



PROYECTO DE LEY DE COMERCIO MARITIMO

CONSIDERANDO PRIMERO: Que el Derecho Marítimo es una de las ramas más antiguas del Derecho Comercial, cuya evolución y desarrollo han dado lugar a su especialización y separación de este último, por lo que deviene en ineludible la creación de un marco legal que ampare y regule todo lo que concierne a los actos y hechos que ocurren en aguas navegables, nacionales e internacionales;

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que es necesario entender la naturaleza jurídica del Derecho Marítimo, mediante el estudio de las relaciones que surgen de la navegación;

CONSIDERANDO TERCERO: Que la ambigüedad en la categorización de la embarcación marítima, ha dado lugar a numerosos inconvenientes en el ámbito jurídico, siendo necesario regularizar su clasificación, individualización y demás características que permitan identificarla y registrarla;

CONSIDERANDO CUARTO: Que las leyes y normas que regulan el negocio y las operaciones marítimas en el derecho positivo dominicano se encuentran dispersas en numerosas legislaciones que actualmente necesitan ser revisadas a los fines de sustituirlas y adecuarlas a la tendencia actual, a la práctica internacional en la materia y a los convenios internacionales de los cuales la República Dominicana es parte;

CONSIDERANDO QUINTO: Que la República Dominicana tiene numerosas ventajas comparativas y competitivas derivadas de su posición geográfica y su condición de Estado ribereño y archipelágico, por lo que se debe dotar de un marco jurídico que le permita aprovechar estas ventajas y a la vez responder a la realidad de un mundo globalizado y de un comercio internacional cada vez más acelerado;

CONSIDERANDO SEXTO: Que es esencial el aprovechamiento de las aguas navegables de nuestro país, pero al mismo tiempo la protección de los ecosistemas marítimos, que conforman el patrimonio nacional y cultural de la nación dominicana, de la flora y fauna, y de los cuerpos acuáticos que rodean el territorio nacional;

CONSIDERANDO SEPTIMO: Que el 90% del flujo de carga que se comercializa en República Dominicana se mueve por la vía marítima; siendo el transporte y el comercio marítimo columna vertebral de la economía nacional.

CONSIDERANDO OCTAVO: Que es necesario definir una política marítima nacional con una visión integrada de Estado hacia el sector marítimo, dotando al país de un registro marítimo que incentive el crecimiento de la flota nacional y definir las figuras jurídicas que intervienen en el negocio marítimo.

CONSIDERANDO NOVENO: Que resulta imperativo estructurar un marco legal que permita la modernización, el desarrollo y la promoción del comercio marítimo, estableciendo procedimientos y reglas de juego claramente definidos para los actores que

intervienen en los contratos de explotación de naves marítimas y en el transporte internacional de mercancías.

VISTOS

- Visto el artículo 9 de la Constitución de la República Dominicana, proclamada el 13 de Junio de 2015;
- Visto el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (FAL 65) de 1965 y sus apéndices, ratificada por la República Dominicana el 17 de junio de 1966;
- Visto el Convenio Internacional sobre salvamento marítimo, de 1910.
- Visto el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) de 1914 y 1974, y sus posteriores modificaciones y enmiendas;
- Visto el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966. "LL/66";
- Vista la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados del 23 de mayo de 1969;
- Visto el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (Convenio MARPOL 73/78) de 1973 y sus enmiendas;
- Visto el Convenio sobre Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de 1972 "COL—REG/72", ratificado por la República Dominicana el 14 de noviembre de 1977;
- Visto el Código Internacional para la protección de buques y las instalaciones portuarias (PBIP) de 2002;
- Visto el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad Marítima de la Navegación Marítima, de fecha 10 de marzo de 1988, ratificado por la República Dominicana el 14 de agosto de 2007;
- Visto el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo), ratificado por la República Dominicana el 28 de julio de 2007;
- Vista la Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre Derecho de Mar, Convención de Montego Bay, Jamaica del 10 de diciembre de 1982, ratificada por la República Dominicana el 10 de julio de 2009;
- Visto el Código de Comercio de la República Dominicana de 1884;
- Visto el Código Civil de la República Dominicana de 1884;
- Visto el Código de Procedimiento Civil de la República Dominicana de 1884;
- Visto el Código de Trabajo de la República Dominicana de 1992;
- Vista la Ley Número 3003, del 12 de julio de 1951, sobre Policía de Puertos y Costas y sus modificaciones posteriores;
- Vista la Ley Número 597-70 que modifica el artículo número 88 de la Ley Número 3003, sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 3675-53 que modifica los artículos 32 y 33 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 4038-55 que modifica el artículo 31 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;

- Vista la Ley Número 4313-55 que agrega un párrafo al artículo 108 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 4739-57 que agrega un párrafo (g) al artículo 58 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 4760-57 que agrega un artículo 134 bis, a la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 4796-58 que agrega un artículo, 85 bis, de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 4989-58 que modifica el artículo 22 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 5021-58 que modifica el artículo 131 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 5173-59 que modifica el artículo 67 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 5237-57 que deroga la Ley número 4796 que agregó el artículo 85 bis a la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 5381-60 que introduce modificaciones a la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 5618-61, que reforma el artículo 57 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 5899-62 que agrega un párrafo IV al artículo 57 de la Ley Número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas;
- Vista la Ley Número 3489, del 14 de febrero de 1953, sobre Régimen Legal de Aduanas;
- Vista la Ley Número 3538/53, del 22 de abril de 1953 sobre la prohibición de abandonar barcos en aguas territoriales en las vías fluviales del país;
- Vista la Ley Número 3764/54, del 11 de febrero de 1954 sobre la prohibición de abandono de buques, botes y yolas en aguas territoriales de la República;
- Vista la Ley Número 290-66 de fecha 30 de junio de 1966 que crea el Ministerio de Industria y Comercio;
- Vista la Ley Número 305 de fecha 30 de abril de 1968 que modifica el artículo 49 de la Ley Número 1474/1938;
- Vista la Ley Número 366 del 14 de octubre de 1968, que regula el acceso y Permanencia de los Buques de Guerra y Aviones Militares y Navales a Puertos y aguas territoriales dominicana en tiempo de Paz;
- Vista la Ley Número 70, del 17 del diciembre del 1970, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana;
- Vista la Ley Número 644 del 08 de abril de 1974, que establece un impuesto de cinco centavos (RD\$0.05) por cada tonelada de carga de cualquier índole de mercancía de importación y exportación que se opere en los puertos del país;
- Vista la Ley Número 169/75, del 6 de mayo del 1975, que modifica los integrantes del Consejo de Administración de Autoridad Portuaria Dominicana;
- Vista la Ley Número 603 de fecha 11 de junio de 1976, que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas;

- Vista la Ley Número 688 de 20 de mayo de 1977 que modifica la Ley número 603;
- Vista la Ley Número 873 del 8 de agosto de 1978, Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana;
- Vista la Ley Número 344-98 de 14 de agosto de 1998 sobre Viajes Ilegales;
- Vista la Ley Número 64-00, de fecha 18 de agosto de 2000, Ley General de Medio Ambiente y Recursos Naturales de la República Dominicana;
- Vista la Ley Número 126-02 de fecha 04 de septiembre de 2002, sobre Comercio Electrónico, documentos y firmas digitales;
- Vista la Ley Número 146-02 de fecha 09 de septiembre de 2002, sobre Seguros y Fianzas de la República Dominicana;
- Vista la Ley Número 183-02, de fecha 21 de noviembre de 2002, Ley Monetaria y Financiera de la República Dominicana;
- Vista la Ley Número 137-03 de 22 de julio de 2003, sobre Tráfico Ilícito de Migrantes y Trata de Personas;
- Vista la Ley 494-06 de fecha 27 de diciembre de 2006, sobre Organización de la Secretaría de Estado de Hacienda;
- Vista la Ley Número 66/07, del 22 de mayo de 2007, que declara la República Dominicana como Estado Archipiélago;
- Vista la Ley Número 426-07 de fecha 17 de diciembre de 2007 que Sanciona la Práctica de Polizonaje en la República Dominicana;
- Vista la Ley Número 189-11 de fecha 16 de julio de 2011 sobre Desarrollo de Mercado Hipotecario y Fideicomiso en la República Dominicana;
- Vista la Ley Número 107-13 de fecha 8 de agosto de 2013, sobre Los Derechos de las Personas en sus relaciones con la Administración y del Procedimiento Administrativo;
- Vista la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, Número 139-13 de fecha 13 de septiembre de 2013;
- Vista la Ley Número 141-15 de fecha 12 de agosto de 2015, de Reestructuración y Liquidación de Empresas y Personas Físicas Comerciantes;
- Visto el Decreto Número 1673/80 de fecha 07 de abril de 1980, Reglamento de Prestación de Servicios de la Autoridad Portuaria Dominicana;
- Visto el Decreto Número 487/90, del 26 de noviembre de 1990, sobre la modificación de la sección 6 del Reglamento de Prestación de Servicios No. 1673 de la Autoridad Portuaria Dominicana;
- Visto el Decreto Número 104/91, del 14 de marzo de 1991, sobre la autorización a las Fuerzas Armadas y a la Policía Nacional a otorgar las facilidades necesarias a las personas físicas y morales que deseen transportar efectos de un lugar a otro o revisar sus mercancías en las aduanas y puertos del país, haciendo uso de vehículos de su propiedad o de particulares;
- Visto el Decreto Número 222/92, del 7 de julio de 1992, que agrega el acápite 9.11 al artículo 9, Sección 3 del Reglamento No. 1673 del 7 de abril de 1980, sobre Prestaciones de Servicios de la Autoridad Portuaria Dominicana;
- Visto el Decreto Número 149/93, del 31 mayo de 1993, sobre el Control y Vigilancia a la Entrada y Salida de Personas, Vehículos y Mercancías por los

Puertos y Sitios Habilitados al efecto, la obligación de los empleados de Aduanas y APORDOM de exigir el conduce;

- Visto el Decreto Número 3/94, del 10 de enero de 1994, sobre que Autoridad Portuaria Dominicana queda encargada de proceder a la habilitación de todos los puertos del país;
- Visto el Decreto Número 4/94, del 10 de enero de 1994, sobre la modificación de la Sección 6 del Reglamento de Prestación de Servicios Número 1673 de Autoridad Portuaria Dominicana;
- Visto el Decreto Número 126/95, del 2 de junio de 1995, sobre la modificación del artículo 1ro y el párrafo 2do del artículo 8vo del Decreto Número 4/94;
- Visto el Decreto Número 164/95, del 23 de julio de 1995, sobre la encomienda a la Armada Dominicana Nacional del mantenimiento y operación de las dragas que posee el Estado Dominicano;
- Visto el Decreto Número 30/97, del 22 de enero de 1997, sobre habilitar y colocar bajo la dependencia de la Autoridad Portuaria Dominicana los siguientes puertos, clubes náuticos y fondeaderos;
- Visto el Decreto Número 96/98, del 10 de marzo de 1998, sobre el reglamento de consolidadores;
- Visto el Decreto Número 746/00, del 9 de enero de 2000, sobre la creación del Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP);
- Visto el Decreto Número 323-12 de 25 de junio de 2012, Reglamento de Aplicación de la Ley 66-07 Sobre Estado Archipelágico;
- Visto el Decreto Número 309-10 de 09 de junio de 2010, que dispone la implementación de las normas sobre el Control por el Estado Rector del Puerto (CERP);
- Vista la Resolución Número 55 de fecha 22 de marzo de 2010, sobre Hipotecas Navales dictada por el Ministerio de Industria y Comercio;
- Visto el Decreto Número 262-15 de fecha 03 de septiembre del año 2015, sobre Reglamento de los Centros Logísticos y de las Operaciones de las Empresas Operadoras Logísticas.

HA DADO LA SIGUIENTE LEY:

LEY DE COMERCIO MARÍTIMO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

LIBRO PRELIMINAR

DE LAS PROVISIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- Objeto y Aplicación de la Ley.- La presente Ley tiene por objeto regular, dentro del territorio de la República Dominicana, los hechos y relaciones jurídicas relativas a las naves marítimas nacionales y extranjeras, así como aquellos que surgen del transporte y demás actividades marítimas, para asegurar y proteger los

legítimos derechos e intereses de las partes envueltas y a la vez promover la seguridad y el desarrollo del sector marítimo, la economía y el comercio en el país.

PÁRRAFO I.- Las disposiciones de los Libros Primero y Segundo de la presente Ley son de orden público, salvo que expresamente se disponga que se trate de una norma de interés privado. En los demás casos, las disposiciones de cumplimiento mínimo requeridas por esta Ley, son de orden público.

PÁRRAFO II.- La presente Ley, para su aplicación, se complementa de las normas y reglamentos que serán dictados por las autoridades competentes, de acuerdo a las características y necesidades particulares de su ámbito.

ARTICULO 2.- Salvo disposición contraria de la presente Ley o cualquier legislación posterior, la presente Ley no se aplica a las Naves Militares ni a los Buques de Estado.

LIBRO PRIMERO

DE LOS BUQUES O NAVES MARÍTIMAS

ARTÍCULO 3.- Buque o nave marítima.- Es toda construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea la finalidad para la cual fue construida, así como cualquiera sea la propulsión que lo haga navegar. Este concepto incluye buques de transporte de carga y de pasajeros, embarcaciones para asistencia de la navegación y turísticas barcasas, transbordadores, remolcadores, y cualquier otro tipo de vehículo acuático. La expresión buque, comprende además de su casco, arboladuras, máquinas principales o auxiliares, y las demás pertenencias fijas o no, que son necesarias para sus servicios de maniobra, navegación y equipamiento, aunque se hallen separadas.

ARTÍCULO 4.- Clases de Naves Marítimas o buques.- Las naves marítimas o buques se clasifican en embarcaciones menores y mayores. Son embarcaciones menores, aquellas de menos de cincuenta (50) toneladas de arqueo bruto, tales como yolas, catamaranes, botes, kayaks, canoas sin motor, tablas a vela, y otros similares. Son embarcaciones mayores, aquellas de cincuenta (50) o más toneladas de arqueo bruto.

ARTÍCULO 5.- Los artefactos marítimos. Son cualquier otra estructura fija o flotante, que sin haber sido diseñada y construida para navegar, sirvan para realizar actividades de comercio o de apoyo al comercio y sean susceptibles de ser desplazados sobre el agua por sí misma o por una nave o buque marítimo, o bien contruidos sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos, tales como, las boyas, los diques flotantes, faros, y plataformas flotantes, entre otros. Quedan excluidas las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar. Los artefactos marítimos estarán sujetos a un registro especial a cargo de la Armada de República Dominicana.

ARTÍCULO 6.- Las embarcaciones menores, recreacionales y deportivas.- Las embarcaciones recreacionales y deportivas tales como motores acuáticos o *jet sky*, de pesca, veleros, y las embarcaciones menores, tales como yola, canoas, y demás similares

serán reguladas por la correspondiente ley de navegación y sus reglamentos complementarios y de implementación. Las embarcaciones menores, recreacionales y deportivas estarán sujetas a un registro especial a cargo de la Armada de República Dominicana.

TÍTULO I DE LA NATURALEZA JURÍDICA DE LAS NAVES MARÍTIMAS

ARTÍCULO 7.- Las naves marítimas son bienes muebles de naturaleza particular, regidas por la presente Ley y de manera supletoria por el Derecho Común. Se caracterizan por ser identificables, titular de matriculación, sometidas a la soberanía de un Estado, sujetos a publicidad registral, pasibles de ser dadas en garantía hipotecaria, sometidas a régimen de responsabilidad limitada a cuanto constituye el dominio de su propiedad, conforme se establece en la presente Ley.

PÁRRAFO I: Los elementos de individualización de las naves marítimas son el nombre, la matriculación, el pabellón, el arqueo, señal distintiva, puerto de matrícula, y, para los casos procedentes, el número de identificación único otorgado por la Organización Marítima Internacional.

PÁRRAFO II: La embarcación conservará su identidad aún cuando se haya cambiado alguno de los elementos de individualización referidos en el párrafo precedente.

CAPÍTULO I: DEL NOMBRE Y LA MATRICULACIÓN

SECCIÓN I: DEL NOMBRE

ARTÍCULO 8.- A toda nave marítima debe serle atribuido un nombre, el cual deberá cumplir con las siguientes condiciones mínimas:

- a) Debe ser único, no puede coincidir ni literal ni fonéticamente con el de otra nave existente o en construcción;
- b) No puede violar el orden público ni las buenas costumbres.

PÁRRAFO.- El Registro Marítimo podrá establecer otras condiciones o reglamentar demás requisitos y procedimiento para la atribución de nombres a las naves marítimas.

ARTÍCULO 9.- El nombre de toda nave marítima debe estar visiblemente marcado o colocado a cada lado de la proa y sobre la popa, así como también el puerto de su matrícula. Estos nombres consistirán en letras romanas de color claro sobre fondo de color oscuro o viceversa, aseguradas en su sitio. Las letras no podrán ser menores de diez centímetros de largo por cinco centímetros de ancho.

PÁRRAFO.- Adicionalmente a los sitios indicados precedentemente, el nombre deberá llevarse en un lugar visible a cada lado exterior de la caseta del piloto, si la tuviere.

ARTÍCULO 10.- En caso de controversias relativas al registro y uso del nombre de una nave marítima, las mismas serán resueltas administrativamente a solicitud de parte interesada, por el Registro Marítimo. Las vías de recursos sobre el particular estarán sometidas al Derecho Administrativo.

PÁRRAFO.- El Registro Marítimo establecerá el procedimiento a seguir para el cambio de nombre de una nave marítima.

SECCIÓN II: DE LA MATRICULACIÓN

ARTÍCULO 11.- La matrícula de naves marítimas es el certificado de propiedad expedido por el Registro Marítimo, para toda nave marítima inscrita en el Registro Marítimo de la República Dominicana. La expedición de matrícula conlleva la concesión inmediata de la nacionalidad dominicana y el pabellón nacional a la nave marítima de que se trata.

PÁRRAFO.- En adición a las disposiciones establecidas por la presente Ley y sus Reglamentos, el Registro Marítimo regulará las condiciones y procedimientos para la obtención de la matrícula de nave marítima.

ARTÍCULO 12.- Pasavante.- El Cónsul Dominicano territorialmente competente a la ciudad del puerto en donde se encuentre ubicada una nave marítima de bandera extranjera que desee dirigirse a un puerto de la República Dominicana con la finalidad de registrarse ante el Registro Marítimo dominicano y obtener pabellón nacional, expedirá un Pasavante que servirá de permiso provisional para el logro de dicha finalidad. Para la expedición del pasavante, el Cónsul deberá consultar a la Armada de República Dominicana en su calidad de Autoridad Marítima y Estado Rector del Puerto, quien podrá inspeccionar la nave, bien directamente o a través de una organización reconocida por ésta.

PÁRRAFO: La obtención de Pasavante no exime de la obligación de cumplimiento de las normas relativas al registro y seguridad de las naves. El Pasavante expira tan pronto la nave marítima arriba a puerto dominicano.

CAPÍTULO II: DEL PABELLÓN Y EL ARQUEO

SECCIÓN I: DEL PABELLÓN

ARTÍCULO 13.- El abanderamiento es el acto que otorga la facultad para una nave marítima enarbolar legítimamente el Pabellón Nacional, y tiene lugar con la entrega de la Matrícula resultante del Registro Marítimo.

PÁRRAFO.- La forma del Pabellón Nacional se encuentra regida por la Constitución de la República Dominicana y las leyes que se dicten al efecto.

ARTÍCULO 14.- Las naves marítimas debidamente registradas bajo matrícula dominicana y por consiguiente abanderadas bajo Pabellón nacional tendrán, a todos los efectos, la nacionalidad de la República Dominicana y estarán sujetas a la Soberanía Nacional del Estado Dominicano.

ARTÍCULO 15.- Ninguna nave marítima podrá obtener Pabellón definitivo de la República Dominicana mientras tenga Pabellón de otro Estado, salvo lo dispuesto en esta Ley, para el abanderamiento provisional o para el abanderamiento por fletamento a casco desnudo.

ARTÍCULO 16.- Cambio de Pabellón.- Toda nave marítima extranjera, para obtener Pabellón de la República Dominicana, previo a la obtención de la matrícula de nave marítima, deberá:

- a) Cumplir con el procedimiento de baja de bandera correspondiente al Estado en que haya obtenido el pabellón anterior;
- b) Presentar una certificación expedida por la Autoridad Marítima del Estado en que haya obtenido el pabellón anterior, sobre la existencia o no de hipotecas y todo tipo de cargas y gravámenes inscritas en contra de la nave marítima de que se trate; Si la nave estuviere hipotecada o tuviere cualquier otro gravamen inscrito, será requerida la comprobación de la cancelación de la hipoteca o gravamen, o en su defecto la anuencia y autorización escrita del acreedor beneficiario de la hipoteca o gravamen; y,
- c) Otorgar una declaración Notarial bajo juramento en la cual se haga constar acerca de la existencia o no de cualquier otra deuda privilegiada que pudiera afectar la nave de que se trate.

PÁRRAFO.- El Registro Marítimo reglamentará las demás condiciones requeridas al efecto.

ARTÍCULO 17.- Abanderamiento Provisional.- Una nave marítima puede obtener provisionalmente pabellón nacional por un período no mayor de un año (1), en los siguientes casos:

PÁRRAFO I.- Abanderamiento Provisional por Fletamento a Casco Desnudo.- Las naves marítimas dominicanas que sean objeto de un contrato de fletamento a casco desnudo, podrán ser autorizadas a abanderarse provisionalmente en el Estado de residencia de los fletadores, durante el período de duración del fletamento a casco desnudo, siempre que su legislación así lo prevea. Recíprocamente, las naves marítimas extranjeras fletadas a casco desnudo por residentes dominicanos, podrán ser autorizadas a enarbolar provisionalmente el Pabellón nacional por el tiempo de la duración del contrato. A estos fines, el Registro Marítimo expedirá la correspondiente matrícula provisional.

PÁRRAFO II.- Abanderamiento Provisional para Desguace.- Las naves de pabellón extranjero destinadas a desguace, viajes de entrega o cualquier otra modalidad de navegación temporal se podrán inscribir bajo este registro provisional. El Registro Marítimo establecerá las disposiciones técnicas necesarias para este tipo de registro especial. Si la nave se encuentra en el extranjero el registro se realizará ante cualquier representación consular de la República Dominicana en el extranjero, la cual actuará en coordinación con el Registro Marítimo. Asimismo, podrá ser realizado por conducto de apoderado especial en República Dominicana, cuando se haga directamente en el Registro Marítimo.

PÁRRAFO III.- Solicitud de Abanderamiento Provisional.- A fin de que el Registro Marítimo otorgue el abanderamiento, se requiere lo siguiente:

- a) Nombre de la embarcación y su bandera en el momento de la aplicación, así como los demás elementos de identificación de la nave, según prescrito en el Párrafo del Artículo 7.
- b) Nombre de la persona o sociedad solicitante.
- c) Nombre de la embarcación con el cual se abanderará la nave.
- d) Constancia de que la nave le pertenece al interesado.
- e) Cancelación del registro anterior de la nave, sin embargo, este documento podrá ser presentado con posterioridad a la expedición de los documentos que constatan el abanderamiento provisional.
- e) Lugar en que la nave va a estar en el momento de su inscripción provisional, si es conocido.

PÁRRAFO IV .- En los casos de abanderamiento provisional la nave marítima poseerá la nacionalidad temporal del Estado de abanderamiento provisional y a él corresponderá el ejercicio de la jurisdicción y del control así como velar por el cumplimiento de las obligaciones establecidas en las leyes o convenios de dicho Estado de abanderamiento provisional.

PÁRRAFO V.- El Registro Marítimo determinará por reglamento la forma en que se procederá con la notificación del Abanderamiento Provisional a la Autoridad Marítima o Registro Marítimo del país extranjero.

PÁRRAFO VI.-En todos los casos, para la expedición del abanderamiento provisional, deberá consultarse a la Armada de República Dominicana en su calidad de Autoridad Marítima y Estado Rector del Puerto, quien podrá inspeccionar la nave, bien directamente o a través de una organización reconocida por ésta.

ARTÍCULO 18.- Baja de Bandera.- La baja de bandera es el proceso mediante el cual la Administración Marítima cancela el derecho a enarbolar el Pabellón Nacional, a una nave marítima. Este proceso tendrá lugar en los siguientes casos:

- a) A petición del o de los propietarios o armadores de la nave marítima, debidamente registrados como tales;

- b) Por imposibilidad absoluta para navegar o pérdida total comprobada y declarada por la Administración Marítima competente;
- c) Por presunción fundada de pérdida de la nave marítima, después de transcurrido un (1) año desde la última noticia que se tuvo de la nave;
- d) Por desguace;
- e) Por falta de pago de los derechos y tasas debidas;
- f) Por utilización deliberada de la nave marítima en la realización de actividades delictivas, comprobada mediante sentencia definitiva con la autoridad de la cosa irrevocablemente juzgada;
- g) Por carecer la nave marítima del Certificado de Navegabilidad durante dos (2) años consecutivos, sin causa justificada;
- h) Por ejecución de actos que afecten los intereses nacionales;
- i) Por presentación a las Autoridades de documentos falsos o alterados, debidamente comprobados;
- j) Por abandono de la nave marítima a favor del Estado Dominicano, en la forma establecida en el Libro V de la presente Ley; y,
- k) Por inscripción y abanderamiento de la nave en el Registro o ante las Autoridades de otro Estado.

PÁRRAFO.- En los casos establecidos en los literales b), e), f), g), h), i), j) y k) del presente artículo, procederá la baja de bandera de oficio.

ARTÍCULO 19.- Para todo lo no previsto en la presente Ley, respecto del proceso de abanderamiento y baja de bandera, el Registro Marítimo dictará los reglamentos de aplicación correspondientes.

SECCIÓN II: DEL ARQUEO

ARTÍCULO 20.- Es el volumen o espacio cerrado de una nave marítima, que se obtiene al efectuar el cálculo correspondiente y cuyo resultado expresa el tamaño de una embarcación y su capacidad utilizable, denominándose Arqueo Bruto y Arqueo Neto respectivamente. El arqueo permite calcular la capacidad de practicaje y remolque, así como la limitación de responsabilidad de las naves marítimas.

ARTÍCULO 21.- El arqueo Bruto es la expresión del tamaño total de un buque. El Arqueo Neto es la expresión de la capacidad utilizable de un buque. La Armada de la República Dominicana determinará reglamentariamente sobre la materia.

ARTÍCULO 22.- Peso en Rosca es el peso real de una nave marítima cuando está terminada su construcción y lista para la navegación, pero se encuentra vacía, esto es, sin combustibles, pertrechos, accesorios, víveres y tripulantes. Peso Muerto es la suma de los pesos de la carga transportada, combustible, agua y provisiones que ocasionen un cambio en la línea de flotación de la nave, llevándola desde la línea de calado ligero hasta la línea de calado a plena carga.

CAPÍTULO III: DE LA ACCESIÓN

ARTÍCULO 23.- Las naves marítimas están conformadas y su derecho de propiedad incluye y comprende tanto a sus partes integrantes, sus pertenencias y accesorios. La indemnización de los seguros y asociaciones mutuales de protección e indemnización forman parte del dominio de la propiedad de la nave marítima.

PÁRRAFO I.- Son partes integrantes de toda nave marítima: el casco, las máquinas y motores principales y auxiliares y los demás elementos que no pueden ser separados de la nave marítima sin que ello conlleve el menoscabo de su navegabilidad.

PÁRRAFO II. - Son pertenencias: los botes y aparatos salvavidas, los equipos de navegación, las grúas e instalaciones para la carga y descarga, anclas, cadenas, cables, estachas y los demás elementos que, aun siendo materialmente separables y poseyendo identidad propia, están vinculados con las partes integrantes para constituir la nave marítima como unidad jurídica y económica.

PÁRRAFO III.- Se denominan accesorios: las provisiones, el combustible, los pertrechos y los demás elementos fungibles, que poseyendo sustantividad propia y valor económico independiente, se encuentran en cada momento adscrito al inventario de bienes de la nave marítima y sirven para posibilitar su normal navegación, servicio o maniobra.

PÁRRAFO IV.- La nave marítima conserva su identidad aún cuando sus partes integrantes o pertenencias sean sucesivamente sustituidos.

TÍTULO II DE LA PUBLICIDAD REGISTRAL DE LAS NAVES MARÍTIMAS

CAPÍTULO I: DEL REGISTRO MARÍTIMO

ARTÍCULO 24.- Se establece un registro único de las naves marítimas, el cual estará conformado por el asentamiento de todos los actos jurídicos relativos a las naves marítimas, incluyendo:

- a) La expedición de la matrícula de las naves marítimas registradas y abanderadas en la República Dominicana, y la patente de navegación para naves de pabellón

dominicano o extranjero, cuando corresponda, autorizadas a surcar las aguas marítimas y fluviales dominicanas;

- b) La inscripción del surgimiento, transferencia, modificación o reducción y extinción de los derechos reales principales y reales accesorios de las referidas naves marítimas conforme se indica en esta Ley; y,
- c) El visado, certificación e inscripción de aquellos actos y documentos que sean requeridos por la Ley, tales como el certificado de navegabilidad y el diario de navegación, y de todos los demás actos, contratos y demás documentos que por esta Ley o sus normas complementarias, se requieran someter a registro y oponibilidad frente a terceros.

PÁRRAFO I.- El Registro de las naves marítimas es público, de acceso libre y sin necesidad de alegar interés a ello, obligatorio, tiene carácter auténtico, con valor probatorio y oponible frente a los terceros.

PÁRRAFO II.- El Registro Marítimo constituirá un órgano del Ministerio de Industria y Comercio, y el mismo tendrá a su cargo, sin detrimento de aquellas funciones que se puedan establecer por cualquier otra ley creada para estos fines o reglamentariamente, lo siguiente:

- a) Administrar, promocionar y desarrollar el registro de naves de República Dominicana;
- b) Registrar y controlar las hipotecas navales;
- c) La promoción y desarrollo de la flota mercante nacional;
- d) La potestad de desarrollar un registro abierto de conformidad con las leyes nacionales e internacionales.
- e) Desarrollar programas de estadística sobre la actividad marítima nacional;
- f) Trazar la política de desarrollo del transporte marítimo nacional;
- g) Las demás atribuciones establecidas en la presente Ley;

PÁRRAFO III.- Los aspectos técnicos y de seguridad del Registro Marítimo están a cargo de la dependencia que corresponda de la Armada Dominicana, quienes tendrán bajo su responsabilidad, sin detrimento de aquellas funciones que se puedan establecer por cualquier otra ley creada para estos fines o reglamentariamente, lo siguiente:

- a) La inspección técnica y operativa de buques para fines de registro y abanderamiento.
- b) Realizar las inspecciones y expedir el correspondiente certificado de navegabilidad.

- c) Realizar las inspecciones y expedir cualquier otro certificado requerido para la navegación conforme a la legislación nacional e internacional.

PÁRRAFO IV.- El sistema del Registro de las naves marítimas deberá estar estructurado, tomando como parámetro tanto los datos identificables de las naves marítimas, como el nombre o denominación social de las personas naturales o jurídicas que intervienen en los actos registrados.

PÁRRAFO V.- La Armada de República Dominicana tendrá a su cargo el registro marítimo de las embarcaciones menores, deportivas y de recreo, éstas últimas aunque no sean menores, manteniendo bajo su dependencia el control y supervisión de su seguridad y operaciones.

ARTÍCULO 25.- El registro de una nave marítima podrá ser denegado cuando el Registro Marítimo o la Armada de República Dominicana determinen que el mismo es lesivo a los intereses de la República Dominicana o la industria marítima, tomando en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) Las normas contenidas en los Convenios Internacionales, en especial referentes a la seguridad y protección marítima, la prevención de la contaminación y de actos ilícitos a bordo de las naves marítimas, el control de tráfico de sustancias controladas, la trata de personas, el blanqueo de capitales y la regulación pesquera;
- b) Las condiciones laborales de la Gente de Mar;
- c) Las condiciones físicas y la edad de la nave de que se trate, sus antecedentes y las actividades que ejecute;
- d) La utilización de la nave marítima en actividades ilícitas.

PÁRRAFO.- La Armada de República Dominicana regulará los procedimientos y especificaciones generales y especiales que deben cumplir las naves marítimas, atendiendo al tipo y tamaño de las naves, sus condiciones técnicas, el servicio que proveen, el tamaño de la flota, el país de origen, el área de navegación.

ARTÍCULO 26.- El Registro Marítimo cancelará el registro de toda nave marítima, a solicitud de parte o de oficio debidamente motivada, en los casos previstos en la presente Ley para la baja de bandera. A tales fines, se emitirá un Acta de Cancelación de Registro que será inscrita en el Registro Marítimo y se cursarán las notificaciones pertinentes a la Organización Marítima Internacional y demás entidades correspondientes. La pérdida del registro implicará de pleno derecho, la pérdida del certificado de navegabilidad, de la patente de navegación y de la matrícula.

PÁRRAFO I: Cuando la nave marítima tenga inscrita una hipoteca o gravamen, se le notificará al acreedor beneficiario de dicha inscripción, para que en el término de treinta (30) días hábiles, contados a partir de dicha notificación, haga valer sus derechos.

PÁRRAFO II: La venta judicial de la nave marítima extingue de pleno derecho su registro desde el mismo momento en que se produce la venta judicial. Ocurrida la venta judicial de la nave marítima, se extinguen las obligaciones que pesan sobre ella, incluyendo los impuestos, tasas, derechos, multas y otros cargos pendientes de pago antes de la venta. El adquirente en venta pública de una nave marítima, si desea registrarla en el Registro Marítimo dominicano, deberá cumplir los requisitos y formalidades de un nuevo registro y abanderamiento.

SECCIÓN I: DEL REGISTRO PROVISIONAL DE NAVES MARÍTIMAS EN CONSTRUCCIÓN

ARTÍCULO 27.- El Registro Provisional de Naves Marítimas en Construcción es el proceso mediante el cual se expide una matrícula, de manera provisoria, a aquellas naves marítimas en proceso de construcción, y hasta tanto el armador cumpla con los requisitos para el registro definitivo. Este registro se expedirá tras la emisión de una consulta técnica de la Armada de República Dominicana, en la que se haga constar el período de tiempo que considere sea necesario para terminar la construcción de la nave marítima, teniendo como plazo máximo prorrogable de dos (2) años.

ARTÍCULO 28.- A los fines de obtener el Registro Provisional de Naves Marítimas en Construcción, el armador o propietario deberá someter a la Registro Marítimo lo siguiente:

- a) Una instancia en solicitud de registro, indicando el nombre que será dado a la nave de que se trate y adjuntando a dicha instancia, lo siguiente:
 - i. Copia de la cédula de identidad o pasaporte del armador, en caso de persona física; o en caso de que se trate de una sociedad comercial, los documentos constitutivos de la misma;
 - ii. Original de los planos de la nave en construcción, con todas sus características, elaborado por un ingeniero o arquitecto naval;
 - iii. Original del contrato de construcción suscrito con un astillero habilitado por la Armada de la República Dominicana, de firmas legalizadas por Notario Público; y,
 - iv. Los demás requerimientos establecidos por el Registro Marítimo.
- b) El pago de las tasas correspondientes, que serán establecidas por el Registro Marítimo.

ARTÍCULO 29.- Conjuntamente con la expedición del Certificado de Registro Provisional de Naves Marítimas en Construcción, el Registro Marítimo le asignará a la nave en proceso de construcción registrada, todos los números y datos necesarios para su identificación.

ARTÍCULO 30.- La asignación de datos preliminares de registro, dará derechos al armador de utilizar los datos asignados en la documentación que deba ser preparada para la nave durante su construcción, financiación o cualquier otra operación técnica y comercial de su interés.

ARTÍCULO 31.- Durante la vigencia del Registro Provisional de Naves Marítimas en Construcción, podrán ser inscritos en dicho registro todos los derechos reales y accesorios relativos a la nave de que se trate, conforme se establece para el Registro Definitivo.

ARTÍCULO 32.- La obtención de un Registro Provisional de Naves Marítimas en Construcción obliga al armador de la nave de que se trate a lo siguiente:

- a) Completar el Registro Definitivo de la nave, en el plazo acordado por la Administración Marítima; y,
- b) Notificar a la Armada de República Dominicana y al Registro Marítimo, de cualquier cambio en la información de la nave que se suscite con posterioridad a la obtención del referido Registro Provisional.

PÁRRAFO: El incumplimiento por parte del armador de estas obligaciones, conllevará automáticamente y de oficio la cancelación del Registro Provisional de Nave en Construcción.

SECCIÓN II: DEL REGISTRO DEFINITIVO

ARTÍCULO 33.- Cualquier persona natural o jurídica, sin requerimiento especial de nacionalidad o domicilio podrá registrar una o más naves de su propiedad ante el Registro Marítimo de la República Dominicana, cumpliendo con los requisitos y formalidades establecidos a tales fines.

ARTÍCULO 34.- Para obtener el Registro Definitivo de Naves Marítimas, el cual conlleva la expedición de la Matrícula y el otorgamiento del Pabellón nacional, el armador deberá someter al Registro Marítimo lo siguiente:

- a) Una instancia en solicitud de registro, indicando el nombre que será dado a la nave de que se trate y adjuntando a dicha instancia, lo siguiente:
 - i. Copia de la cédula de identidad o pasaporte del armador, en caso de persona física; o en caso de que se trate de una sociedad comercial, los documentos constitutivos de la misma debidamente registrados;
 - ii. Los datos y características propias de la nave marítima;
 - iii. Original del Registro Provisional de Nave Marítima en Construcción expedido por el Registro Marítimo, cuando proceda;
 - iv. Certificado de Terminación de Construcción de Nave Marítima, expedido por el astillero que ha construido la nave de que se trata, cuando proceda;

- v. Certificado de Navegabilidad expedido por la Armada de República Dominicana; y,
 - vi. Los demás requerimientos establecidos por el Registro Marítimo
- b) El pago de las tasas correspondientes, las cuales serán establecidas por el Registro Marítimo.

ARTÍCULO 35.- El Registro Definitivo de Nave Marítima, indicará entre otros, el nombre de la nave, su nombre anterior cuando lo hubiere, el número otorgado por la Organización Marítima Internacional, la señal distintiva, el puerto de matriculación, el material del casco, la fecha y lugar de construcción, el nombre del constructor, las dimensiones de eslora, la manga y el puntal, los motores, la propulsión, la velocidad, arqueo, nombre y domicilio del armador, gravámenes, si existieran y la sociedad clasificadora.

ARTÍCULO 36.- Toda nave marítima inscrita provisional o definitivamente en el Registro Marítimo está sometida al cumplimiento de las Leyes dominicanas donde quiera que se encuentre.

CAPÍTULO II: DEL REGISTRO DOCUMENTAL

ARTÍCULO 37.- El Registro Marítimo expedirá o visará, según corresponda, los siguientes documentos: la matrícula, la patente de navegación, el diario de navegación, el diario de máquinas, el cuaderno de bitácora y el rol de la tripulación.

SECCIÓN I: DE LA MATRÍCULA, LA PATENTE DE NAVEGACIÓN Y EL CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD

ARTÍCULO 38.- La matrícula es el documento expedido por el Registro Marítimo, bajo las disposiciones de la presente Ley, comprobatorio del derecho de propiedad de una nave marítima, que certifica su inscripción en dicho Registro. Su vigencia será de cinco (5) años, debiendo ser renovada al término por el armador o propietario de la nave marítima.

PÁRRAFO: La Matrícula deberá ser renovada y actualizada cada vez que en la nave marítima se produzca alguna modificación de las informaciones que de ella se hacen constar en la misma.

ARTÍCULO 39.- En el certificado de matrícula deberá hacerse constar, entre otros, el registro de los demás derechos reales principales y accesorios, y demás gravámenes inscritos contra la nave marítima de que se trate.

ARTÍCULO 40.- La patente de navegación es el certificado expedido por el Registro Marítimo bajo las disposiciones de la presente Ley, y que permite a toda nave marítima navegar por las aguas fluviales y territoriales, previa constatación de que reúne los requerimientos de seguridad.

PÁRRAFO.- La patente de navegación para naves de pabellón nacional será expedida por un período de un (1) año, debiendo ser renovada anualmente previa verificación de que la nave marítima cumple los requisitos para su navegación conforme se constate por la

expedición del correspondiente Certificado de Navegabilidad, y previo pago los derechos por concepto de renovación de la misma.

ARTÍCULO 41.- Ninguna nave marítima de pabellón nacional podrá navegar sin estar provista de su Patente de Navegación, ya sea en aguas fluviales y territoriales dominicanas, como en aguas de otro Estado o aguas internacionales.

ARTÍCULO 42.- Toda nave marítima de pabellón extranjero, sin importar la forma de su arribo al territorio nacional, esto es, bien sea por sus propios medios, remolcada o transportada en otra nave marítima, y a los fines de navegar en aguas territoriales dominicanas, ya sea para actividades comerciales, recreacionales, turísticas o de cualquier otra índole, debe hacerse expedir de una Patente de Navegación Provisional por parte del Registro Marítimo, previa obtención del Certificado de Navegabilidad por parte de la Armada Dominicana, como únicos requerimientos legales. Esta disposición no aplica para las actividades y prestación de servicios de remolque ni para buques de transporte internacional de carga o pasajeros que visiten la República Dominicana.

PÁRRAFO. - La Patente de Navegación Provisional, establecida en este artículo tendrá una duración de un (1) año y podrá ser renovada consecutivamente por un único período adicional de igual duración. La Autoridad Marítima podrá renovar la patente provisional de navegación a naves marítimas extranjeras por períodos extraordinarios, en los cuales las naves marítimas no podrá realizar actividades comerciales. En todos los casos de renovación deberá constatarse, mediante la obtención del certificado de navegabilidad, que la nave marítima continúa cumpliendo con los requerimientos de seguridad y navegabilidad establecidos por esta Ley, los Convenios Internacionales y la Autoridad Marítima.

ARTÍCULO 43.- Para la obtención de la Patente de Navegación Provisional o Definitiva, el armador o propietario de la nave deberá:

- a) Solicitar mediante instancia dirigida al Registro Marítimo, a la cual deberá anexarle:
 - i. Copia certificada de la matrícula o certificado de propiedad de la nave, expedido por el Estado correspondiente a su pabellón;
 - ii. Documento que constate los datos del agente consignatario de naves en la República Dominicana;
 - iii. Certificado de navegabilidad expedido por la Armada Dominicana de la República Dominicana;
 - iv. Mantener al día el Registro Documental de la Nave ante el Registro Marítimo, tales como Diario de Navegación, Diario de Máquinas, Cuaderno de Bitácora y Rol de la Tripulación; y,
 - v. Cualquier otro requisito que establezca el Registro Marítimo.
- b) Pagar las tasas y derechos establecidas por el Registro Marítimo.

ARTÍCULO 44.- El incumplimiento de uno cualquiera de los requisitos para la obtención de la Patente de Navegación dará facultad al Registro Marítimo para su cancelación.

Cuando la nave de que se trate vuelva a cumplir con todos los requisitos establecidos, deberá solicitar nueva vez la expedición de la Patente de Navegación.

SECCIÓN II: DEL DIARIO DE NAVEGACIÓN, CUADERNO DE BITÁCORA, DIARIO DE MÁQUINAS Y ROL DE LA TRIPULACIÓN

ARTÍCULO 45.- El Diario de Navegación es llevado por el Capitán de toda nave marítima. En el mismo, deberá asentarse lo siguiente:

- a) El estado diario del tiempo y los vientos;
- b) El progreso y retardo diario de la nave;
- c) El grado de longitud y latitud en que se halle la nave día por día;
- d) El estado sanitario de los pasajeros y tripulantes;
- e) Los nacimientos, matrimonios, defunciones y testamentos, con arreglo a las disposiciones de las leyes que regulan las Actas del Estado Civil y notariado;
- f) Los servicios extraordinarios prestados por la tripulación;
- g) Las penas correccionales que se hubieran impuesto, con expresión de sus causas;
- h) Los daños que ocurrieran a la nave o la carga y sus causas;
- i) El estado, en cuanto sea posible, de todo lo que se perdiera por accidente o lo que se hubiera desechado o abandonado;
- j) El derrotero seguido y los motivos de las separaciones, ya sean voluntarias o forzosas; y,
- k) Los despidos que se hayan dado a oficiales, tripulación y demás Gentes de Mar, así como sus motivos.
- l) Cualquier otro suceso que ocurra a bordo de la nave marítima o que sea requerido por la ley.

PÁRRAFO.- Este libro se llevará, día por día, con expresión de fecha, y cada asiento será firmado por el Capitán y el Primer Oficial, si el tiempo y las circunstancias lo permitieren. Los registros enunciados en los literales a) y b) del presente artículo, serán firmados únicamente por el Capitán.

ARTÍCULO 46.- 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 del diario de navegación, admitirán prueba en contrario.

PÁRRAFO.- Independientemente del lugar donde el Capitán verifique su protesta, estará obligado a hacer visar su diario de navegación por la Autoridad ante la cual la formule y a

exhibir en cualquier tiempo, dicho diario a las partes interesadas, las que podrán sacar copias o extractos.

ARTÍCULO 47.- En las naves marítimas, cuando vayan enrolados dos o más oficiales de puente, deberá llevarse también un Cuaderno de Bitácora, en el que los pilotos de guardia registrarán cuantas vicisitudes náuticas y meteorológicas se produzcan durante la navegación.

ARTÍCULO 48.- Antes de abandonar la nave, en caso de verse conminado a ello, el Capitán y los miembros de la tripulación harán su máximo esfuerzo para rescatar el diario de navegación, el cuaderno de bitácora, las cartas náuticas, documentos y papeles utilizados durante el viaje, así como los objetos de valor y dinero en efectivo.

ARTÍCULO 49.- El Jefe de Máquina tendrá la obligación de registrar en el diario de máquinas, lo siguiente:

- a) Los datos referentes al trabajo de las máquinas;
- b) El consumo del combustible y lubricantes;
- c) Las averías y descomposiciones que ocurran en máquinas y calderas y las causas que las produjeron;
- d) Los medios empleados para reparar los referidos daños, averías y descomposiciones; y,
- e) La fuerza y dirección del viento, el aparejo y el andar de la nave.
- f) Cualquier otro requisito que reglamentariamente establezca la Armada de la República Dominicana.

ARTÍCULO 50.- El Capitán deberá entregar y mantener al día un rol de la tripulación utilizada para las operaciones de la nave marítima a su cargo, el cual deberá ser entregado en copia a la Armada Dominicana de la República Dominicana y contendrá los nombres y demás datos generales de los tripulantes, así como las funciones que desempeñan en la nave.

ARTÍCULO 51.- El diario de navegación, el cuaderno de bitácora, el diario de máquina y el rol de la tripulación deberán ser realizados conforme a la legislación nacional y convenios internacionales ratificados por la República Dominicana. Los mismos deberán conservarse durante dos (2) años a partir del último asiento practicado, no obstante cualquier cambio de nombre, matrícula, propiedad o pabellón de la nave.

PÁRRAFO I.- En caso de cambio de pabellón, serán depositados en las oficinas de Registro Marítima del pabellón anterior, copia de los libros sometidos a registro o visado.

PÁRRAFO II.- Toda persona que acredite un interés legítimo, podrá examinar y obtener copia del diario de navegación, el cuaderno de bitácora, el diario de máquina y el rol de la tripulación. En caso de controversias, las mismas serán resueltas por los Tribunales competentes.

CAPÍTULO III: DEL REGISTRO DE DERECHOS

ARTÍCULO 52.- En adición a la inscripción y matriculación de las naves marítimas y los documentos objeto de registro, el Registro Marítimo asentará a los fines de su publicidad, fecha cierta y oponibilidad, los derechos reales principales y accesorios sobre toda nave marítima, conforme lo establece la presente Ley.

ARTÍCULO 53.- Los derechos reales principales sobre la nave marítima que están sometidos al Registro Marítimo son el derecho de propiedad sobre la nave marítima y su desmembración consistente en el Fletamento a Casco Desnudo.

ARTÍCULO 54.- De igual forma, se encuentra sometido a la formalidad de registro ante el Registro Marítimo el derecho real accesorio de las hipotecas de naves marítimas.

PÁRRAFO.- Los créditos marítimos y los privilegios especiales resultantes de algunos de dichos créditos, conforme se establece en esta Ley, para su existencia, no requieren su inscripción o registro ante el Registro Marítimo.

SECCIÓN I: DEL REGISTRO DE LOS DERECHOS REALES PRINCIPALES

ARTÍCULO 55.- El derecho de propiedad sobre una nave marítima se registra por su inscripción en el Registro Marítimo. El Registro Marítimo dominicano sólo será competente para registrar la propiedad de las naves marítimas que tengan pabellón nacional provisional o definitivo, y las naves marítimas que los adquieran en el futuro.

ARTÍCULO 56.- Toda nave marítima podrá ser propiedad total o parcial de una o varias personas naturales o jurídicas, de derecho público o privado, dominicanas o extranjeras.

PARRAFO.- Para lo no previsto en la presente Ley, el derecho de propiedad de las naves marítimas de pabellón nacional se rige por las disposiciones del Código Civil dominicano.

ARTÍCULO 57.- La solución de toda controversia respecto de la propiedad de una nave marítima será de la competencia de los Juzgados de Primera Instancia, actuando en atribuciones Comerciales.

ARTÍCULO 58.- La inscripción y registro del Fletamento a Casco Desnudo de una nave marítima, será efectuada ante el Registro Marítimo, a los fines de darle publicidad y hacerlo oponible frente a terceros.

SECCIÓN II: DEL REGISTRO DE LOS DERECHOS REALES ACCESORIOS: LA HIPOTECA DE NAVES MARÍTIMAS

ARTÍCULO 59.- Sobre toda nave marítima de pabellón nacional podrá ser inscrita una hipoteca. La hipoteca sobre una nave marítima es un derecho real sobre la nave que está afecta al cumplimiento de una obligación y sigue a la nave marítima en cualesquiera manos a que pase.

ARTÍCULO 60.- La hipoteca sobre una nave marítima resultará, ya sea del consentimiento de su armador, ya sea de una orden judicial.

ARTÍCULO 61.- La hipoteca entre los acreedores, independientemente de su fuente, sólo tiene rango privilegiado desde el día en que el acreedor hizo la inscripción en el Registro Marítimo, en la forma y de la manera prescrita por la Ley.

PÁRRAFO.- Desde el momento de su inscripción en el Registro Marítimo, la hipoteca de nave marítima, otorga al acreedor el derecho de persecución y el derecho de preferencia, conforme las disposiciones de la presente Ley.

ARTÍCULO 62.- El fletador a casco desnudo no está obligado por las deudas garantizadas con hipotecas de la nave marítima fletada.

ARTÍCULO 63.- La inscripción de toda hipoteca de nave marítima en el Registro Marítimo incluirá el asentamiento de la obligación a la cual sirve de garantía, el monto adeudado, el valor de la nave marítima gravada, el término y las condiciones para el pago de la deuda así como fecha y hora de su inscripción.

ARTÍCULO 64.- Salvo pacto en contrario, la hipoteca de una nave marítima afecta a todo cuanto forma parte del derecho de propiedad de la misma, conforme lo establecido en el Artículo 23 de la presente Ley.

PÁRRAFO I: DE LA HIPOTECA CONVENCIONAL DE NAVES MARÍTIMAS

ARTÍCULO 65.- La hipoteca convencional de una nave marítima sólo podrá ser otorgada por su armador o sus armadores.

ARTÍCULO 66.- La hipoteca convencional de una nave marítima será consentida por acto instrumentado en la forma auténtica ante notario, o en forma privada de firmas legalizadas por notario público y asistido por dos testigos.

ARTÍCULO 67.- Podrá convenirse la hipoteca de una nave marítima en construcción, siempre que hayan obtenido el Registro Provisional establecido en el Artículo 27 de la presente Ley, y para garantía de un crédito no mayor de las dos terceras partes del valor total de la nave en construcción de que se trate.

ARTÍCULO 68.- Inscripción de la Hipoteca Convencional de Naves Marítimas. La inscripción, cancelación o radiación de toda hipoteca convencional de naves marítimas se realizará mediante instancia dirigida al Registro Marítimo por el interesado, anexando las documentaciones que les sirvan de soporte conforme a los requerimientos establecidos por el Registro Marítimo.

PÁRRAFO I.- El Registro Marítimo, una vez constatare la procedencia de la inscripción, cancelación o radiación expedirá el certificado correspondiente y lo anotará en el Registro de la nave marítima de que se trate.

PÁRRAFO II.- El Registro Marítimo regulará los procedimientos de este registro y establecerá reglamentariamente las tasas correspondientes por servicios.

PÁRRAFO II: DE LA HIPOTECA JUDICIAL SOBRE NAVES MARÍTIMAS

ARTÍCULO 69.- Todo acreedor que sea titular de un crédito marítimo, puede hacer inscribir una Hipoteca Judicial Provisional sobre las naves marítimas propiedad de su

deudor o de su garante, bien sea en virtud de un título suficiente para ello conforme las reglas del Código de Procedimiento Civil, o en ausencia de éste, mediante la autorización del Juzgado de Primera Instancia, actuando en atribuciones comerciales y siempre que existan causas que justifiquen tal medida, tales como la urgencia y si el cobro del crédito parece estar en peligro.

PÁRRAFO.- Los créditos que no se configuren como marítimos, conforme las disposiciones de esta Ley, no darán lugar a la inscripción expedita ni a la obtención de la autorización judicial previa de la Hipoteca Judicial Provisional sobre una nave marítima. Podrán, no obstante, servir de fundamento para la inscripción de una Hipoteca Convencional, conforme lo establecido en la presente Ley.

ARTÍCULO 70.- La inscripción de una Hipoteca Judicial Provisional o de cualquier otro gravamen no constituye obstáculo a otros sucesivos; quedando regido el rango de cada uno por su fecha de inscripción.

PÁRRAFO.- En caso de concurrencia de varias inscripciones en la misma fecha, la primera en cuanto a la hora será preferente en el cobro del crédito garantizado. En caso de concurrencia en la hora, tendrá la preferencia el acreedor que haya denunciado primero el gravamen al deudor.

ARTÍCULO 71.- La instancia de inscripción de la hipoteca judicial contendrá:

1º. El nombre o denominación social, documento de identidad o Registro Mercantil, y domicilio o asiento social del accionante; así como el nombre, documento de identidad, domicilio y calidad de la persona que le represente en el caso precedente;

2º. El nombre o denominación social, documento de identidad o Registro Mercantil, y el domicilio del deudor;

3º. Mención del título que sirve de fundamento a la inscripción, del cual se anexará copia;

4º. La descripción detallada de la nave marítima afectada con la medida, con los elementos establecidos en el Párrafo del Artículo 7 de la presente Ley.

PÁRRAFO I.- La instancia contentiva de la solicitud de inscripción será notificada por acto de alguacil al Registro Marítimo.

PÁRRAFO II.- El deudor podrá hacer, en el domicilio de elección que debe hacer constar en su notificación el accionante, toda clase de notificaciones y recursos relacionados con la medida, incluyendo los ofrecimientos reales de pago y la consignación dirigidos a hacer radiar la hipoteca.

ARTÍCULO 72.- La inscripción de la hipoteca judicial provisional sólo producirá sus efectos por tres (3) años, pero podrá ser renovada por igual tiempo e indefinidamente, mediante la presentación del auto que sirvió de fundamento a la primera inscripción.

ARTÍCULO 73.- Toda enajenación de una nave marítima gravada con una hipoteca judicial provisional, transfiere la carga inscrita con todas sus consecuencias legales al nuevo adquirente.

ARTÍCULO 74.- El acreedor notificará al propietario de la nave marítima el título que sirvió de fundamento a la inscripción de la hipoteca judicial provisional, conjuntamente con la instancia de inscripción, en los quince días de ejecutada la medida.

PÁRRAFO.- La inscripción de la hipoteca judicial provisional no surtirá sus efectos en ausencia de dicha notificación y podrá ser levantada por el Juez Presidente del Juzgado de Primera Instancia, en atribuciones de referimientos, correspondiente al lugar del domicilio elegido por el accionante o, en su defecto, del domicilio del armador o del lugar donde se encuentra la nave marítima.

ARTÍCULO 75.- Después de la notificación de la inscripción de la hipoteca judicial provisional hecha al deudor, no se podrá dar en fletamento a casco desnudo la nave marítima gravada, ni constituir derechos reales oponibles al acreedor persiguiendo, ni percibir por anticipado o ceder rentas por más de tres meses, a pena de nulidad de los actos dirigidos a afectar la nave marítima, sin autorización escrita del acreedor hipotecario o a falta de ésta, autorización del Juez de Primera Instancia en atribuciones comerciales del lugar en donde esté registrada la nave.

ARTÍCULO 76.- Salvo que el acreedor haya demandado el pago del crédito con anterioridad, dentro del mismo plazo de quince días, éste deberá demandar el pago del crédito que sirve de causa a la inscripción de la hipoteca judicial provisional; a menos que el tribunal, al momento de autorizar la inscripción, haya fijado un plazo distinto. No habrá lugar a demanda en validez de la medida regida por las disposiciones de este Capítulo.

ARTÍCULO 77.- Antes de la conversión de la hipoteca judicial provisional en hipoteca judicial definitiva, el deudor podrá hacer levantar la medida por instancia dirigida al Juez de los Referimientos. Para tales fines, el juez podrá requerir la consignación de las sumas necesarias para garantizar las causas de la hipoteca, en principal, intereses y costas, en manos de un depositario autorizado por el mismo juez, o una fianza expedida por una compañía aseguradora o una carta de garantía emitida por un club de protección e indemnización.

PÁRRAFO.- Los valores así consignados quedarán afectados al pago del crédito del persiguiendo, con privilegio sobre los demás acreedores, una vez que el crédito controvertido haya sido objeto de una decisión judicial que haya adquirido fuerza ejecutoria.

ARTÍCULO 78.- El tribunal apoderado del diferendo o el juez de los referimientos, podrá igualmente ordenar la cancelación de la hipoteca en cualquier estado de los procedimientos, cuando hubiere motivos serios y legítimos.

ARTÍCULO 79.- Cuando el valor de la nave marítima afectada por la inscripción excediere de manera irrazonable el crédito perseguido, el deudor y/o el armador podrá hacer limitar los efectos de la hipoteca judicial, en cualquier momento, por el Juez de los Referimientos o por el Juez que conozca de la demanda en cobro del crédito.

ARTÍCULO 80.- La sentencia que condenare al pago del crédito marítimo que haya servido de causa a la inscripción de la hipoteca judicial, una vez haya adquirido la autoridad de la cosa irrevocablemente juzgada, será inscrita por el Registro Marítimo.

PÁRRAFO.- Dicha inscripción convierte a la hipoteca judicial provisional en hipoteca judicial definitiva, con efecto retroactivo a la fecha de la inscripción inicial de la primera.

ARTÍCULO 81.- Sin perjuicio del derecho del deudor a demandar el levantamiento de la hipoteca judicial provisional inscrita, la inscripción de la conversión de la hipoteca judicial provisional en hipoteca judicial definitiva se hará dentro del plazo de dos (2) meses de la fecha en la cual la sentencia relativa al crédito que sirvió de causa a la inscripción de la hipoteca judicial provisional haya adquirido autoridad de la cosa irrevocablemente juzgada. El acreedor pagará los derechos y gastos una sola vez.

ARTÍCULO 82.- A partir de la fecha de la inscripción de la hipoteca judicial como definitiva, el acreedor, podrá iniciar los actos dirigidos a la ejecución de la nave marítima gravada, conforme las disposiciones del Capítulo II del Título III del Libro I de la presente Ley.

TÍTULO III DE LOS CRÉDITOS Y LA EJECUCIÓN MARÍTIMOS

CAPÍTULO I: DE LOS CRÉDITOS MARÍTIMOS

ARTÍCULO 83.- Los créditos marítimos son aquellos que nacen de hechos o actos jurídicos y que tienen su fundamento en una nave marítima y su explotación, y resultan de una cualquiera de las siguientes causas:

- a) Pérdidas o daños causados por la explotación de la nave marítima;
- b) Muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o en agua, en relación directa con la explotación de la nave marítima;
- c) 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 una nave marítima que, por sí misma o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente;
- d) Daño o amenaza de daño causados por la nave marítima al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño; y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este apartado;
- e) Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente la nave marítima hundida, naufragada, embarrancada o abandonada, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de una la nave marítima, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de la nave marítima abandonada y el mantenimiento de su tripulación;
- f) Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento de la nave marítima formalizado en contrato de fletamento o de otro modo;

- g) Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en la nave marítima formalizado en contrato de fletamento o de otro modo;
- h) Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo de la nave marítima;
- i) La avería gruesa;
- j) El remolque;
- k) El practicaaje;
- l) El suministro de las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) o los servicios prestados a la nave marítima para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento;
- m) La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento de la nave marítima;
- n) Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;
- o) Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la tripulación en virtud de su enrolamiento a bordo de la nave marítima, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
- p) Los desembolsos hechos por cuenta de la nave marítima o de sus armadores;
- q) Las primas de seguro, incluidas las de seguro de las asociaciones o mutuales de protección e indemnización de las naves marítimas, pagaderas por el armador de la nave marítima o el fletador a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con la nave marítima;
- r) Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el armador de la nave marítima o el fletador a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con la nave marítima;
- s) Toda controversia relativa a la propiedad, usufructo o la posesión de la nave marítima;
- t) Toda controversia entre los copropietarios de la nave marítima acerca de su utilización o del producto de su explotación;
- u) Toda hipoteca, derecho de preferencia o gravamen de la misma naturaleza sobre la nave marítima;
- v) Toda controversia resultante de un contrato de compraventa de nave marítima.

PÁRRAFO I: Sólo los créditos marítimos dan lugar a las medidas conservatorias y ejecutorias sobre las naves marítimas conforme se establece en la presente Ley.

PÁRRAFO II: Algunos de los créditos marítimos gozan de la preferencia y persecución que les confieren los privilegios establecidos en la presente Ley.

SECCIÓN I: DE LAS DISPOSICIONES COMUNES A TODO CRÉDITO MARÍTIMO

ARTÍCULO 84.- El cobro de los créditos garantizados bien sean por hipoteca o privilegios sobre naves marítimas, se regirá por el orden de su inscripción, sin tomar en cuenta las manos en que se encuentren dichos bienes.

ARTÍCULO 85.- Todos los créditos inscritos el mismo día tienen el mismo rango, sin embargo tendrá preferencia el primero en inscripción de conformidad con su hora.

PÁRRAFO I.- Es obligación de todo funcionario del Registro Marítimo que reciba una solicitud de inscripción o un acto de indisponibilidad de un crédito, consignar: el minuto, hora, día, mes y año de la recepción del acto.

PÁRRAFO II.- Si hubiere concurrencia de acreedores en cuanto al minuto, hora, día, mes y año de la recepción del acto, y las sumas disponibles no permiten desinteresar la totalidad de los acreedores, éstos concurren a prorrata.

ARTÍCULO 86.- Las oposiciones que hicieren los acreedores quirografarios no impiden el pago a los acreedores privilegiados e hipotecarios registrados, en el orden de sus registros.

ARTÍCULO 87.- Todo acreedor puede embargar los bienes de su deudor que sean necesarios para el cobro de su crédito, distribuyéndose el precio entre ellos a prorrata, salvo que existan entre los acreedores causas legítimas de preferencia.

PÁRRAFO.- Las causas legítimas de preferencia son los privilegios y las hipotecas.

ARTÍCULO 88.- Toda venta o adjudicación al persiguiendo, a causa de un embargo no excederá los bienes que sean necesarios para obtener el pago del crédito.

PÁRRAFO.- Toda venta a causa de un embargo será anunciada en la forma que se indica para cada una de las medidas conservatorias o ejecutorias, y el anuncio que la promueva contendrá el precio que ofreciere el persiguiendo para hacerse adjudicatario en caso de que no hubiere subastadores.

ARTÍCULO 89.- En ningún caso el valor de los bienes embargados será superior a la suma que sirvió de causa a la medida trabada, más un cincuenta por ciento de la misma. Toda venta, o adjudicación al persiguiendo, a causa de un embargo se llevará a cabo por un precio no inferior al sesenta por ciento del valor de los bienes embargados; valor que podrá ser estimado individualmente por cada bien subastado o por la totalidad de los mismos.

ARTÍCULO 90.- No pueden ser objeto de embargo ni de oposición, la nave pronta a hacerse a la mar, a no ser por deudas contraídas para el viaje que va a hacer.

PÁRRAFO.- Se reputa que la nave está pronta a hacerse a la mar cuando el capitán tiene en su poder los despachos para el viaje provistos por la Armada de la República Dominicana.

ARTÍCULO 91.- La parte indivisa de un coheredero o entre copropietarios de una nave marítima no puede ponerse en venta por los acreedores personales de uno o de varios de los sucesores o copropietarios antes de la partición. Sin embargo, los acreedores de los sucesores o de los copropietarios, para evitar que se haga la partición en fraude de sus derechos, pueden oponerse a que se ejecute sin su asistencia; tienen derecho a intervenir en ella a expensas suyas, pero no pueden impugnar una partición consumada, a no ser que se haya procedido a ella en perjuicio de alguna oposición que se hubiese hecho y en este caso sin la notificación previa al oponente.

ARTÍCULO 92.- A partir de que el tribunal competente acepte la solicitud de reestructuración establecida en la ley 141-15 de fecha 12 de agosto del año 2015 los acreedores no podrán proceder a la expropiación forzosa de las naves marítimas propiedad de sus deudores sobre las cuales no hubieren hecho inscribir hipotecas o tenga privilegios antes de dicha aceptación.

ARTÍCULO 93.- El acreedor no podrá embargar ejecutoriamente la nave marítima del deudor que se beneficia de un plazo de gracia. Sin embargo, el plazo de gracia no constituye obstáculo al ejercicio de las medidas conservatorias.

ARTÍCULO 94.- No podrá ejecutarse un documento impugnado por falsedad principal penal, promovida conforme a las disposiciones del Código Penal y el Código Procesal Penal, hasta que no haya sido decidido definitivamente el diferendo. En caso de falsedad incidental penal y falsedad incidental civil podrán los tribunales, según las circunstancias, suspender provisionalmente la ejecución del acto impugnado.

ARTÍCULO 95.- Los tribunales competentes para conocer de las contestaciones respecto de los créditos marítimos y su ejecución son los tribunales de derecho común en atribuciones comerciales. La Suprema Corte de Justicia podrá especializar tribunales para el conocimiento de las causas de derecho marítimo, cuando a su entender las condiciones lo requieran.

SECCION II: DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS

ARTÍCULO 96.- La hipoteca de la nave marítima conlleva un derecho de preferencia sobre la misma. Sólo le precederán los siguientes créditos marítimos privilegiados, en el orden siguiente:

1º.- Las costas judiciales incurridas y otras deudas legales, hechas para efectuar la venta pública de la nave marítima y la distribución del precio;

2º.- Los créditos por los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la tripulación de la nave marítima en virtud de su enrolamiento a bordo de la nave, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;

3º.- Los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación de la nave marítima;

4º.- Las remuneraciones debidas por salvamento y asistencia;

5º.- Los créditos por derecho de puerto, de canal y de otras vías navegables y los gastos de practica y remolque;

6º.- Los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño material causados por la explotación de la nave marítima, que sean distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, a los contenedores y a los efectos del pasaje transportados a bordo de la nave marítima;

7º.- El importe de las primas de los seguros hechos sobre el casco, quilla, aparejos, pertenencias, armamento y apresto de la nave, debidas por el último viaje; así como el importe de las primas de seguros de protección e indemnización convenidos con asociaciones, o clubes o mutuales nacionales o extranjeros.

PÁRRAFO.- Los acreedores comprendidos en cada uno de los ordinales del presente artículo, vendrán a concurrencia y a prorrata, si no bastare para todos el valor de la nave marítima.

ARTÍCULO 97.- Los créditos relacionados a un mismo viaje son privilegiados en el orden en que están colocados en el artículo anterior. Sin embargo, los créditos a que se refieren el numeral 4º del artículo anterior, serán pagados, en el orden inverso de las fechas en que hayan nacido.

PÁRRAFO.- La gradación de los acreedores y la distribución del precio de la venta, se harán entre los acreedores privilegiados, en el orden antes prescrito; y entre los otros acreedores, a prorrata de sus créditos. Todo acreedor gradado lo es tanto por su crédito principal, como por los intereses y costas.

ARTÍCULO 98.- Los créditos resultantes de un contrato único de compromiso relativo a varios viajes se encuentran todos en el mismo rango con los créditos del último de esos viajes.

ARTÍCULO 99.- El privilegio concedido a las deudas expresadas en el Artículo 96, no tendrá efecto, si no se justifican en la forma siguiente:

- a) Las costas judiciales, se comprobarán con los estados de gastos aprobados por los tribunales competentes.
- b) Los créditos por derecho de puerto y otros, con los recibos legítimos de los recaudadores.
- c) Los salarios del capitán y la tripulación, con el rol de la tripulación de cada viaje;
- d) Los créditos a que se refieren los ordinales 3º, 4º y 6º del artículo 96 se comprobarán por auto dictado por el Juez Presidente del Tribunal de Primera Instancia en atribuciones comerciales;
- e) Las primas de los seguros se comprobarán con las pólizas o las certificaciones de entrada a las asociaciones o clubes mutuales de protección e indemnización;

ARTÍCULO 100.- Los privilegios siguen a la nave marítima en cualesquiera manos a que ella pase. Ellos se extinguen a la expiración del plazo de un (1) año. Estos plazos corren:

- a) Para los privilegios que garantizan las remuneraciones de asistencia y de salvamento, a partir del día en que hayan terminado las operaciones;
- b) Para los privilegios establecidos en los ordinales 3º, 4º, 5º, y 6º del artículo 96, a partir del momento en que ocurran los hechos que los causan;
- c) Con respecto al privilegio marítimo a que se refiere el ordinal 2º del artículo 96 desde el momento en que haya terminado el enrolamiento del acreedor a bordo de la nave;
- d) En cuanto al privilegio marítimo a que se refiere el ordinal 7º del artículo 96 desde el momento que el crédito sea exigible.

ARTÍCULO 101.- El crédito del Capitán, de la tripulación y de las otras personas al servicio de la nave marítima no se hace exigible, en el sentido del artículo precedente, por la demanda de avances o anticipos.

ARTÍCULO 102.- Los acreedores pueden también invocar los privilegios del derecho común, pero los créditos así privilegiados no toman rango sino después de las hipotecas de naves marítimas, cual que sea el rango de inscripción de éstas.

ARTÍCULO 103.- Los privilegios se extinguirán, independientemente de los medios generales de extinción de las obligaciones:

- a) Por la confiscación de la nave marítima pronunciada por infracción a las leyes de aduanas, de policía o de seguridad;
- b) Por la venta pública de la nave marítima en justicia;
- c) En caso de traspaso voluntario de la propiedad, a los tres (3) meses después del registro del acto de traspaso en el Registro Marítimo, previa notificación a los acreedores beneficiarios del privilegio inscripto para que ejerzan sus derechos.

CAPÍTULO II: DE LA EJECUCIÓN MARÍTIMA

ARTÍCULO 104.- Las medidas conservatorias y ejecutorias hacen indisponible la nave marítima que constituye su objeto, pero una medida conservatoria no validada por sentencia con fuerza ejecutoria no impide la venta pública de la nave embargada ejecutoriamente, ni la distribución del precio de la venta pública llevada a cabo en base a un embargo ejecutorio de nave.

ARTÍCULO 105.- No se trabará ni realizará ninguna medida conservatoria ni ejecutoria antes de las seis horas de la mañana ni después de las seis horas de la tarde, ni en los días de fiesta legal o declarados no laborables, sin permiso del Juez Presidente del Tribunal por ante el cual el Alguacil actuante ejerce sus funciones.

ARTÍCULO 106.- Sin perjuicio de las demás menciones que se consignan para cada embargo, toda acta de embargo contendrá, a pena de nulidad:

1º. Las menciones comunes a las notificaciones, conforme las prescripciones del Código de Procedimiento Civil;

- 2º. Los nombres o denominación social, el documento de identidad o Registro Mercantil y el domicilio o asiento social del persiguiendo;
- 3º. Los nombres o denominación social y el domicilio o asiento social del deudor;
- 4º. El monto del crédito que le sirve de causa, salvo en el caso del embargo en reivindicación establecido en el Código de Procedimiento Civil;
- 5º. La identificación del título que le sirve de fundamento, del cual se anexará copia;
- 6º. La descripción detallada de los bienes embargados;
- 7º. El lugar preciso donde se llevara a cabo el embargo.

ARTÍCULO 107.- Ningún recurso contra una decisión pronunciada en materia de incidentes de una cualquiera de las ejecuciones tratadas en este Capítulo, suspenderá la continuación de los procedimientos relativos a dichas ejecuciones, sin perjuicio de los poderes del Juez de los Referimientos para suspender la continuación de dichas medidas cuando apreciare que:

- 1º. Hay riesgos de que genere consecuencias manifiestamente excesivas; o,
- 2º. Que el título estuviere afectado por vicios que pudieren hacerlo revocable o retractable, según el caso.

PÁRRAFO.- En cualquiera de las dos eventualidades previstas en los ordinales de este artículo, el Juez de los Referimientos podrá ordenar la prestación de una garantía a favor del beneficiario del título suspendido en su ejecución.

ARTÍCULO 108.- El acreedor tiene la elección de las medidas aplicables para asegurar la conservación y la ejecución de su crédito. Estas medidas no pueden exceder lo que se revela necesario para obtener el pago del crédito.

SECCIÓN I: DE LAS MEDIDAS CONSERVATORIAS

ARTÍCULO 109.- Todo acreedor de un crédito marítimo puede notificar oposición, con valor de embargo conservatorio, a la transferencia, gravamen o limitación de los derechos registrados sobre las naves marítimas. Esta oposición deberá cumplir con todas las formalidades establecidas en la presente Sección.

ARTÍCULO 110.- Sin perjuicio de lo que se dispone en otra parte de esta Ley para cada una de las medidas conservatorias, permiten trabar dichas medidas:

- 1º. Los títulos designados como ejecutorios por el Código de Procedimiento Civil y la Ley;
- 2º. Las sentencias condenatorias a pagar sumas de dinero, bien sean contradictorias o pronunciadas en defecto, definitivas o provisionales, aún cuando no hayan adquirido la autoridad de la cosa irrevocablemente juzgada;

3º. Los reconocimientos o verificaciones hechos por los tribunales de las firmas puestas en un acto obligatorio bajo firma privada que contenga un crédito marítimo;

4º. El pagaré a la orden que constate un crédito marítimo debidamente protestado por falta de pago.

ARTÍCULO 111.- En ausencia de título ejecutorio o de uno de los títulos enunciados en el Artículo que antecede, el acreedor que tenga un crédito justificado en principio puede ser autorizado por el Juez de Primera Instancia actuando en Atribuciones Comerciales, a trabar en manos del deudor o en manos de terceros, las medidas conservatorias previstas por esta Ley, en caso de urgencia y si el cobro del crédito parece estar en peligro.

PÁRRAFO I.- Para autorizar las medidas previstas por este Artículo son competentes los tribunales del domicilio del deudor, del lugar donde esté situada la nave marítima y del domicilio del tercero deudor o detentador de la nave o de los bienes objeto de la medida. Una vez apoderado uno de estos tribunales, el solicitante no podrá apoderar a ninguno de los otros dos tribunales competentes.

PÁRRAFO II.- El crédito se considerará en peligro y por lo tanto habrá urgencia, cuando se aporten elementos de prueba de naturaleza tal que permitan suponer o temer la insolvencia inminente del deudor, lo cual se hará constar en el auto que dicte el tribunal.

PÁRRAFO III.- En el auto descrito en este Artículo se hará igualmente constar, a pena de nulidad, el objeto y la suma de la medida autorizada.

PÁRRAFO IV.- Al autorizar la medida, el tribunal podrá exigir al acreedor la justificación previa de la solvencia suficiente o la presentación de un fiador o de una fianza para garantizar la reparación de los daños que se pudiesen ocasionar con la ejecución de la medida autorizada, si fuere el caso.

PÁRRAFO V.- Si se estimare procedente, según el párrafo que antecede, al momento de estatuir, el tribunal establecerá la modalidad de la garantía a prestar, la cual será depositada en la Secretaría del tribunal que dictó el auto; salvo que se tratare de una garantía en especie, eventualidad en la cual ésta será depositada en una entidad de intermediación financiera designada por el tribunal.

ARTÍCULO 112.- Autorizada la medida conservatoria, la parte que pudiese resultar afectada podrá recurrir en referimiento ante el mismo tribunal que dictó el auto y éste puede decidir reexaminar su decisión o las modalidades de su ejecución; o simplemente mantenerla sin modificación.

ARTÍCULO 113.- El acta levantada en ocasión de la medida conservatoria será notificada al deudor conjuntamente con la demanda en pago del crédito que le haya servido de causa y la demanda en validez de la medida. La demanda en validez será conocida conjuntamente con la demanda en pago del crédito, sin tomar en cuenta el procedimiento mediante el cual el crédito está llamado a ser sancionado y la jurisdicción apoderada del mismo.

ARTÍCULO 114.- Cuando con anterioridad a la autorización de la medida, el fondo del diferendo con relación al pago del crédito ya esté siendo conocido por otra jurisdicción, la demanda en validez será llevada por ante esta última, aún se tratare de una jurisdicción superior a la que dictó el auto.

ARTÍCULO 115.- La notificación al deudor de la medida trabada, interrumpe la prescripción de la acción relativa al crédito que le ha servido de causa.

ARTÍCULO 116.- Dentro del mes de la notificación del acta del embargo u oposición, el deudor podrá hacer levantar la medida conservatoria por instancia abierta ante el Juez de los Referimientos o ante el tribunal apoderado del fondo del diferendo, mediante consignación en manos del Secuestrario que el Juez o Tribunal tenga a bien designar, de las sumas necesarias para garantizar las causas del embargo, sus accesorios y costas.

ARTÍCULO 117.- De la misma manera, cuando la autorización previa no es requerida, el tribunal apoderado del fondo del diferendo o el Juez de los Referimientos puede, en todo momento, a la vista de las pruebas que sean suministradas por el deudor, siempre que el acreedor sea oído o haya sido citado, levantar la medida conservatoria, si comprueba que el pago del crédito no está en peligro, de lo cual estará obligado a consignar pruebas y motivos en su decisión.

ARTÍCULO 118.- El tribunal apoderado del fondo del diferendo o el Juez de los Referimientos podrá ordenar, igualmente, la cancelación, reducción o limitación de la medida conservatoria, en cualquier estado de los procedimientos, cuando hubiere motivos serios y legítimos, que deberán consignarse en la decisión que interviniere.

ARTÍCULO 119.- A solicitud del deudor, el tribunal apoderado del fondo del diferendo o el Juez de los Referimientos puede, siempre que el acreedor sea oído o haya sido citado, sustituir la medida conservatoria inicialmente tomada por otra medida apropiada para salvaguardar los intereses de las partes.

ARTÍCULO 120.- La constitución de una garantía bancaria irrevocable, fianza por parte de una aseguradora o carta de garantía por parte de una mutual o club de protección e indemnización, que sea equivalente a la suma que sirvió de causa a la medida trabada, más un cincuenta por ciento de la misma, entraña levantamiento de la misma, sin la necesidad de intervención contenciosa de la jurisdicción.

PÁRRAFO I.- En caso de dificultad, el Juez de Primera Instancia del lugar donde se encuentra la nave marítima, actuando en atribuciones comerciales y conforme el procedimiento gracioso, podrá ordenar sobre minuta y por auto revestido de fuerza ejecutoria inmediata no obstante cualquier recurso, a solicitud de parte interesada, el levantamiento de las medidas trabadas, habiendo tenido a la vista la documentación que compruebe la medida trabada a ser levantada así como la prestación de la garantía bancaria, fianza o certificación suficiente conforme establece la parte capital del presente Artículo. La decisión sobre esta solicitud deberá ser adoptada en un plazo no mayor de veinticuatro (24) horas contadas a partir de la recepción de la instancia en la Secretaría del Tribunal.

PÁRRAFO II.- La garantía y los valores consignados para el levantamiento de una medida quedarán afectados al pago del crédito del persigiente, con privilegio sobre los demás acreedores, y como tal será ejecutada cuando el crédito controvertido haya sido objeto de una decisión judicial que haya adquirido autoridad de la cosa irrevocablemente juzgada.

ARTÍCULO 121.- Los gastos ocasionados por cada medida conservatoria quedarán a cargo del deudor respectivo, salvo decisión contraria del tribunal competente, conforme a los resultados del procedimiento.

ARTÍCULO 122.- Cuando el levantamiento de la medida conservatoria ha sido ordenado por el tribunal por una falta imputable al acreedor, éste puede ser condenado a reparar el daño causado.

ARTÍCULO 123.- A partir de la fecha que adquiera fuerza ejecutoria, la sentencia que reconoce el crédito que sirve de causa a una medida conservatoria y reconoce la validez de ésta, la convierte en ejecutoria, sin necesidad de que se levante nueva acta de embargo. La sentencia que deniegue la validación valdrá levantamiento de la medida.

ARTÍCULO 124.- Las medidas conservatorias respecto de las naves marítimas son: 1) El derecho de retención; y 2) El embargo conservatorio de naves marítimas.

ARTÍCULO 125.- Toda medida conservatoria trabada sin título ejecutorio será seguida de demanda en pago del crédito que le ha servido de causa y de demanda en validez de la medida trabada, las cuales serán incoadas conjuntamente, dentro de los ocho (8) días de la medida; salvo que el juez haya fijado un plazo distinto al momento de autorizarla, el cual no será en ningún caso mayor de treinta (30) días.

PÁRRAFO.- Sin perjuicio de los efectos de la demanda en pago del crédito, la violación del plazo de ocho (8) días o del plazo fijado en el auto por el cual haya sido autorizada una medida conservatoria deja sin efectos la medida trabada, la cual será levantada por el juez de los referimientos, salvo lo que esta Ley prevé para la hipoteca judicial provisional.

ARTÍCULO 126.- Todo acreedor que haya trabado una medida conservatoria fundamentada en cualquiera de los títulos previstos por esta Ley para las medidas ejecutorias, podrá desistir de la medida conservatoria para en su lugar trabar la medida ejecutoria correspondiente.

ARTÍCULO 127.- La sentencia que luego de una medida conservatoria condenare al pago del crédito que le ha servido de causa y validare dicha medida, convertirá a esta última, de pleno derecho, en medida ejecutoria, a partir de la fecha en que dicha sentencia adquiere fuerza ejecutoria.

PÁRRAFO.- La conversión de la medida conservatoria en medida ejecutoria se producirá sin necesidad de que se levante nueva acta de embargo; y sin perjuicio de las particularidades previstas para la hipoteca judicial provisional.

ARTÍCULO 128.- El acreedor que luego de una medida conservatoria hecha conforme a las disposiciones de esta Ley obtiene una sentencia ejecutoria que valida su crédito y la medida trabada, notificará al deudor un mandamiento de pago de la suma adeudada, con un plazo no menor de cinco (5) días, bajo la advertencia de que a falta de pago se procederá a la venta de los bienes embargados o indisponibles por la medida validada.

ARTÍCULO 129.- Al vencimiento del plazo de cinco días previsto en el artículo que antecede, sin que el deudor haya obtemperado al mandamiento de pago, el alguacil procederá a la comprobación de los bienes embargados o indisponibles y levantará acta de los bienes que faltaren o que estén deteriorados.

PÁRRAFO.- Entre la fecha del acta de comprobación y la venta habrá un plazo no menor de ocho (8) días ni mayor de quince (15) días.

ARTÍCULO 130.- A partir del acta de comprobación son, aplicables a las medidas conservatorias, las disposiciones relativas al embargo ejecutivo de naves.

ARTÍCULO 131.- La sentencia que luego de una medida conservatoria trabada en base a un crédito de suma de dinero rechazare la demanda en pago de éste valdrá levantamiento de la medida, a partir de la fecha en que dicha sentencia adquiera fuerza ejecutoria.

ARTÍCULO 132.- La sentencia que luego de la inscripción de una hipoteca judicial provisional acogiere la demanda en pago del crédito que le sirvió de causa, convertirá la hipoteca judicial en definitiva y como tal será inscrita por el Registro Marítimo, a partir de la fecha en que dicha sentencia adquiera fuerza ejecutoria.

PÁRRAFO.- De igual manera, la sentencia que rechazare la demanda en pago valdrá levantamiento de dicha medida, a partir de la fecha en que dicha sentencia adquiera fuerza ejecutoria.

PÁRRAFO I: DEL DERECHO DE RETENCIÓN

ARTÍCULO 133.- El acreedor de un crédito marítimo surgido de un servicio realizado a la nave marítima para facilitar su uso en la navegación, se encuentra amparado con un derecho de retención especial, como seguridad para el cobro de su deuda.

ARTÍCULO 134.- El derecho de retención no requiere inscripción ni registro y sigue a la nave marítima independientemente de cualquier cambio de propiedad o traspaso que de ella se realice.

PÁRRAFO.- El derecho de retención afecta a la propiedad de la nave marítima conforme lo define el Artículo 23 de la presente Ley, así como todo bien, desecho o resultado luego de su destrucción.

ARTÍCULO 135.- Durante el ejercicio del derecho de retención, la nave marítima quedará bajo la custodia del comandante del puerto en donde se encuentra atracada o surta la nave marítima al momento de su ejecución. Los gastos y costos de la custodia judicial de la nave marítima corren por cuenta del ejecutante y serán determinadas por auto del Tribunal competente.

ARTÍCULO 136.- Para que el derecho de retención sea ejercido, el acreedor deberá haber apoderado previamente a la jurisdicción de fondo respecto de la controversia de su crédito frente a su deudor.

ARTÍCULO 137.- El derecho de retención se extinguirá cuando la nave marítima deje de estar en posesión del acreedor.

PÁRRAFO II: DEL EMBARGO CONSERVATORIO DE NAVES MARÍTIMAS

ARTÍCULO 138.- En las condiciones previstas para las medidas conservatorias, todo acreedor puede embargar conservatoriamente la nave marítima de su deudor o de su garante.

ARTÍCULO 139.- El acta de embargo contendrá, a pena de nulidad:

- 1°. Las enunciaciones comunes a las notificaciones, según lo dispuesto en el Código de Procedimiento Civil;
- 2°. Elección de domicilio en el Municipio donde se haga el embargo, si el acreedor no tuviere domicilio en ese lugar;
- 3°. La descripción del título o del auto del juez competente que le sirve de fundamento, del cual se anexará copia al acta de embargo;
- 4°. La descripción detallada de la nave y demás bienes embargados;
- 5°. Los nombres, documento de identidad y domicilio de dos testigos, por lo menos, libres de tachas y excepciones de Ley;
- 6°. El nombre, documento de identidad, domicilio o residencia del guardián designado para el cuidado de los bienes embargados hasta el momento de la venta; y,
- 7°. El lugar donde el guardián ha declarado que permanecerán los objetos embargados hasta el momento de la venta, si fuere la eventualidad.

ARTÍCULO 140.- Los testigos, conjuntamente con el guardián, firmarán el acta de embargo, en tres originales, por lo menos.

PÁRRAFO. - Los testigos del embargo serán ciudadanos dominicanos, mayores de edad, no parientes ni afines de las partes o del Alguacil, hasta el grado de primo hermano inclusive, ni tampoco sus asalariados.

ARTÍCULO 141.- Si la parte embargada declarare interés en no ser designada como guardián o no presentare depositario solvente y de la calidad requerida, se establecerá uno por el Alguacil.

PÁRRAFO I.- No podrá ser designado como guardián: el embargante, su cónyuge, sus parientes y afines hasta el grado de primo hermano inclusive, ni sus asalariados.

PÁRRAFO II.- Podrá ser designado guardián: la parte embargada, su cónyuge, sus parientes, afines hasta el tercer grado y asalariados; y cualquier tercero no vinculado a las partes.

ARTÍCULO 142.- La descripción de los bienes embargados se hará detalladamente y de tal manera que, en la medida de lo posible, no puedan ser confundidos con ningunos otros de la misma naturaleza.

ARTÍCULO 143.- Las vajillas de oro, plata u otro material precioso se detallarán pieza por pieza, con su marca y peso, si fuere posible.

ARTÍCULO 144.- Si hubiere dinero efectivo se hará constar la cantidad y la naturaleza de las monedas y el alguacil lo depositará en la entidad de intermediación financiera del Estado o en el Banco Agrícola de la República Dominicana, salvo que entre el embargante y la parte embargada, unidos a los oponentes, si los hubiere, convengan en elegir otro depositario.

PÁRRAFO.- Cuando hubiere lugar al depósito de dinero en efectivo según esta disposición, la consignación se hará a nombre del Alguacil actuante, quien no podrá retirarlo hasta la distribución de las sumas obtenidas con la subasta de los bienes embargados.

ARTÍCULO 145.- Un primer embargo conservatorio no es obstáculo a un embargo ejecutivo sobre los mismos bienes. Sin embargo, la precedente acta de embargo conservatorio tendrá los efectos de una oposición a la distribución del producto de la venta, si al momento de esta última, el primer persigiente hubiese notificado título ejecutivo al segundo persigiente.

ARTÍCULO 146.- Aquellos que, por vías de hecho impidieren que se constituya un guardián, o los que sustrajeren u ocultaren la nave u otros objetos embargados, serán perseguidos con arreglo al Código Penal, como responsables de sustracción de objetos embargados.

ARTÍCULO 147.- Si el embargo se realizare en presencia de la parte embargada o de una persona ligada a ella por parentesco o afinidad, se le dejará copia enseguida del acta, firmada por las personas que lo hayan hecho en los originales. En caso contrario, la copia se entregará al Alcalde del Municipio o al funcionario que hubiere intervenido en la apertura de las puertas que permitiere la entrada al lugar del embargo; debiendo visar los originales el funcionario que reciba dicha copia. En esta última eventualidad la copia del acta se notificará al embargado en los dos (2) días siguientes al embargo, en la forma prevista para las notificaciones por el Código de Procedimiento Civil.

ARTÍCULO 148.- El guardián no podrá servirse de las cosas embargadas, prestarlas ni alquilarlas. Sin perjuicio de su obligación de reparar los daños y perjuicios que haya ocasionado y de la sanción de privación a recibir honorarios.

PÁRRAFO.- Si los objetos depositados hubieren producido aumentos o beneficios, estará obligado el guardián a rendir cuentas.

ARTÍCULO 149.- Si las puertas de la nave marítima estuvieren cerradas o el acceso a la misma se encontrare impedido por cualquier causa, el Alguacil podrá requerir y el Ministerio Público deberá ordenar de inmediato la presencia de fuerza pública. De igual forma el alguacil recurrirá en el instante, sin citación, por ante el Juez de Paz de la jurisdicción y en los lugares donde no hubiere Juez de Paz ante el Alcalde Pedáneo, en presencia del cual tendrá lugar la apertura de las puertas de la nave marítima, a medida que los procedimientos para el embargo lo vayan requiriendo. El funcionario que se transportare no redactará acta, pero sí firmará la del Alguacil, quien sólo podrá extender de todo una sola acta; sin perjuicio de la expedición de las copias certificadas que se requieran o le sean requeridas.

ARTÍCULO 150.- Si el deudor embargado o el guardián de la nave marítima embargada estuvieren presentes, el alguacil hará constar su declaración acerca de cualquier embargo previo sobre la misma nave o parte de ella.

ARTÍCULO 151.- Si ningún bien es susceptible de ser embargado, el Alguacil levantará un acta de carencia. Se hará lo mismo, si ningún bien tiene valor comercial.

ARTÍCULO 152.- Una vez trabado el embargo, se procederá con la demanda en pago del crédito y en validez del embargo, según se dispone en esta Ley.

PÁRRAFO.- Sin perjuicio de los efectos de la demanda en pago del crédito, la violación del plazo de ocho días o del plazo fijado en el auto por el cual haya sido autorizada una medida conservatoria deja sin efectos la medida trabada, la cual será levantada por el Juez de los Referimientos, salvo lo que esta Ley prevé para la hipoteca judicial provisional.

ARTÍCULO 153.- Para el caso de las naves marítimas con pabellón de la República Dominicana, ninguna medida dirigida a afectar su disponibilidad será oponible a los terceros si no es a la vez notificada en el Registro Marítimo. Dicha notificación contendrá las informaciones que permitan la identificación de la nave afectada y el título que fundamenta la medida, del cual se anexará copia.

PÁRRAFO I.- El funcionario del Registro Marítimo que reciba la notificación de la medida conservatoria hará consignar en el original de la misma: la hora, el día, el mes y el año de haberla recibido y visará el original.

PÁRRAFO II.- A partir de dicha notificación en la oficina correspondiente, ésta no hará ni facilitará en modo alguno la transferencia, gravamen o limitación de los derechos registrados sobre estos bienes, excepto si se produce su levantamiento por el acreedor o por decisión de la jurisdicción competente.

ARTÍCULO 154.- En los ocho (8) días de la fecha de la notificación de la oposición o embargo conservatorio, será denunciado al deudor.

PÁRRAFO I.- La notificación del embargo conservatorio al Registro Marítimo tiene valor de oposición a venta de la nave de que se trate y su denuncia al armador de la nave afectada por la medida o al Capitán, lo convertirá en Guardián del bien embargado, según el caso; con las obligaciones y responsabilidades inherentes a tal calidad.

PÁRRAFO II.- El Juzgado de Primera Instancia del lugar donde se encuentra la nave marítima embargada, en atribuciones comerciales, podrá, previa prestación de garantías suficientes, según han sido establecidas en el presente Capítulo, para el pago de la causa del embargo y sus accesorios, autorizar la partida de la nave.

ARTÍCULO 155.- El derecho de retención o la interposición de cualquier otra medida conservatoria, no constituye obstáculo al Embargo Conservatorio de Nave Marítima.

ARTÍCULO 156.- Sin necesidad de intervención judicial y sin perjuicio del derecho del embargado de proponer por ante la jurisdicción la inadmisibilidad de la acción ejercida fuera del plazo establecido por la Ley u otorgado por el tribunal, para la demanda en pago y en validez del embargo, cuando esta medida no ha sido seguida de demanda en validez dejará de producir efectos al vencimiento del plazo de un año, a partir de su notificación.

ARTÍCULO 157.- Una vez que la sentencia que acoge el cobro y la validez del embargo conservatorio haya adquirido la fuerza ejecutoria, son aplicables a este embargo las formalidades de publicidad previa a la venta, al pliego de condiciones redactado y publicado para la venta, a la venta, a la colocación de los acreedores para la distribución del precio de la venta y demás disposiciones en esta Ley y de manera supletoria por el Código de Procedimiento Civil.

SECCIÓN II: DE LAS MEDIDAS EJECUTORIAS

ARTÍCULO 158.- Son títulos que permiten trabar las medidas ejecutorias marítimas:

1º. Las copias certificadas de las sentencias condenatorias a pagar sumas de dinero por crédito marítimo que hayan adquirido fuerza ejecutoria;

2º. La primera copia certificada del acto notarial que contenga obligación de pagar cantidades de dinero nacidas de un crédito marítimo, periódicamente o en una época fija; así como la segunda o ulterior copia que fuere expedida de conformidad con la Ley, en sustitución de la primera;

3º. Las certificaciones de registro de acreedores expedidas por el Registro Marítimo competente, que contengan la mención de la inscripción de un crédito ejecutorio;

4º. Los autos que aprueban los gastos, costas y honorarios a favor de los abogados, en ocasión de un proceso marítimo, no susceptibles de recurso suspensivo;

5º. Las ordenanzas de los Tribunales competentes a favor del Estado Dominicano, de sus instituciones descentralizadas y de los Ayuntamientos, a diligencia de funcionarios competentes, para el cobro de los impuestos, derechos, tasas, arbitrios, arrendamientos y deudas;

6º. Los procesos verbales de conciliación y de arbitraje firmados por las partes y por quien o quienes presidieran la jurisdicción apoderada, cuando contengan obligaciones de pagar sumas de dinero a cargo de una de las partes, surgida de un crédito marítimo;

7º. Las decisiones y los acuerdos a los cuales la ley atribuye los efectos de una sentencia con fuerza ejecutoria que versen sobre un crédito marítimo.

ARTÍCULO 159.- Sin perjuicio del mandamiento de pago que debe preceder a todo embargo ejecutorio y del plazo previsto para cada caso, el cesionario de un crédito contenido en un título ejecutorio sólo puede embargar los bienes del deudor después de haber notificado a éste el acto de cesión.

PÁRRAFO I: DEL EMBARGO EJECUTIVO DE NAVES MARÍTIMAS

ARTÍCULO 160.- En las condiciones previstas para las medidas ejecutorias, y en las que se establecen en este acápite, todo acreedor titular de un crédito marítimo en virtud de título ejecutorio puede embargar ejecutivamente la nave marítima de su deudor o de su garante, aunque éstos se encontraren en manos de terceros.

ARTÍCULO 161.- Todo embargo ejecutivo de naves marítimas será precedido de un mandamiento de pago notificado cinco (5) días, a lo menos, antes del embargo, a la persona o en el domicilio del deudor.

PÁRRAFO I.- Si la nave marítima fuere dominicana, el mandamiento de pago será notificado conforme a las disposiciones previstas por el Código de Procedimiento Civil para las notificaciones a persona o en domicilio, o en su defecto, en manos del Capitán de la nave marítima.

PÁRRAFO II.- Si la nave fuere extranjera, el mandamiento de pago será notificado en manos del Capitán de la nave marítima o del Agente Consignatario de la nave en el país. A falta de uno y otro, será notificado al Cónsul del Estado cuyo pabellón enarbola la nave marítima ante la República Dominicana, o a quien representare dicho Estado en el país.

ARTÍCULO 162.- El mandamiento de pago contendrá, a pena de nulidad, además de las menciones comunes a todas las notificaciones y a todos los actos de embargo, lo siguiente:

1º. Elección de domicilio hasta concluir los procedimientos del embargo en el municipio en donde deba cumplirse la ejecución, si el acreedor no tuviere domicilio o residencia allí;

2º. El plazo que otorga el acreedor al deudor para realizar el pago;

3º. Advertencia formal de que, a falta de realizar el pago en el plazo concedido, se procederá al embargo ejecutivo de la nave;

4º. Descripción del título ejecutorio que le sirve de fundamento, del cual se anexará copia al mandamiento de pago.

PÁRRAFO.- El deudor podrá hacer en el domicilio elegido por el acreedor todas sus notificaciones, incluyendo las relacionadas con los ofrecimientos reales de pago y las impugnaciones del título que ha servido de fundamento al mandamiento de pago.

ARTÍCULO 163.- La nave marítima que haya sido embargada ejecutivamente no puede ser embargada por otro acreedor. En tales circunstancias, el alguacil procederá a la comprobación de los bienes ya embargados, según el acta del embargo precedente que deberá presentarle el deudor y hará constar esa comprobación en su propia acta, pudiendo embargar los bienes omitidos en el primer embargo.

PÁRRAFO I.- En el acta de comprobación, el alguacil hará constar: la fecha, la identificación del persigiente y del alguacil que haya levantado el acta del embargo precedente, la descripción de los muebles ya embargados y la identificación del depositario designado en el acta de embargo que le haya sido presentada.

PÁRRAFO II.- En caso de oposición a la comprobación, el alguacil recurrirá al Juez de los Referimientos para que decida sobre el diferendo, después de haber puesto un guardián en las puertas, si fuere necesario.

PÁRRAFO III.- El acta de comprobación será notificada al primer embargante y esta notificación valdrá oposición sobre el producto de la venta.

PÁRRAFO IV.- Fundamentado en el acta de comprobación, debidamente notificada, puede el segundo persigiente realizar la venta, siempre que el primer ejecutante no haya continuado los procedimientos relativos a su embargo, pese a la intimación en tal sentido dentro del plazo otorgado conforme al párrafo que sigue.

PÁRRAFO V.- Vencido el plazo de ocho días de la intimación prevista en el párrafo que antecede, la subrogación del segundo ejecutante en lugar del primer ejecutante operará de pleno derecho sin que haya lugar a establecer demanda en subrogación.

ARTÍCULO 164.- Ni el embargante, ni su abogado, podrán estar presentes en el momento y en el lugar del embargo, a pena de nulidad de éste; sin perjuicio de su obligación de reparar los daños y perjuicios que su presencia haya ocasionado.

ARTÍCULO 165.- Cualquier inconveniente para penetrar hasta el lugar del embargo será resuelto en la forma que se indica en el Artículo 149 de la presente Ley.

ARTÍCULO 166.- El proceso verbal o acta de embargo ejecutivo de nave será levantado por el Alguacil en el mismo lugar y en el momento de la ejecución de la medida, y, a pena de nulidad, contendrá:

- 1º. Las menciones comunes a las notificaciones y a las actas de embargo, según la presente Ley y las reglas supletorias del Código de Procedimiento Civil;
- 2º. La fecha del mandamiento de pago anterior, y si el embargado se encontrare presente, la reiteración del mandamiento de pago;
- 3º. La elección de domicilio hecha por el acreedor embargante, en el lugar donde tiene su ubicación el tribunal ante el cual la venta será perseguida;
- 4º. Los nombres, documento de identidad, el domicilio o la residencia del depositario designado para el cuidado de los bienes embargados hasta el momento de la venta;
- 5º. El lugar donde el depositario ha declarado que permanecerán los objetos embargados hasta el momento de la venta;
- 6º. El nombre, documento de identidad y domicilio o residencia de dos testigos, por lo menos;
- 7º. El lugar, la hora, el día, el mes y el año en que se llevará a cabo la venta de la nave marítima embargada
- 8º. La información relativa a la identificación del propietario de la nave embargada, según se tratare de una persona física o de una persona jurídica;
- 9º. Los elementos de identificación de la nave marítima embargada, conforme enumera el Párrafo del Artículo 7; y,
- 10º. La enunciación y descripción de las lanchas, botes, accesorios y otros aparatos de la nave; así como los compartimientos donde éstos se encuentren.

PÁRRAFO.- A pena de nulidad, el oficial ejecutante del embargo sólo podrá llevar a cabo el embargo ejecutivo de nave marítima, con la presencia del Juez de Paz o de un miembro del Ministerio Público con jurisdicción en el lugar donde se efectúe.

ARTÍCULO 167.- La descripción de la nave marítima y los bienes contenidos en ella embargados se hará detalladamente y de tal manera que, en la medida de lo posible, no puedan ser confundidos con ningún otro bien de la misma naturaleza. Las vajillas de oro, plata u otro material precioso se detallarán pieza por pieza, con su marca y peso. Si hubiere dinero efectivo, se hará constar el número y la calidad de las monedas y el Alguacil las

depositará en el banco comercial del Estado, si lo hubiere; salvo que el ejecutante y la parte embargada unidos a los oponentes, si los hubiere, convengan en elegir otro depositario.

ARTÍCULO 168.- Quienes, por vías de hecho, impidieren la designación de un depositario y quienes retiraren u ocultaren los objetos embargados serán perseguidos según lo dispone el Código Penal y conforme al procedimiento establecido por el Código Procesal Penal.

ARTÍCULO 169.- Los testigos, conjuntamente con el depositario, firmarán el acta de embargo, en tres originales, por lo menos.

PÁRRAFO.- Los testigos del embargo ejecutivo de nave serán ciudadanos dominicanos, mayores de edad, no parientes ni afines hasta el tercer grado, ni asalariados, ni dependientes de las partes o del Alguacil.

ARTÍCULO 170.- Si la parte embargada no presentare depositario solvente y de la calidad requerida, se establecerá uno por el alguacil.

PÁRRAFO I.- No podrán ser designados como depositarios de la nave embargada: el embargante, su cónyuge, sus parientes y afines hasta el tercer grado, ni los asalariados y dependientes de las partes o del alguacil.

PÁRRAFO II.- Podrá ser designado guardián la parte embargada, su cónyuge, sus parientes, afines y asalariados y dependientes y cualquier tercero no vinculado a las partes.

ARTÍCULO 171.- El depositario podrá pedir su descargo si la venta no se hubiere hecho el día indicado en el acta, sin que hubiera habido causas legítimas que la impidiesen. En caso de haber obstáculos que impidieren la venta, el descargo podrá pedirse luego de dos meses, contados a partir del embargo, sin perjuicio de que el ejecutante pueda hacer nombrar otro depositario.

PÁRRAFO I.- El descargo será solicitado al alguacil que haya levantado el proceso verbal de embargo y éste lo concederá y designará un nuevo depositario en un plazo no mayor de cinco (5) días, a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

PÁRRAFO II.- La solicitud será denunciada a las partes ligadas en el embargo, dentro de los dos (2) días siguientes de su fecha.

PÁRRAFO III.- El alguacil que reusare dar cumplimiento a la obligación que le impone el Párrafo que antecede será responsable de los daños y perjuicios que irrogare al solicitante del descargo.

PÁRRAFO IV.- El descargo del depositario y la designación de uno nuevo, serán denunciadas a las partes ligadas en el embargo.

ARTÍCULO 172.- Dentro de los cinco (5) días del embargo, el embargante presentará, a pena de nulidad, su inscripción en el Registro Marítimo, que lo hará constar en el registro especial que llevará al efecto y adicionalmente, para el caso de las naves marítimas de pabellón nacional, asentarlos en el registro de la nave que corresponda.

PÁRRAFO.- Para el caso de las naves marítimas de pabellón extranjero, en el mismo plazo adicionalmente, el embargante deberá denunciar el proceso verbal de embargo ejecutivo al

Registro Marítimo correspondiente, mediante notificación al Cónsul del Estado cuyo pabellón enarbola la nave marítima ante la República Dominicana, o a quien representare dicho Estado en el país.

ARTÍCULO 173.- En los dos días siguientes a la fecha de la inscripción del embargo en el Registro Marítimo, el Registro Marítimo expedirá al persigiente un estado de las inscripciones que pesan sobre la nave marítima de que se trate, incluyendo la inscripción del embargo de que se trate.

ARTÍCULO 174.- La inscripción del embargo por ante el Registro Marítimo tiene por efectos:

1º. La nulidad, respecto al persigiente, de todo acto de inscripción posterior que limite los derechos del persigiente;

2º. La inmovilización de la nave marítima.

ARTÍCULO 175.- Dentro de los diez (10) días que siguieren al vencimiento del plazo de la inscripción del embargo y siempre que ésta haya sido ejecutada, el embargante depositará en la Secretaría del Juzgado de Primera Instancia de la jurisdicción dentro de la cual se encuentra la nave marítima, en atribuciones Comerciales, el pliego de condiciones que regirá la venta de la misma.

ARTÍCULO 176.- El pliego de condiciones por el cual se regirá la venta y adjudicación de la nave marítima embargada contendrá:

1º. Las menciones establecidas para el proceso verbal o acta de embargo ejecutivo de naves establecidas en la presente Ley;

2º. La enunciación del título en virtud del cual se procedió al embargo y de los actos que precedieron, desde el mandamiento de pago;

3º. La descripción de la nave embargada, de la manera que se haya hecho constar en el proceso verbal de embargo;

4º. Las condiciones de la venta, incluyendo el precio de primera puja;

5º. El ofrecimiento de un precio por el persigiente;

6º. Las cargas y gravámenes que figuren inscritas en el Registro Marítimo de la nave, conforme certificación expedida como consecuencia de la inscripción del embargo.

PÁRRAFO.- El persigiente podrá establecer también en el pliego de condiciones, que todo subastador deberá depositar previamente en la Secretaría del tribunal que conocerá de la venta, una garantía en efectivo o en cheque certificado o de administración de una entidad de intermediación financiera domiciliada en la República Dominicana, no menor al diez por ciento (10%) de la primera puja; salvo que se hubiere convenido una suma mayor entre el persigiente y el deudor.

ARTÍCULO 177.- Dentro de los cinco (5) días del depósito del pliego de condiciones, el persigiente lo notificará a la parte embargada y a los acreedores inscritos, con indicación

del día que fijare el tribunal para la venta, la cual se llevará a cabo entre los quince y los veinte días de la fecha del depósito del pliego de condiciones.

ARTÍCULO 178.- Ocho (8) días por lo menos antes de la venta, los acreedores inscritos y la parte embargada pueden oponerse a las cláusulas del pliego de condiciones, inclusive a las relativas al precio de la primera puja fijado por el persigiente, mediante escrito presentado al tribunal apoderado, el cual será notificado por el oponente a las otras partes en el embargo, con intimación a comparecer en un plazo no menor de tres (3) días a la audiencia que celebre el tribunal apoderado.

PÁRRAFO I.- Ninguna oposición se podrá hacer en cuanto al precio que ofreciere el persigiente para hacerse adjudicatario, en caso de que no hubiere subastadores. Sin embargo, el persigiente no podrá establecer nunca un precio que no considere los montos de las acreencias con rango superior al suyo.

PÁRRAFO II.- Una oposición contra todas las cláusulas del pliego de condiciones o redactada en términos genéricos o sin precisar las cláusulas impugnadas y motivos específicos por los cuales se realiza la impugnación será declarada inadmisibile.

PÁRRAFO III.- Las modificaciones propuestas al pliego de condiciones serán falladas a más tardar el día fijado para la venta y se harán constar por simples notas al pie de dicho pliego. La decisión rendida no estará sujeta a ningún recurso.

ARTÍCULO 179.- Las contestaciones o reparos del embargado serán llevadas por ante el tribunal competente para la venta pública. No obstante, sus contestaciones o reparos no suspenderán la continuidad de las persecuciones.

ARTÍCULO 180.- El tercero que pretendiere ser propietario en todo o en parte de la nave marítima podrá demandar la distracción de ésta y oponerse a la venta por acto notificado al depositario y denunciado al ejecutante y a la parte embargada, conteniendo citación motivada y enunciación de las pruebas de propiedad, a pena de inadmisibilidad.

ARTÍCULO 181.- La demanda en distracción se promoverá a fecha fija por ante el tribunal que conocerá de la venta pública; audiencia para la cual el demandante en distracción emplazará con tres (3) días de anticipación por lo menos.

ARTÍCULO 182.- La demanda en distracción suspende la venta de la nave marítima embargada. Una vez denunciada al depositario, la nave o los bienes contenidos en ella, objeto de la demanda, quedarán en sus manos y el funcionario encargado de la venta no promoverá acto alguno. El depositario y el funcionario encargado de la venta que, por comisión u omisión, desconocieren esta disposición serán sancionados por abuso de confianza, sin perjuicio de las sanciones civiles de que solidariamente fueren pasibles.

PÁRRAFO.- El demandante en distracción que sucumbiere será condenado, si hay lugar, a reparar los daños causados al embargante.

PÁRRAFO II: DE LA VENTA PÚBLICA DE NAVES MARÍTIMAS

ARTÍCULO 183.- La parte embargada será citada, con tres (3) días de intervalo, contándose además un día por cada sesenta (60) kilómetros o fracción mayor de treinta de distancia entre el domicilio del embargado y el lugar en que se efectuare la venta de la nave marítima si el domicilio del embargado se encuentra en el territorio nacional. Para los

embargados domiciliados en el extranjero, se tendrá como domicilio en el cual se deba hacer esta notificación, la misma nave marítima cuando en el curso del embargo, el embargado no haya hecho elección de domicilio en el Municipio donde se encuentra el Tribunal competente para la venta. Los acreedores oponentes serán igualmente citados.

ARTÍCULO 184.- La venta será anunciada en un periódico de circulación nacional, cinco (5) días antes de su fecha y durante dos días consecutivos, así como mediante pregones colocados por el alguacil, al día siguiente de la última publicación en el periódico, en la puerta principal del tribunal por ante el cual se llevará a cabo la venta.

ARTÍCULO 185.- Las publicaciones y pregones deberán contener:

- 1º. El monto del crédito por el cual ha sido trabado el embargo;
- 2º. Los nombres o denominación social, el documento de identidad o Registro Mercantil, y el domicilio o asiento social del ejecutante;
- 3º. El título que sirvió de fundamento al embargo;
- 4º. La elección de domicilio hecha por el persigiente en el municipio donde tenga su asiento el tribunal por ante el cual se llevará a cabo la venta;
- 5º. El lugar donde se encuentra la nave;
- 6º. Los nombres o denominación social, y el domicilio del armador de la nave marítima embargada;
- 7º. Los elementos que identifican la nave marítima conforme lo establece el Párrafo del Artículo 7 de la presente Ley.
- 8º. Los nombres y apellidos y la cédula de identidad del abogado del ejecutante y el lugar donde dicho profesional tiene su estudio profesional abierto;
- 9º. El precio de primera puja fijado para la subasta;
- 10º. La hora, el día, el mes y el año en que se llevará a cabo la venta;
- 11º. La identificación del tribunal por ante el cual se llevará a cabo la venta y el lugar donde está ubicado.

PÁRRAFO.- En caso de que la jurisdicción competente hubiese autorizado la partida de la nave, conforme al Párrafo II del Artículo 154 de esta Ley y el embargo conservatorio se hubiese convertido en ejecutivo y la nave no haya regresado a territorio dominicano, no habrá lugar a la venta de la nave marítima, sino a la ejecución de la garantía otorgada.

ARTÍCULO 186.- La prueba de haberse verificado la publicación y la fijación de pregones se hará por medio de un ejemplar del periódico y el acto de alguacil donde aparezcan consignados dichos actos.

ARTÍCULO 187.- Un día antes, por lo menos, de la fecha fijada para la venta, será aprobado por auto del tribunal apoderado de la misma, el monto de las costas ordinarias del

procedimiento, salvo que el abogado del persigiente no las hubiere sometido al Tribunal o hubiere renunciado a ellas.

PÁRRAFO.- Si hubiere sido aprobado el estado de costas descrito en la parte capital de este artículo, el mismo se agregará al precio de la primera puja; en caso contrario, se llevará a cabo la venta sin cargo de costas para el adjudicatario.

ARTÍCULO 188.- El día indicado para la venta y la adjudicación, el Tribunal apoderado, luego del llamamiento de la audiencia, procederá a la lectura del pliego de condiciones y luego a la venta, a pedimento del persigiente y, a falta de éste, de cualquier acreedor inscrito. El embargado y los acreedores inscritos serán notificados para la venta, en el plazo y forma establecidos en el Artículo 183 de esta Ley.

ARTÍCULO 189.- Las pujas se harán por ministerio de abogado y en audiencia pública.

PÁRRAFO I.- El tribunal, de oficio por razones que interesen a la venta o a petición del persigiente, podrá conceder una o dos prórrogas de la audiencia, cada una de ocho (8) días. Cada nueva fecha para la venta se publicará y se anunciará en los lugares y en la forma precisada para la primera venta. Las partes comparecientes se tendrán por citadas por la misma decisión que ordene la prórroga.

PÁRRAFO II.- Todo subastador estará obligado a depositar en la Secretaría del tribunal competente para la venta, un día antes por lo menos de la fecha fijada para la subasta, la garantía requerida por el pliego de condiciones, si éste hubiere estipulado alguna. No se cobrarán honorarios de ninguna clase por las sumas así depositadas.

ARTÍCULO 190.- Sólo se podrá hacer la adjudicación después de haber transcurrido tres minutos y dos anuncios de la venta en alta voz hechos por el alguacil. En el caso de que no hubiere habido postura durante ese tiempo se declarará adjudicatario al mismo que persigue la venta, por el precio ofrecido en el pliego de condiciones.

PÁRRAFO.- Si antes de pasar los tres minutos se hiciere alguna puja, sólo se podrá efectuar la adjudicación después de haber transcurrido dos minutos más sin nueva puja hecha en el intervalo. Si en la segunda llamada hubiese nuevos subastadores sólo se procederá a la adjudicación luego de una tercera llamada o pregón. La adjudicación se hará al mayor postor.

ARTÍCULO 191.- La decisión de adjudicación será la copia del pliego de condiciones, al cual se anexarán las informaciones relativas a las formalidades de publicidad para la venta, la descripción de los hechos ocurridos el día de la subasta y la transcripción exacta de la decisión del tribunal. En esta decisión se hará constar la presencia o no de la parte embargada.

ARTÍCULO 192.- La puja ulterior será admitida en caso de venta llevada a cabo de conformidad con las disposiciones de este Párrafo y para la misma regirán las disposiciones de las leyes que rigen la puja ulterior en los embargos inmobiliarios establecidos en la Ley No. 189-11 de fecha 16 de julio de 2011

ARTÍCULO 193.- El adjudicatario estará obligado a pagar el precio de la venta y sus accesorios previstos en el pliego de condiciones y en el acta de adjudicación, en el término

de ocho (8) días, a partir de la fecha de la adjudicación, mediante consignación en la Secretaría del tribunal ante el cual se haya realizado la venta.

PÁRRAFO I.- El pago del precio de la subasta se hará a los acreedores mediante cheques certificados o de administración bancaria luego de agotado el procedimiento de orden o el procedimiento de distribución a prorrata, según aplicare uno u otro. Los cheques serán retirados mediante recibos expedidos a favor del Secretario del tribunal, quien vigilará que los pagos se lleven a cabo respetando el orden resultante del procedimiento agotado en cada caso.

PÁRRAFO II.- El pago de las costas procesales se hará mediante cheque certificado o de administración bancaria expedido a favor de los abogados que hayan declarado haberlas o estarlas avanzando en su totalidad o en su mayor parte, al momento de llevarse a cabo la venta, quienes otorgarán los recibos correspondientes al momento de recibirlo.

ARTÍCULO 194.- Hasta la distribución del precio de la venta, el encargado de la Secretaría del tribunal es un simple depositario, a título gratuito, de dichas sumas y como tal responsable de las mismas, bajo la persecución y sanción por abuso de confianza, en caso de distracción u otro acto equivalente.

PÁRRAFO. - El embargante y quienes hayan hecho notificar oposición a la distribución del precio de la venta tendrán calidad para perseguir la infracción de abuso de confianza referida en la parte capital de este Artículo.

ARTÍCULO 195.- A falta de pago o de consignación, la nave se subastará nuevamente en audiencia llevada a cabo en un plazo no menor de cinco (5) días luego de la primera subasta.

PÁRRAFO.- Para la nueva subasta, se hará una nueva publicación de la misma manera que se realizó para la primera subasta, pero por cuenta del falso subastador, quien será igualmente considerado deudor del pago de toda diferencia entre la primera y segunda adjudicación, de los daños y perjuicios y las costas resultantes del nuevo procedimiento.

ARTÍCULO 196.- La decisión de adjudicación, sólo será entregada al adjudicatario que haya pagado el precio de la adjudicación y sus accesorios y que haya cumplido las demás condiciones del pliego.

PÁRRAFO I.- Los documentos probatorios del pago del precio de la venta y sus accesorios previstos en el pliego de condiciones y en el acta de adjudicación quedarán anexos al original de la decisión de adjudicación.

PÁRRAFO II.- A falta de pago o consignación de las sumas referidas en el Artículo 193, se apremiará al adjudicatario por la vía de la falsa subasta.

PÁRRAFO III.- Si el adjudicatario ha dado cumplimiento a la decisión de adjudicación, recibirá la nave adjudicada y cesarán las funciones del Capitán; sin perjuicio de las responsabilidades de este último por los actos realizados desde la fecha del embargo y hasta la fecha de la entrega y recepción de la nave.

ARTÍCULO 197.- Las pruebas del cumplimiento de las condiciones de la adjudicación, conjuntamente con la decisión de adjudicación, serán notificadas a la parte embargada y a los acreedores inscritos, si los hubiere, por acto de alguacil.

ARTÍCULO 198.- El acta de adjudicación será inscrita ante el Registro Marítimo, dentro de los quince (15) días de la fecha del pago del precio y de los demás accesorios, el cual procederá a cancelar el registro de la nave marítima a favor del anterior armador, y proceder con el registro de la transferencia de la propiedad a favor del adjudicatario de la venta pública de la nave.

PÁRRAFO.- En caso que la nave marítima embargada fuere de pabellón extranjero, adicionalmente, la notificación establecida en el Artículo 197 de esta Ley será hecha al Cónsul del Estado del pabellón de la nave, ante la República Dominicana, o el funcionario que haga sus veces. La constancia de dicha notificación al Cónsul, será suficiente para que el Registro Marítimo dominicano proceda a efectuar un registro de la nave adjudicada a favor del adjudicatario, siempre que cumpla con los requisitos establecidos para su abanderamiento.

ARTÍCULO 199.- Sólo después de la inscripción de la venta pública en el Registro Marítimo, será oponible a los terceros la transferencia de la propiedad de la nave marítima adjudicada.

ARTÍCULO 200.- La decisión de adjudicación debidamente inscrita por el Registro Marítimo, extinguirá las hipotecas y los privilegios sobre la nave marítima adjudicada, y los acreedores no tendrán ya más acción que sobre el importe de la venta; sin perjuicio de que el orden de los pagos se haga conforme al orden del registro de las inscripciones.

ARTÍCULO 201.- Los acreedores de la parte embargada titulares de un crédito marítimo, podrán hacer oposición a la distribución del precio de la venta. Salvo que hubiese una causa legítima de preferencia, el precio de la venta será distribuido según las disposiciones de la distribución a prorrata establecidas por el Código de Procedimiento Civil, cuando existieren dos o más acreedores.

ARTÍCULO 202.- Cuando el valor de la nave embargada excediere el de las causas del embargo y de las oposiciones, y siempre que la división fuere posible, sólo se procederá a la venta de las partes necesarias para producir dicha suma. Todo resto de la venta, si lo hubiere, deberá ser entregado al armador embargado.

ARTÍCULO 203.- Para todo lo no previsto en lo relativo a la venta pública de naves marítimas, se regirá por las disposiciones relativas a los embargos inmobiliarios establecidos en la ley número 189-11 de fecha 16 de julio de 2011.

PÁRRAFO III: DEL ABANDONO DE LA NAVE A FAVOR DE LOS ACREEDORES

ARTÍCULO 204.- Al armador le asiste la facultad de renunciar a sus derechos de propiedad sobre la nave marítima, en beneficio de sus acreedores titulares de un crédito marítimo.

ARTÍCULO 205.- El abandono voluntario de la nave marítima a favor de los acreedores, se hará por acto instrumentado por Notario Público en la forma auténtica, ante dos testigos hábiles, mediante el cual el armador de la nave exprese su decisión inequívoca de renuncia.

El Acto de Abandono contendrá, a pena de nulidad:

- a) El nombre o denominación social, documento de identidad o Registro Mercantil, y domicilio o asiento social del armador;
- b) Los elementos de identificación de la nave marítima a ser abandonada;
- c) El nombre o denominación social, documento de identidad o Registro Mercantil, y domicilio o asiento social, de los acreedores del armador que sean titulares de un crédito marítimo.

ARTÍCULO 206.- Para que el abandono sea válido y surta efecto jurídico deberá ser aceptado por los acreedores en beneficio de los cuales se hace.

ARTÍCULO 207.- El abandono válidamente otorgado y aceptado libera al armador de todas sus obligaciones y créditos marítimos respecto de la nave marítima abandonada.

LIBRO SEGUNDO

DE LOS SUJETOS DEL DERECHO MARÍTIMO

TÍTULO I

DEL ARMADOR DE LA NAVE MARÍTIMA

ARTÍCULO 208.- El armador de la nave marítima es la o las personas naturales o jurídicas propietarias de la misma.

ARTÍCULO 209.- Todo armador de una nave es civilmente responsable de los hechos del Capitán, y está obligado a cumplir los compromisos contraídos por este último, en lo relativo a la nave y a la expedición. En cualquier caso podrá liberarse de dichas obligaciones por el abandono de la nave marítima y del flete, conforme se establece en el Párrafo III Sección II del Capítulo II del Título III del Libro I de la presente Ley.

ARTÍCULO 210.- Los armadores de las naves marítimas puestas a disposición del Estado Dominicano, en ocasión de la declaración de un estado de excepción, no comprometerán su responsabilidad por los hechos cometidos en el mar por las gentes de guerra o tripulaciones que lleven a bordo.

ARTÍCULO 211.- El propietario de una nave a la cual se le asignen datos preliminares de registro tendrá las siguientes obligaciones:

1. Inscribir la nave en el Registro Marítimo y mantener su renovación al día.
2. Notificar al Registro Marítimo cualquier cambio en las informaciones de la nave.

TÍTULO II

DE LA GENTE DE MAR

CAPÍTULO I: DEL CAPITÁN DE LA NAVE MARÍTIMA

ARTÍCULO 212.- El capitán es la persona que, en posesión del título correspondiente, ejerce el mando de la nave marítima, designado por el armador o por el fletador a casco desnudo, de conformidad con las disposiciones de la ley, y a quien como su representante le corresponden los derechos y obligaciones en el orden técnico, administrativo, mercantil, disciplinario y legal, contenidos en las leyes y reglamentos vigentes en todo lo relativo al interés de la nave, su carga y al resultado de la aventura marítima. Toda la tripulación le debe obediencia, en lo relativo al servicio. El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden dentro de la nave y la seguridad de los pasajeros, gente de mar y carga.

PÁRRAFO.- En tal virtud, el Capitán actúa con el triple carácter de autoridad pública, director técnico de la navegación y representante legal del naviero, en los términos previstos en la presente Ley.

ARTÍCULO 213.- Los Capitanes de las naves marítimas deberán tener aptitud legal para obligarse con arreglo a las leyes, poseer título que acredite su pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir la nave marítima, según establezcan las leyes y las disposiciones emanadas de la Armada de la República Dominicana.

SECCIÓN I: DE LAS FUNCIONES PÚBLICAS DEL CAPITÁN

ARTÍCULO 214.- Condición de Autoridad Pública.- Mientras la nave marítima se encuentre fuera del territorio nacional y sin perjuicio de las facultades que corresponden a las autoridades consulares y a las de los Estados extranjeros, de acuerdo con el Derecho Internacional, el Capitán tendrá a bordo de la nave marítima, la condición de autoridad pública y deberá cumplir y hacer cumplir toda obligación legal o reglamentaria que le sea impuesta en consideración a dicha condición.

PÁRRAFO I. En particular, son funciones públicas del Capitán, las relativas al orden público y seguridad a bordo y cuantas se refieren a los hechos y actos del Estado Civil acaecidos en la nave marítima, tales como nacimientos, matrimonios y defunciones, poseyendo, a estos últimos efectos, el carácter de Registrador Auxiliar del Registro Civil. De igual forma, tendrá las atribuciones de fedatario, en la forma establecida para los Notarios Públicos por la Ley de Notariado.

ARTÍCULO 215.- Orden y Seguridad Pública.- El Capitán debe velar por la conservación del orden en la nave marítima, disponiendo lo preciso para la seguridad de cuantos se encuentren a bordo. A tal efecto, podrá adoptar, con carácter extraordinario, cuantas medidas de policía estime necesarias para el buen régimen de abordaje, en caso de peligro inminente. Dichas medidas deberán ser cumplidas sin excusa, por cuantas personas se hallen embarcadas, sin perjuicio de su derecho a efectuar las reclamaciones que consideren pertinentes una vez llegado la nave marítima a puerto y ante la autoridad administrativa o judicial competente.

SECCIÓN II: DE LAS FUNCIONES DE INTERÉS PRIVADO DEL CAPITÁN

PÁRRAFO I: DE LAS FUNCIONES TÉCNICAS DEL CAPITÁN

ARTÍCULO 216.- Obligaciones Técnicas del Capitán. Corresponde al Capitán, el deber de dirección técnica de la navegación y del gobierno de la nave marítima para conducirlo en seguridad al puerto de destino.

PÁRRAFO.- En particular, antes de cada viaje, el Capitán está obligado a velar porque su nave marítima se encuentre en condiciones de navegabilidad para el viaje que va a emprender, a cuyo efecto se cerciorará, entre otras cosas de lo siguiente:

- a) Que la nave marítima esté debidamente armada, aprovisionada y con dotación suficiente;
- b) De la buena estiba y distribución de la carga abordo, así como del cumplimiento de las normas relativas a la seguridad de la carga y estabilidad de la nave marítima;
- c) Que no se admita carga que considere peligrosa para la seguridad de la nave marítima u otras cargas que, teniendo tal característica, no estén acondicionadas de acuerdo con las reglamentaciones nacionales o internacionales aplicables;
- d) Que se han efectuado las inspecciones destinadas a verificar el cumplimiento de las disposiciones relativas al estado material de la nave marítima y de sus servicios;
- e) Que se ha establecido un cuadro orgánico de obligaciones para la ejecución de zafarranchos y de que el personal de abordo y los pasajeros han sido debidamente instruidos en todo lo relativo a los servicios de emergencia, de acuerdo con lo establecido en las leyes y reglamentos vigentes.

ARTÍCULO 217.- Durante el viaje, corresponden al Capitán las obligaciones siguientes:

- a) Realizar los ejercicios y simulacros de emergencia, peligro, incendio y abandono, previstos en la Ley y en los Convenios internacionales aplicables;
- b) Adoptar, en caso de peligro, todas las medidas que estén a su alcance para la salvación de las personas, la nave y de la carga que se encuentre abordo, realizando si fuere necesario, una arribada forzosa o pidiendo auxilio;
- c) Tomar los prácticos necesarios en los lugares en que los reglamentos o la prudencia así lo exijan;
- d) Encontrarse en el puente de mando en las entradas y en las salidas de los puertos, en los pasajes por canales balizados, estrechos o lugares de navegación restringida, en caso de niebla, en navegación por zonas de intenso tránsito y, en general, en toda otra circunstancia en que los riesgos de navegación son mayores;
- e) Velar por el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias referentes a la prevención de la contaminación marina procedente desde naves marítimas, haciendo que se lleven puntualmente los libros y registros previstos en aquellas leyes y reglamentos;
- f) No abandonar la nave marítima que se encuentre en peligro, sino después de haber agotado todos los medios de salvación, y luego de emplear la mayor diligencia para

salvar personas, documentos y cargas de abordó, correspondiéndole, en todos los casos, ser el último en dejar la nave marítima;

- g) Acudir en auxilio de las vidas humanas, aun de enemigos, que se encuentren en peligro en el mar, de acuerdo con lo establecido en las convenciones internacionales que hayan sido ratificadas por la República Dominicana. Esta obligación cesará cuando ella signifique un serio peligro para las personas embarcadas en su nave marítima o cuando tenga el conocimiento de que el auxilio está asegurado en mejores condiciones que las que él podría ofrecer, o cuando tenga motivos razonables para prever que su auxilio es inútil. De estas causas debe dejar constancia en el Diario de Navegación.
- h) Cerciorarse de que se adoptan las medidas adecuadas para que las guardias que se realicen durante la navegación y en el puerto o fondeadero sean seguras.

ARTÍCULO 218.- Intervención del Práctico.- La utilización de los servicios de un Práctico, aun cuando sea obligatoria, no supone menoscabo alguno en el mando del Capitán sobre su nave ni en el ejercicio de los deberes de navegación del personal de guardia.

PÁRRAFO.- El Capitán sigue siendo el directo responsable de la navegación, maniobra y gobierno de la nave marítima, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda al práctico por su incorrecto asesoramiento.

ARTÍCULO 219.- Obligación de Comunicar Accidentes.- Todo Capitán de una nave marítima de pabellón nacional deberá comunicar, de inmediato y por el medio más rápido, a la Autoridad Marítima o Consular dominicana más cercana, todo accidente o incidente de navegación ocurrido a la nave marítima, todo acontecimiento de contaminación ambiental producido u observado y cualquier otra novedad extraordinaria y de importancia que afecte a la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino.

PÁRRAFO I.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, el Capitán deberá presentarse dentro de las veinticuatro (24) horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional, ante la Autoridad Marítima, o ante el Cónsul si se tratare de puerto extranjero, para realizar una declaración sobre los hechos extraordinarios ocurridos durante el viaje y de interés para la Administración Marítima, con transcripción de la parte pertinente del Diario de Navegación.

PÁRRAFO II.- A excepción de lo que se refiere al ejercicio de las funciones públicas del Capitán, los asientos consignados en el Diario de Navegación se tendrán por verdaderos hasta prueba en contrario.

ARTÍCULO 220.- Protección de la Libertad de Decisión.- La seguridad marítima y la protección del medioambiente marino deberán constituir la principal preocupación del Capitán en todas las situaciones que enfrente. La toma de decisiones del Capitán en relación con estas materias no podrá estar influida por consideraciones económicas ni procedentes de los armadores, navieros o fletadores de la nave marítima, o de otras personas que posean un interés en la misma.

PÁRRAFO II: DE LAS FUNCIONES COMERCIALES Y LABORALES DEL CAPITÁN

ARTÍCULO 221.- Sujeción a las Instrucciones del Naviero. El Capitán de la nave marítima deberá someterse al cumplimiento de las instrucciones de sus navieros en todo cuanto concierne a la explotación comercial de la nave marítima.

PÁRRAFO.- El Capitán, dentro de sus posibilidades, debe mantenerse, durante la navegación y en las escalas en puerto, en continuo contacto con el naviero, para tenerlo al corriente de todos los acontecimientos relativos a la expedición y requerirle todo cuanto fuere necesario.

ARTÍCULO 222.- Representación Legal del Naviero. Sin perjuicio de los apoderamientos que le puedan ser en cada caso conferidos, el Capitán es representante legal del Naviero y como tal estará facultado para realizar todo los actos y contratos precisos para la seguridad, habilitación, reparación y avituallamiento de la nave marítima que dirige.

PÁRRAFO I.- Las facultades a que se refiere el presente artículo, cesarán en presencia del naviero o mandatario suyo con poder suficiente.

PÁRRAFO II.- En los puertos donde no se encuentre el Naviero, el Capitán estará activa y pasivamente legitimado para comparecer en juicio como representante suyo.

ARTÍCULO 223.- Responsabilidad del Naviero Frente a Terceros por los Actos del Capitán.- El Capitán, como representante legal del naviero, obligará a éste frente a terceros en todo cuando concierne a sus actos y contratos relativos a la nave marítima, a su navegación y a su explotación, aun cuando se hubiere excedido en sus facultades legales o conferidas.

PÁRRAFO I.- De los contratos celebrados por el Capitán para reparar, habilitar y avituallar a la nave marítima responderá también el armador de la nave marítima, cuando fuese persona distinta del naviero y probase que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio de la nave marítima.

PÁRRAFO II. - No obstante lo previsto en los párrafos anteriores, responderá única y directamente el Capitán cuando actúe exclusivamente en su propio nombre, sin revelar que lo hace en su calidad de Capitán de la nave marítima y como representante del naviero.

ARTÍCULO 224.- Protesta de Mar.- A los efectos de salvaguardar su propia responsabilidad y la de sus navieros y sin perjuicio de los deberes de comunicación y de declaración contemplados en el Artículo 219 de la presente Ley, el Capitán que hubiere enfrentado algún temporal o considere haber sufrido la carga o la nave marítima daños o averías u otras pérdidas, hará sobre ellos protesta ante la autoridad marítima o Cónsul competente en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a su llegada, y la ratificará dentro del mismo término cuando llegue al punto de destino.

PÁRRAFO I.- Del mismo modo deberá actuar el Capitán si, habiendo naufragado su nave marítima, se salvase, solo o con parte de la tripulación, en cuyo caso se presentará ante la autoridad más inmediata haciendo relación jurada de los hechos.

PÁRRAFO II.- La Armada de la República Dominicana o Cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos, recibiendo declaración jurada a quienes se hubieran salvado, incluidos los pasajeros, tomará las demás disposiciones que conduzcan a la

averiguación del caso y tomará nota de lo contenido en el Diario de Navegación para que el Capitán lo presente en el puerto de destino.

ARTÍCULO 225.- Funciones Laborales del Capitán.- Como representante del naviero, y en el ámbito laboral, corresponde al Capitán mandar la tripulación, velar por el cumplimiento de las normas relativas al régimen, disciplina y horario de trabajo, asegurar el descanso que proceda y las garantías de seguridad e higiene en el trabajo, y, en general, atender cualesquiera otros aspectos previstos en la normativa reguladora de la relación laboral de la Gente de Mar.

CAPÍTULO II: DE LOS OFICIALES Y EL PERSONAL DE A BORDO O TRIPULACIÓN

SECCIÓN I: DE LOS OFICIALES

ARTÍCULO 226.- La tripulación estará compuesta por el capitán de la nave, los oficiales, los marinos y otros trabajadores listados en el rol de la tripulación. Los Oficiales de a bordo de toda nave marítima deberán:

- a) Reunir las condiciones de titulación o certificación que exijan las Leyes y Reglamentos;
- b) No estar inhabilitado para el desempeño de su cargo.

ARTÍCULO 227.- El Oficial que siga inmediatamente en rango al Capitán, será denominado Primer Oficial. Al Primer Oficial le corresponde distribuir el trabajo entre él y los demás Oficiales, así como dirigir las tareas de todo el personal de a bordo. Será, además, el segundo al mando de la nave marítima y el encargado de la seguridad interior de la misma.

SECCIÓN II: DEL PERSONAL DE A BORDO O TRIPULACIÓN

ARTÍCULO 228.- Servicios de sanidad a bordo.- Las naves marítimas de pabellón nacional deberán contar con el personal, equipos, elementos y servicios de salud, higiene y seguridad industrial a bordo que correspondan, según la clase, tamaño, características y explotación de la nave marítima y de la actividad o navegación a que se dedique, de conformidad con lo previsto en esta Ley y con lo que al efecto establezca en los reglamentos la Armada de la República Dominicana.

PÁRRAFO I.- Toda nave marítima nacional deberá llevar, botiquín y equipo médico a bordo, cuyo contenido y detalle será fijado y homologado por la Autoridad de Salud competente, teniendo en cuenta el tipo de nave marítima, el número de personas a bordo y la índole, destino y duración de los viajes. A tales fines se tomará en consideración las recomendaciones y directivas internacionales existentes, tales como la *“Guía Médica Internacional de a bordo”* y la *“Lista de medicamentos esenciales”*, publicadas por la Organización Mundial de la Salud.

PÁRRAFO II.- Toda nave marítima de pabellón nacional deberá llevar una guía médica de a bordo, adoptada por la autoridad competente. La guía médica deberá explicar cómo ha de utilizarse el contenido del botiquín y ha de estar concebida de forma que permita al personal no médico atender a los enfermos o heridos a bordo, con o sin consulta médica por radio.

ARTÍCULO 229.- Toda nave marítima con arqueo bruto igual o superior a cien (100) toneladas o con capacidad de abordar quince (15) o más personas o que efectúe un viaje de más de tres (3) días, deberá disponer a bordo de una unidad de enfermería.

ARTÍCULO 230.- Personal de Salud.- Todas las naves marítimas de pabellón nacional con capacidad de abordar cien (100) o más personas o más de veinticinco (25) pasajeros y que puedan realizar travesías de más de tres (3) días de duración, deberán llevar entre los miembros de la tripulación, como mínimo, un Oficial Médico, que será el responsable de los servicios médicos.

PÁRRAFO I.- Las naves marítimas de pabellón nacional con capacidad de abordar cincuenta (50) o más personas y hasta un máximo de noventa y nueve (99) o más de doce (12) pasajeros sin llegar a veinticinco (25), y que puedan realizar travesías de más de tres (3) días de duración, deberán llevar entre los miembros de la tripulación, al menos un enfermero titulado y calificado que poseerá la categoría de Oficial.

PÁRRAFO II. En las naves marítimas que carezcan de personal de salud por no ser requerido legalmente, corresponderá prestar asistencia médica y administrar medicamentos el Capitán o, por delegación de éste, un Oficial.

ARTÍCULO 231.- Las personas encargadas de la asistencia médica a bordo que no sean médicos ni enfermeros titulados, deberán haber aprobado satisfactoriamente un curso, impartido por la Armada de la República Dominicana en coordinación con el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, de formación teórica y práctica en materia de asistencia médica, en los términos que se determinen reglamentariamente.

ARTÍCULO 232.- Los Oficiales de Máquinas. Sin perjuicio del poder de mando del Capitán, los oficiales de máquinas estarán a las órdenes del Jefe de Máquinas y desempeñarán las funciones que les correspondan, con la diligencia debida y cuidarán de que así lo haga también el personal a sus órdenes.

ARTÍCULO 233.- El Jefe y los Oficiales de máquinas responderán ante el naviero de todos los daños y perjuicios que se produzcan como consecuencia del incumplimiento doloso o culposo de sus obligaciones, sin perjuicio de la responsabilidad criminal a que hubiere lugar si resultare probado haber mediado delito o falta.

PÁRRAFO I.- El Jefe de Máquinas ejercerá el mando sobre todos los demás Oficiales de máquinas y sobre todo el personal del departamento. Tendrá a su cargo el aparato motor, las máquinas auxiliares, el combustible y lubricantes y todo cuando, según los reglamentos, constituye a bordo materia de la competencia del departamento de máquinas.

PÁRRAFO II.- En particular, serán obligaciones del Jefe de Máquinas:

- a) Mantener las máquinas y calderas en buen estado de conservación, mantenimiento y limpieza y disponer lo conveniente a fin de que estén siempre dispuestas para funcionar con regularidad;
- b) No emprender ninguna modificación en el aparato motor, ni proceder a remediar las averías que hubiese notado en él mismo, ni alterar el régimen normal de su marcha, sin la autorización previa del Capitán;

- c) Dar cuenta al Capitán de cualquier avería en el aparato motor, y avisarle cuando haya que parar las máquinas por algún tiempo u ocurra algún accidente en su departamento del que deba tener noticia inmediata el Capitán, quien deberá además ser informado con frecuencia acerca del consumo de combustibles y materias lubricantes.

ARTÍCULO 234.- Oficiales de Comunicaciones.- Los Oficiales de comunicaciones son los que, a las órdenes del Capitán, están encargados de organizar y cumplir los deberes relacionados con el servicio de radiocomunicación de a bordo. En el ejercicio de su cargo deberán de cumplir las obligaciones relativas al servicio de telecomunicaciones que se establecen en la legislación específica y en los reglamentos internacionales relativos al uso y empleo de los servicios móviles marítimos.

ARTÍCULO 235.- Otros Oficiales.- Además de los oficiales a que se refieren los artículos anteriores, podrán existir a bordo otros oficiales pertenecientes a otros departamentos de la nave marítima. Mediante reglamento la Armada de la República Dominicana determinará los requisitos, obligaciones y régimen a bordo de la tripulación.

ARTÍCULO 236.- El régimen laboral de la Gente de Mar enrolada en una nave marítima de pabellón nacional, se encuentra establecido en el Código de Trabajo y las demás normas laborales dominicanas aplicables.

PÁRRAFO: Lo anteriormente expresado sobre las funciones y demás atributos de la gente de mar, no exime su adicional regulación, reglamentación y formación que sobre el tema pueda establecer la ley de navegación que al respecto se emita y no menoscaba la aplicación de cualquier convenio internacional que sea ratificado por la República Dominicana.

TÍTULO III: DE LOS AUXILIARES DE NAVEGACIÓN

CAPÍTULO I: DE LOS PRÁCTICOS

ARTÍCULO 237.- Prácticos Oficiales, Habilitación e Inhabilitación. El servicio de practicaje es de interés público y consiste en conducir una embarcación mayor mediante la utilización por parte de los capitanes de ésta de un práctico de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos. Su finalidad es garantizar y preservar la seguridad de las naves marítimas e instalaciones portuarias. Este servicio sólo podrá ser prestado por Prácticos Oficiales debidamente formados y acreditados por la Armada Dominicana. La determinación del número y su asignación a cada puerto y la regulación en el desempeño de sus funciones corresponde a la Autoridad Portuaria Dominicana.

PÁRRAFO.- Los prácticos tendrán derecho a ser puntualmente informados de todas las características técnicas de las naves marítimas en que prestan sus servicios, que puedan afectar directa o indirectamente a su navegación o maniobrabilidad.

ARTÍCULO 238.- Obligaciones de los Prácticos.- Son obligaciones de los prácticos:

- a) Estar siempre plena e inmediatamente disponible en sus horas de guardia para atender el servicio de practicaje;

- b) Prestar diligentemente el servicio de practica, embarcándose en la nave marítima que lo solicite o precise y permaneciendo a bordo hasta la salida de la zona de practica o hasta que sea amarrado o fondeado en el lugar asignado;
- c) Sugerir la ruta y las maniobras necesarias para la debida conducción de la nave marítima y asesorar al Capitán y oficiales en todo cuanto sean requeridos o pertinente a los efectos de la navegación, derrota, gobierno, maniobra y seguridad de la nave marítima en su zona;
- d) Dar directamente órdenes referentes a la conducción y maniobra, cuando sea autorizado expresa o tácitamente por el Capitán y bajo su inmediata vigilancia o la del oficial que legalmente le sustituya;
- e) Informar a los capitanes de las naves marítimas acerca de las leyes y reglamentos sobre navegación y uso del puerto así como vigilar y exigir el cumplimiento de dichas leyes y reglamentos;
- f) Dar cuenta de inmediato y por el conducto más rápido a la autoridad portuaria y a la Armada de la República Dominicana más cercana de todo acaecimiento extraordinario y de toda infracción a las leyes y reglamentos vigentes que se cometan a bordo de la nave marítima en que se encuentra o por otros que naveguen en la zona;
- g) Contribuir a la seguridad de la navegación informando continuamente a la Autoridad Portuaria y a la Armada de la República Dominicana de los desperfectos que notare en los muelles y espigones así como de los defectos, faltas o insuficiencias de bitas e instalaciones de amarre o de luces, balizas, boyas u otras señales marítimas.

CAPÍTULO II: DE LOS REMOLCADORES

ARTÍCULO 239.- De los Remolcadores.- El servicio de asistencia con remolcador en puerto, es aquél que se presta para auxiliar a una nave marítima en las maniobras de fondeo, entrada, atraque desatraque y salida, dentro de los límites de un puerto o instalación portuaria, para garantizar la seguridad de la navegación en esas áreas. La Armada de la República Dominicana velará por el uso obligatorio de remolcadores, en todos los puertos habilitados, según el reglamento dicha autoridad.

PÁRRAFO: El Contrato de Remolque y demás particularidades del mismo se regirán por las disposiciones del Título IV del Libro III de la presente Ley.

TÍTULO IV DEL NAVIERO Y LA COPARTICIPACIÓN NAVAL

ARTÍCULO 240.- Naviero.- El naviero es la persona natural o jurídica, que siendo o no propietaria de la nave marítima, asume su explotación en la navegación, derivando de ella consecuencias patrimoniales favorables o negativas.

ARTÍCULO 241.- Responsabilidad. El naviero es responsable de las obligaciones nacidas en la explotación de la nave marítima, tanto como las asumidas contractualmente por él como por las personas autorizadas para ello en el ámbito de su personal dependiente.

TÍTULO V DEL AGENTE CONSIGNATARIO DE NAVES MARÍTIMAS

ARTÍCULO 242.- El Agente Consignatario de Naves Marítimas es la persona física o jurídica que tiene a su cargo cualquiera de las siguientes funciones: gestiones de carácter

administrativo, técnico y comercial relacionadas con la entrada, la permanencia y la salida de un nave marítima en un puerto determinado, así como la gestión y/o contratación de las operaciones de recepción, carga, descarga y entrega de las mercancías (y embarco y desembarco de pasajeros si los hubiere) y sus consecuencias ulteriores, y la contratación de dichas mercancías (y pasajeros), para su transporte en los nave marítimas utilizados por quien lo ha designado y en cuyo nombre y representación actúa.

ARTÍCULO 243.- Funciones y Responsabilidades Generales.- Las principales funciones que realiza el Agente Consignatario de Naves marítimas son las de coordinar:

- a) Atraque y desatraque: practicaje, remolque y amarre;
- b) Recepción y despacho ante los diferentes Organismos y Autoridades competentes;
- c) Atención médica de los tripulantes;
- d) Seguimiento de las operaciones portuarias;
- e) Suministro de provisiones y combustible;
- f) Contratación de inspectores o peritos, si fuere requerido;
- g) Contratación de personal o empresas para reparar la nave marítima;
- h) Realizar las gestiones relacionadas con la contratación y/o supervisión de las operaciones de manipulación portuaria de la mercancía, si es requerido;
- i) Gestionar la contratación y/o supervisión de transportes de mercancías complementarios de los marítimos;
- j) Elaborar y gestionar la documentación relacionada con los contratos de transporte de mercancías;
- k) Defender los intereses del armador por cuya cuenta actúe, cumpliendo además cuanto éste le encomiende;
- l) Trámites de enrolos, deseronlos y repatriación de tripulación;
- m) Trámites forenses;
- n) Gestiones comerciales.

LIBRO TERCERO DE LOS CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE LAS NAVES MARITIMAS Y TRANSPORTE MARÍTIMO

TÍTULO I DE LOS FLETAMENTOS

ARTÍCULO 244.- El contrato de fletamento es aquel mediante el cual el naviero de una nave marítima, denominado fletante, conviene poner dicha nave a disposición de otra persona, denominada el fletador, para realizar las operaciones que el fletador disponga, con el aprovechamiento de sus bodegas y espacios útiles apropiados, percibiendo un precio llamado flete.

PÁRRAFO I.- Los contratos de fletamento deberán constar por escrito.

PÁRRAFO II.- El fletante no podrá sustituir la nave objeto del contrato por otra, a menos que el fletador acepte la sustitución, por escrito. En este último caso, el fletante podrá presentar otra embarcación con la características técnico-constructivas similares a las pactadas en el contrato de fletamento, pudiendo tener una capacidad neta de carga mayor o menor de hasta un cinco por ciento (5%) de la convenida; en ese sentido, se deberá aumentar o disminuir el costo del flete en esa proporción, respectivamente.

ARTÍCULO 245.- Si el fletante no pusiere la nave a disposición del fletador en la fecha y lugar convenidos o dentro del plazo de tolerancia que se hubiera pactado, el fletador tiene derecho a rescindir el contrato, notificándolo al fletante, sin necesidad de intimarle su cumplimiento ni ponerlo en mora.

ARTÍCULO 246.- El subfletamento en todas sus formas no generará relaciones entre el fletante y el subfletador. Sin embargo, si el fletador debiera fletes al fletante, este podrá reclamar contra el subfletador, según fuera el caso, por los fletes que se adeudaran al fletador.

ARTÍCULO 247. El término de prescripción para las reclamaciones en virtud de un contrato de fletamento es de dos (2) años a partir de la fecha de vencimiento del contrato o del hecho que generó la conclusión del mismo.

CAPÍTULO I: DEL FLETAMENTO A CASCO DESNUDO

ARTÍCULO 248.- El contrato de Fletamento a Casco Desnudo de nave marítima es aquel mediante el cual una persona, el armador denominado fletante, se obliga a ceder a otra, el fletador, la posesión y control, el uso y goce de la nave marítima en cuestión para destinarla a la navegación, por un tiempo prefijado y mediante el pago de un precio.

ARTÍCULO 249.- Salvo pacto en contrario, el fletamento a casco desnudo de naves se regirá por las disposiciones de la presente Ley y, supletoriamente, por las del derecho común.

ARTÍCULO 250.- Para que el contrato de fletamento a casco desnudo sea oponible a terceros deberá inscribirse en el Registro Marítimo y asentarse en el certificado de matrícula de la nave.

ARTÍCULO 251.- De las Obligaciones del Fletante a Casco Desnudo.- Salvo pacto en contrario, son obligaciones del fletante a casco desnudo:

- a) Entregar la nave en estado de navegabilidad, en el tiempo y lugar convenidos, con sus pertenencias fijas o sueltas y con la documentación pertinente para su uso en la navegación concertada;
- b) Tomar a su cargo los gastos correspondientes para volver a poner la nave en condiciones de navegabilidad, si las hubiere perdido por un vicio oculto al tiempo de celebrarse el contrato.

ARTÍCULO 252.- Si por el incumplimiento de las obligaciones del fletante establecidas en el artículo anterior, no pudiera utilizarse comercialmente la nave, no se devengará flete por el tiempo en que ésta no se utilice. Para que haya lugar la suspensión del flete, el período de inactividad de la nave debe exceder de veinticuatro horas.

ARTÍCULO 253.- De las Obligaciones del Fletador a Casco Desnudo.- Son obligaciones del fletador a casco desnudo:

- 1.- Destinar la nave a la navegación y en el empleo convenido, bajo pena de nulidad;
- 2.- Pagar el precio del fletamento en el lugar y plazos estipulados;
- 3.- Tomar a su cargo los gastos de la nave por su navegación, y los que demande la carga transportada;

- 4.- Tomar a su cargo los daños y pérdidas que sufriera la nave derivados de su uso o por caso fortuito o fuerza mayor;
- 5.- Devolver la nave en lugar seguro del puerto fijado, a la expiración del contrato, con la documentación, y en el estado en que lo había recibido, salvo desgaste normal por uso; y a falta de convenio, en el lugar donde le fue entregada;
- 6.- Restituir la nave libre de todo gravamen o crédito privilegiado que lo afectara, derivado de su uso o explotación;
- 7.- Poner en conocimiento del fletante, en el menor tiempo posible y durante todo el tiempo del fletamento, de cualquier novedad dañosa a su derecho, como toda acción legal que terceros dirijan sobre la propiedad, uso o goce de la nave, bajo pena de responder por los perjuicios consiguientes.

ARTÍCULO 254.- Fletamento de nave equipada y tripulada.- En caso de que el fletamento de la nave se haya realizado de manera equipada y tripulada, el fletador tiene derecho a impartir a la tripulación las órdenes correspondientes para el empleo de la misma en el uso convenido. Asimismo, y salvo estipulación en contrario, tendrá la facultad de devolver la nave con la tripulación que hubiera reemplazado a la que originariamente había recibido, por rescisión o resolución de sus contratos laborales.

ARTÍCULO 255.- Prórroga.- Si el fletamento finalizara su vigencia durante un viaje, éste se extenderá automáticamente y quedará prorrogado por el tiempo normal y razonable que la nave fletada deba emplear para concluir dicho viaje. El fletador tendrá derecho al cobro proporcional correspondiente al tiempo adicional usado.

ARTÍCULO 256.- Cesión. Subfletamento.- No podrá cederse el fletamento de una nave marítima, ni subfletarla, sin previo consentimiento expreso del fletante. Dichos actos deberán celebrarse observando los requisitos establecidos en el presente Capítulo.

CAPÍTULO II: DEL FLETAMENTO POR TIEMPO

ARTÍCULO 257.- El contrato de fletamento por tiempo es aquel mediante el cual el fletante conviene poner la nave marítima armada y tripulada a disposición del fletador, percibiendo un precio llamado flete, por un tiempo determinado con los mutuos derechos y obligaciones.

ARTÍCULO 258.- Obligaciones del fletante por tiempo.- Son obligaciones del fletante por tiempo:

- a. Poner la nave a disposición del fletador en el lugar y tiempo convenidos, en puerto seguro y siempre a flote;
- b. Mantener la nave en buen estado de navegabilidad durante toda la vigencia del contrato de fletamento por tiempo, sea en su condición náutica, como debidamente equipada para el servicio que deba prestar, con la tripulación adecuada, y con la documentación y certificados habituales para poder realizar la navegación y el transporte convenidos;
- c. Pagar las primas correspondientes por el seguro del casco y maquinaria de la nave, así como su seguro de Protección e Indemnización y los gastos para su mantenimiento en la clasificación que se le hubiera reconocido al inicio del fletamento por tiempo;
- d. Pagar los salarios de la tripulación y los demás derechos resultantes del contrato de enrolamiento;

- e. Asumir los costos de las reparaciones de la nave y sus gastos generales; así como el pago oportuno de todos los demás gastos que le incumben;
- f. Notificar al fletador su imposibilidad de cumplir el contrato, si así ocurriera, quien podrá rescindirlo. Si el fletante invocara que su incumplimiento se debiera a fuerza mayor o caso fortuito, podrá quedar exento de responsabilidad si acreditara tales circunstancias;
- g. Dar aviso al fletador de la disponibilidad de la nave cuando se encontrare listo para recibir o entregar la carga, según corresponda;
- h. La realización diligente de los viajes ordenados; y
- i. La puesta del capitán bajo las órdenes del fletador en la esfera comercial.

ARTÍCULO 259.- Obligaciones del fletador en el fletamento por tiempo.- En el contrato de fletamento, son obligaciones del fletador, independientemente de las que pudieran pactar las partes entre sí y de manera particular:

- a. Pagar el flete estipulado en los plazos convenidos;
- b. Emplear la navegabilidad y espacios de la nave conforme a lo comprometido en el contrato.
- c. Pagar los daños y gastos que deriven de esa navegabilidad y transporte;
- d. Indemnizar al fletante por los perjuicios que éste sufra a causa de decisiones tomadas por el Capitán sobre la nave y la carga en cumplimiento de órdenes dadas por fletador;
- e. El pago de los gastos que le incumben, es decir, gastos de viaje, tales como gastos portuarios y del combustible y aceites de la nave así como los originados por la carga y descarga de las mercancías, las limpiezas de las bodegas y el lastre, si fueran necesarios, y de las comisiones y gastos consulares y demás derivados de las mercancías cargadas;
- f. Asimismo, deberá disponer que la carga y descarga de las mercancías se haga en puerto seguro y siempre a flote, debiendo dar aviso al fletante, con la debida anticipación, sobre la fecha y puerto de finalización del contrato de fletamento, si no se hubiera pactado;
- g. El empleo de la nave en los términos del contrato, dentro de los límites geográficos marcados, entre puertos y muelles seguros y siguiendo las normas internacionales para el transporte de mercancías, siempre lícitas;
- h. La devolución de la nave en la forma estipulada en el contrato, en buen estado y condición, exceptuando el uso y desgaste naturales a la conclusión del mismo.

ARTÍCULO 260.- Particularidades que deberán observarse en el fletamento por tiempo.- En el fletamento por tiempo deberá observarse que:

- a) El fletante toma a su cargo la gestión náutica de la nave y, a esos efectos, tiene bajo su dependencia al Capitán y la tripulación;
- b) El Capitán podrá recibir órdenes del fletador para ejecutar los viajes que a éste le interese realizar, dentro de los términos convenidos, y por el uso de las bodegas y espacios de la nave, así como sobre la carga, transporte y entrega de las mercancías;
- c) El Capitán podrá firmar los conocimientos y documentación pertinentes sobre la carga, en nombre y representación del fletador, sin perjuicio de su dependencia del fletante, según los términos concertados en el contrato de fletamento;
- d) Si la nave debiera permanecer inactivo en puerto por reparaciones o recorridas en su casco, el flete dejará de ser debido por el fletador después de las primeras 24 horas de detención.

CAPÍTULO III: FLETAMENTO POR VIAJE

ARTÍCULO 261.- El contrato de fletamento por viaje es aquel mediante el cual el fletante conviene poner la nave equipada y con tripulación a disposición del fletador, percibiendo un precio llamado flete, para realizar uno o más viajes determinados, para el transporte de personas o cosas.

ARTÍCULO 262.- Fletamento total o parcial.- El fletamento por viaje puede ser total o parcial según se convenga que el fletador tenga a su disposición y pueda utilizar todas las bodegas y espacios útiles de la nave, o, tan sólo, las bodegas o espacios prefijados, respectivamente.

ARTÍCULO 263.- Obligaciones del fletante en el fletamento por viaje.- En el fletamento por viaje y salvo estipulación en contrario, el fletante está obligado a:

- a) Poner la nave a disposición del fletador en el lugar y tiempo convenido, en puerto seguro y siempre a flote;
- b) Mantener la nave en buen estado de navegabilidad durante toda la vigencia del contrato de fletamento, sea en su condición náutica como que esté debidamente equipado para el servicio que deba prestar, con la tripulación adecuada, y con la documentación y certificados habituales para poder realizar la navegación y el transporte convenidos;
- c) Pagar las primas correspondientes por el seguro del casco y maquinaria de la nave, así como su seguro de Protección e Indemnización y los gastos para su mantenimiento en la clasificación que se le hubiera reconocido al inicio del fletamento;
- d) Pagar los salarios de la tripulación y los demás derechos resultantes del contrato de enrolamiento;
- e) Asumir los costos de las reparaciones de la nave y sus gastos generales; así como el pago oportuno de todos los demás gastos que le incumben;
- f) Notificar al fletador su imposibilidad de cumplir el contrato, si así ocurriera, quien podrá rescindirlo. Si el fletante invocara que su incumplimiento se debiera a fuerza mayor o caso fortuito, podrá quedar exento de responsabilidad si acreditara tales circunstancias;
- g) Dar aviso al fletador de la disponibilidad de la nave cuando se encontrare listo para recibir o entregar la carga, según corresponda.
- h) El fletante no podrá cargar mercancías de terceros sin consentimiento expreso del fletador.

ARTÍCULO 264.- Obligaciones del fletador en el fletamento por viaje.- En el contrato de fletamento por viaje, son obligaciones del fletador, independientemente de las que pudieran pactar las partes entre sí y de manera particular:

- a) Pagar el flete estipulado en los plazos convenidos;
- b) Emplear la navegabilidad y espacios de la nave conforme a lo comprometido en el contrato;
- c) Pagar los daños y gastos que deriven de esa navegabilidad y transporte;
- d) Indemnizar al fletante por los perjuicios que sufra por decisiones tomadas por el Capitán sobre la nave y la carga en cumplimiento de órdenes dadas por el fletador;
- e) Debe tomar a su cargo el pago de los gastos por la carga y descarga de las mercancías que se transporten, la limpieza de las bodegas y el lastre, si fueran

- necesarios, y de los gastos de puerto, para la perfección de la entrega del cargamento al fletante;
- f) Suministrar la carga determinada en el contrato, debiendo ésta responder a la cantidad, y calidad pactada;
 - g) El fletador debe traer la carga al costado de la nave o a bordo, según se pactare, dentro del plazo acordado o conforme al uso del puerto donde se ejecuten las operaciones.

ARTÍCULO 265.- Particularidades que deberán observarse en el fletamento por viaje.- En el fletamento por viaje deberá observarse que:

- a) El plazo y cómputo de los días de trabajo para realizar la carga o descarga de las mercancías de la nave, según corresponda, llamado estadía, se extenderán por el lapso convenido o según los usos del puerto donde se realicen;
- b) Vencido ese plazo sin haberse completado la carga o descarga, según corresponda, se prorrogará otro plazo igual, nominado sobreestadía, debiendo el fletador abonar por el mismo el monto fijado contractualmente o, en su defecto, el de práctica en el uso local del puerto;
- c) Si vencido este plazo de sobreestadía, el fletador no completara la carga o descarga correspondiente, el fletante podrá rescindir el contrato o continuar el viaje, debiendo el fletador abonarle el flete íntegro;
- d) Si la carga o descarga, según corresponda, se cumpliera en un plazo menor del señalado, el fletante deberá reconocer al fletador una compensación o devolución del flete proporcional al tiempo empleado.

ARTÍCULO 266.- La Navegabilidad de la nave.- A los fines de las obligaciones puestas a cargo del Fletante se entenderá por navegabilidad, la idoneidad de la nave para transportar el cargamento con seguridad durante el viaje o por el tiempo convenidos, tales como estructura, flotabilidad, pertrechos, tripulación y estiba adecuada para el transporte. En ese sentido, navegabilidad incluye:

- a) Adecuación del casco, es decir, que el mismo esté estanco y sano de quilla;
- b) Adecuación de los pertrechos y provisiones;
- c) Documentación en regla para el viaje, siempre que afecte la condición física de la nave;
- d) Estabilidad y estiba adecuada siempre que afecte la seguridad de la nave, no cuando afecte solamente la carga;
- e) Adecuación de la nave para transportar la carga contratada.

ARTÍCULO 267.- Derecho de Retención.- El fletante tiene derecho a retener las mercancías cargadas en la nave por el flete debido y por las demoras producidas en los puertos de carga y descarga, en la forma prevista en el Libro Primero Título III Capítulo II Sección I Párrafo I de la presente Ley.

ARTÍCULO 268.- Venta de la nave.- La venta de una nave marítima no afectará la vigencia y validez de un contrato de fletamento.

ARTÍCULO 269.- Salvamento.- En caso de prestarse un salvamento durante la vigencia de un contrato de fletamento, el premio pertinente por el salvamento realizado corresponderá por partes iguales al fletante y al fletador después de haberse deducido los gastos, indemnizaciones, participación proporcional en favor del Capitán y tripulantes y el importe del flete por el tiempo durante los cuales se prestó el salvamento.

ARTÍCULO 270.- Avería gruesa.- Si se declarara avería gruesa durante el cumplimiento de un contrato de fletamento por tiempo, será valor contribuyente el del flete de la carga y no el flete que haya abonado el fletador, salvo que se tratare de mercancías de su propiedad. En cambio, si se declarara avería gruesa durante un fletamento por viaje, la carga contribuirá por su valor total, si fuera completa, o por el valor de la parte embarcada, si fuera parcial, en tanto que las mercancías no cargadas contribuirán proporcionalmente por los dos tercios de su valor.

ARTÍCULO 271.- Subfletamento. Cesión.- No podrá subfletarse ni cederse un fletamento, sin previo consentimiento expreso del fletante.

TÍTULO II DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

ARTÍCULO 272.- Definiciones.- A los efectos del presente Título, se entiende por:

1. Por “**contrato de transporte marítimo**” se entenderá todo contrato en virtud del cual un porteador se compromete, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos.
2. Por “**contrato de volumen**” se entenderá todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo.
3. Por “**transporte de línea regular**” se entenderá el servicio de transporte que se ofrezca al público mediante anuncios o medios similares de publicidad y que incluya el transporte en buques que navegan con regularidad entre puertos determinados y conforme a un itinerario de fechas de navegación a disposición del público.
4. Por “**transporte no regular**” se entenderá todo transporte que no sea de línea regular.
5. Por “**porteador**” se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador.
6. Por “**parte ejecutante**” se entiende la persona, distinta del porteador, que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en un contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control. El término “**parte ejecutante**” no incluye a persona alguna que sea directa o indirectamente contratada por una parte diferente del porteador, tales como por el cargador, por el cargador documentario, por la parte controladora o por el destinatario.

7. Por “**parte ejecutante marítima**” se entenderá toda parte ejecutante en la medida en que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga y descarga de una nave marítima. Un transportista interior o terrestre sólo será considerado parte ejecutante marítima si lleva a cabo o se compromete a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria.
8. Por “**cargador**” se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con el porteador.
9. Por “**cargador documentario**” se entenderá la persona, distinta del cargador, que acepte ser designada como “cargador” en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte.
10. Por “**tenedor**” se entenderá la persona que esté en posesión de un documento de transporte negociable; y se plantean los siguientes casos:
- a) En caso de que el documento se haya emitido a la orden, esté identificado en dicho documento como el cargador o el destinatario, o como la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado; o
 - b) En caso de que el documento sea un documento a la orden endosado en blanco o se haya emitido al portador, sea su portador; o
 - c) La persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable con arreglo a los procedimientos previstos en esta Ley.
11. Por “**destinatario**” se entenderá la persona legitimada para obtener la entrega de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte.
12. Por “**derecho de control**” sobre las mercancías se entenderá el derecho a dar instrucciones al porteador respecto de las mercancías en el marco del contrato de transporte, conforme a lo previsto en esta Ley.
13. Por “**parte controladora**” se entenderá la persona que con arreglo al artículo 312 esté legitimada para el ejercicio del derecho de control.
14. Por “**documento de transporte**” se entenderá el documento emitido por el porteador, en virtud de un contrato de transporte, que:
- a) Pruebe que el porteador o una parte ejecutante han recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y
 - b) Pruebe o contenga un contrato de transporte.
15. Por “**documento de transporte negociable**” se entenderá el documento de transporte que indique mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, que las mercancías se han consignado a la orden del cargador, a la orden del destinatario o al portador del documento. En el caso de que no incluya la expresión “no negociable” se entenderá negociable.

16. Por “**documento de transporte no negociable**” se entenderá el documento de transporte que indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”.
17. Por “**comunicación electrónica**” se entenderá la información generada, enviada, recibida o archivada por medios electrónicos, ópticos, digitales u otros medios análogos, con el resultado de que la información comunicada sea accesible para su ulterior consulta.
18. Por “**documento electrónico de transporte**” se entenderá la información consignada en uno o más mensajes emitidos por el porteador mediante comunicación electrónica, en virtud de un contrato de transporte, incluida la información lógicamente asociada al documento electrónico de transporte en forma de datos adjuntos o vinculada de alguna otra forma al mismo por el porteador, simultáneamente a su emisión o después de ésta, de tal modo que haya pasado a formar parte del documento electrónico de transporte, y que:
- a) Pruebe que el porteador o una parte ejecutante ha recibido las mercancías con arreglo a un contrato de transporte; y
 - b) Pruebe o contenga un contrato de transporte.
19. Por “**documento electrónico de transporte negociable**” se entenderá el documento electrónico de transporte:
- a) Que indique, mediante expresiones como “a la orden” o “negociable”, que las mercancías se han consignadas a la orden del cargador o a la orden del destinatario, o al portador del documento. En el caso de que no incluya la expresión “no negociable” se entenderá negociable;
20. Por “**documento electrónico de transporte no negociable**” se entenderá el documento de transporte que indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”.
21. Por “**emisión**” de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá la se realice por medio de procedimientos que aseguren que el documento permanecerá bajo control exclusivo desde su creación hasta que pierda su validez o eficacia.
22. Por “**transferencia**” de un documento electrónico de transporte negociable se entenderá la transmisión del control exclusivo sobre el documento.
23. Por “**datos del contrato**” se entenderá la información relativa al contrato de transporte o a las mercancías (incluidas las condiciones, anotaciones, firmas y endosos) que figure en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte.
24. Por “**mercancías**” se entenderán los géneros, los productos y los artículos de todo tipo, incluyendo animales vivos, que el porteador se comprometa a transportar en virtud de un contrato de transporte, incluido el embalaje y todo contenedor o equipo auxiliar no facilitado por el porteador, o en su nombre.
25. Por “**contenedor**” se entenderá es un recipiente de carga para el transporte marítimo o fluvial, transporte terrestre y transporte multimodal. Se trata de unidades estancas que protegen las mercancías de la climatología y que están fabricadas de acuerdo con la normativa internacional.

26. Por “**vehículo**” se entenderá todo vehículo de transporte por carretera o ferroviario.

27. Por “**flete**” se entenderá la remuneración que ha de pagarse al porteador por el transporte de las mercancías con arreglo a un contrato de transporte.

28. Por “**Conocimiento de embarque**” se entenderá un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

ARTÍCULO 273.- Aplicación de estas disposiciones.- Las normas contempladas en esta Ley se aplicarán tanto al transporte de mercancías comprendido entre lugares dentro del territorio nacional, así como el transporte entre un lugar ubicado en República Dominicana y un lugar en el extranjero, siempre y cuando medie para la ejecución del transporte un tramo por la vía marítima.

PÁRRAFO.- Asimismo, el presente Libro será aplicable sea cual fuere la nacionalidad de la nave, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o de cualquier otra parte interesada, siempre que se demuestre, que:

- a) La carga se ejecutó en territorio dominicano
- b) La descarga tuvo lugar en territorio dominicano
- c) El lugar de la recepción fue en República Dominicana
- d) El lugar de envío fue desde la República Dominicana

ARTÍCULO 274.- El presente Libro no será aplicable a los siguientes contratos en el transporte de línea regular:

a) Los contratos de fletamento; y

b) Otros contratos para la utilización de una nave marítima o de cualquier espacio a bordo de una nave marítima.

2. El presente Libro no será aplicable a los contratos de transporte de línea no regular, a menos que:

a) No exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de una nave marítima o de cualquier espacio a bordo de una nave marítima; y

b) Se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

ARTÍCULO 275.- Aplicación a ciertas partes.- No obstante lo dispuesto anteriormente, el presente Libro será aplicable a las relaciones entre el porteador y el destinatario, la parte controladora o el tenedor que no sea parte originaria en un contrato de fletamento ni en un contrato de transporte de los excluidos del ámbito de aplicación del presente Libro. En cambio, no será aplicable a las relaciones entre las partes originarias en un contrato de transporte excluido de su ámbito de aplicación al tenor del artículo anterior.

PÁRRAFO.- Empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte.- A reserva de los requisitos enunciados en el presente Libro:

a) Todo lo que deba figurar en un documento de transporte con arreglo a lo previsto en el presente Libro podrá ser consignado en un documento electrónico de transporte, siempre y cuando la emisión y el subsiguiente empleo del documento electrónico de transporte se hagan con el consentimiento del porteador y del cargador; y

b) La emisión, el control exclusivo o la transferencia del documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión y la transferencia de un documento de transporte.

ARTÍCULO 276.- Procedimientos para el empleo de los documentos electrónicos de transporte negociables.- El empleo de un documento electrónico de transporte negociable deberá observar ciertos procedimientos que prevean:

- a) El método para la emisión y la transferencia del documento al tenedor previsto;
- b) Las medidas para asegurar que el documento electrónico de transporte negociable emitido conserve su integridad;
- c) La forma en que el tenedor podrá probar su condición de tal; y
- d) La forma en que se dará confirmación de que se ha realizado la entrega al tenedor, o de que, conforme a lo previsto en este Libro, el documento electrónico de transporte haya perdido su eficacia o validez.

PÁRRAFO.- Los procedimientos exigidos en el presente artículo deberán figurar en los datos del contrato y ser de fácil comprobación.

ARTÍCULO 277.- Sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable.- El documento de transporte negociable o documento electrónico de transporte negociable puede sustituirse:

1. Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable y el porteador y el tenedor del documento acuerden sustituirlo por un documento electrónico de transporte negociable:

- a) El tenedor deberá restituir al porteador el documento de transporte negociable, o todos los originales, si se emitió más de uno;
- b) El porteador deberá emitir al tenedor un documento electrónico de transporte negociable que contenga la declaración de que dicho documento sustituye al documento de transporte negociable; y
- c) A partir de ese momento, el documento de transporte negociable quedará privado de su eficacia o validez.

2. Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable y el porteador y el tenedor del documento acuerden sustituirlo por un documento de transporte negociable:

- a) El porteador deberá emitir al tenedor, en lugar del documento electrónico, un documento de transporte negociable que contenga la declaración de que dicho documento sustituye al documento electrónico de transporte negociable; y
- b) A partir de ese momento, el documento electrónico de transporte quedará privado de su eficacia o validez.

ARTÍCULO 278.- Obligaciones del porteador.- El porteador con arreglo al presente Libro, y de acuerdo a lo estipulado en el contrato de transporte, deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario, de conformidad con las

leyes vigentes en materia portuaria y aduanera. De tal forma, que si estas leyes prevén la entrega de la carga a las autoridades portuarias o en su defecto al concesionario u operador portuario o autoridades aduaneras, la carga se considera efectivamente entregada.

ARTÍCULO 279.- Período de responsabilidad del porteador.- El período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Libro comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega:

a) Si la ley o los reglamentos aplicables en materia aduanera o portuaria exigen que las mercancías sean entregadas a una autoridad o a un tercero de quien el porteador pueda recogerlas para su posterior transporte al exterior, el período de responsabilidad del porteador comenzará cuando el porteador las recoja de dicha autoridad o tercero.

b) Si la ley o los reglamentos aplicables en materia aduanera o portuaria exigen que el porteador entregue las mercancías a una autoridad o a un tercero de quien el destinatario pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador terminará cuando las entregue a dicha autoridad o tercero, quien posteriormente las entregará al destinatario.

PÁRRAFO.- Para la determinación del período de responsabilidad, las partes podrán estipular el momento y el lugar de la recepción y la entrega, pero será nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que:

a) El momento de la recepción de las mercancías es posterior al inicio de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte; o

b) El momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte.

ARTÍCULO 280.- Obligaciones específicas del Porteador.- El porteador tendrá adicionalmente las siguientes obligaciones:

1. Durante el período de su responsabilidad, definido en el artículo anterior, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 293, el porteador deberá recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos.

2. No obstante lo dispuesto en el numeral 1 del presente artículo, y a reserva de lo dispuesto en el artículo 294 el porteador y el cargador podrán estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario. Dicha estipulación deberá constar en los datos del contrato.

ARTÍCULO 281.- Obligaciones específicas aplicables al viaje por mar.- El porteador estará obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para:

a) Poner y mantener la nave en adecuado estado de navegabilidad;

b) Tripular, armar y avituallar debidamente la nave, y mantenerla así tripulada, armada y avituallada durante todo el viaje; y

c) Mantener las bodegas y demás partes de la nave en donde se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, en el estado adecuado para su recepción, transporte y conservación.

ARTÍCULO 282.- Mercancías que puedan constituir un peligro.- No obstante lo dispuesto en los artículos precedentes, el porteador o una parte ejecutante podrá negarse a recibir o a cargar las mercancías y podrá adoptar cualquier otra medida que sea razonable, sin comprometer su responsabilidad por ello, así como descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas, si las mercancías constituyen o pueden razonablemente preverse que llegarán a constituir, durante el período de responsabilidad del porteador, un peligro real para las personas, los bienes o el medio ambiente.

ARTÍCULO 283.- Sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar.- No obstante lo dispuesto precedentemente, el porteador o una parte ejecutante podrá sacrificar mercancías durante el viaje por mar cuando ello sea razonable en aras de la seguridad común o para proteger de algún peligro vidas humanas u otros bienes que formen parte de la expedición.

ARTÍCULO 284.- Responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso. Fundamento de la responsabilidad.- El porteador será responsable en los siguientes casos:

1. El porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que lo causó o contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido precedentemente.

2. El porteador quedará total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el numeral 1 del presente artículo si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 285.

3. El porteador quedará asimismo total o parcialmente exonerado de la responsabilidad establecida en el numeral 1 del presente artículo si, en vez de probar que está exento de culpa en los términos previstos en el numeral 2 del presente artículo, prueba que uno o más de los siguientes hechos o circunstancias causó o contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso:

a) Fuerza mayor;

b) Riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables;

c) Guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos;

d) Restricciones por cuarentena; injerencia o impedimentos imputables a autoridades públicas o gubernamentales, a dirigentes o a pueblos, incluida toda medida de detención, embargo o incautación no imputable al porteador ni a ninguna de las personas mencionadas en el artículo 285;

e) Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;

- f) Incendio a bordo de la nave;
- g) Vicios ocultos que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;
- h) Acto u omisión del cargador, del cargador documentario, de la parte controladora o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario conforme a los artículos 300 y 301;
- i) Carga, manipulación, estiba o desestiba de las mercancías efectuada con arreglo a un pacto concluido conforme a lo previsto en el numeral 2 del artículo 280, salvo que el porteador o una parte ejecutante sea quien ejecute dicha tarea en nombre del cargador, del cargador documentario o del destinatario;
- j) Pérdida de volumen o de peso, o cualquier otra pérdida o daño que sea imputable a la naturaleza o a un defecto, cualidad o vicio propio de las mercancías;
- k) Insuficiencia o deficiencias del embalaje o del marcado de las mercancías, siempre y cuando no hayan sido efectuados por el porteador o en su nombre;
- l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas en el mar;
- m) Medidas razonables para salvar o intentar salvar bienes en el mar;
- n) Medidas razonables para evitar o tratar de evitar daños al medio ambiente; o
- o) Actos del porteador en el ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 282 y 283 de la presente Ley.

4. No obstante lo dispuesto en el numeral 3 del presente artículo, el porteador será responsable de la totalidad o de parte de la pérdida, el daño o el retraso si:

- a) El reclamante prueba que la culpa del porteador o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 285 causó o contribuyó a causar el hecho o la circunstancia que el porteador alega en su descargo; o
- b) El reclamante prueba que un hecho o circunstancia no enumerada en el párrafo 3 del presente artículo contribuyó a causar la pérdida, el daño o el retraso y el porteador no puede probar que ese hecho o circunstancia no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 285.

5. No obstante lo dispuesto en el numeral 3 del presente artículo, el porteador será también responsable de la totalidad o de parte de la pérdida, el daño o el retraso si:

- a) El reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso fue causado total o parcialmente por:
 - i. El estado de no navegabilidad de la nave;
 - ii. Las deficiencias en el armamento, el avituallamiento o la tripulación de la nave;
 - iii. El hecho de que las bodegas u otras partes de la nave en donde se transporten las mercancías, o de que algún contenedor suministrado por el porteador y sobre el cual

o en cuyo interior se transportaron las mercancías, no estuviesen en las condiciones debidas para recibirlas, transportarlas y conservarlas; y

b) El porteador no puede probar:

- i) Que ninguno de los hechos o circunstancias mencionados en el apartado a) de este mismo numeral del presente artículo causó la pérdida, el daño o el retraso; o
- ii) Que cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia conforme a lo previsto en el artículo 281.

6. Cuando el porteador quede parcialmente exonerado de su responsabilidad conforme a lo previsto en el presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la pérdida, el daño o el retraso que sea imputable al hecho o circunstancia del cual sea responsable con arreglo al presente artículo.

ARTÍCULO 285.- Responsabilidad del porteador por actos ajenos.- El porteador será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en el presente Libro que sea imputable a actos u omisiones de:

- a) Cualquier parte ejecutante;
- b) El capitán o algún miembro de la tripulación de la nave;
- c) Los empleados del porteador o de una parte ejecutante; o
- d) Cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control.

ARTÍCULO 286.- Responsabilidad de la parte ejecutante marítima.- La responsabilidad de la parte ejecutante marítima se regirá de conformidad con las estipulaciones siguientes:

1. Toda parte ejecutante marítima quedará sujeta a las obligaciones y responsabilidades impuestas al porteador con arreglo al presente Libro y gozará de las exoneraciones y los límites de la responsabilidad que el mismo reconoce al porteador cuando el hecho causante de la pérdida, el daño o el retraso haya ocurrido:

- i) Durante el período comprendido entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de la nave y su salida del puerto de descarga;
- ii) Mientras las mercancías se hallaban bajo su custodia; o
- iii) En cualquier otro momento, en la medida en que la parte ejecutante marítima estuviera participando en la ejecución de cualquiera de las actividades previstas en el contrato de transporte.

2. Si el porteador acepta asumir otras obligaciones además de las que le impone la presente Ley, o si acepta que los límites de su responsabilidad sean superiores a los establecidos en la presente Ley, ninguna parte ejecutante marítima quedará obligada por dicho pacto, a menos que haya aceptado expresamente tales obligaciones o límites.

3. Toda parte ejecutante marítima será responsable del incumplimiento de sus obligaciones establecidas en la presente Ley que se derive de los actos u omisiones de cualquier persona a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de las obligaciones que

incumban al porteador con arreglo al contrato de transporte, en iguales condiciones que las establecidas en el numeral 1 del presente artículo.

ARTÍCULO 287.- Responsabilidad solidaria.- Si el porteador y una o más partes ejecutantes marítimas son responsables de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en su entrega, su responsabilidad será solidaria, pero únicamente hasta los límites previstos en la presente Ley.

ARTÍCULO 288.- Retraso.- Se entenderá por retraso en la entrega, cuando las mercancías no han sido entregadas en el lugar previsto en el contrato de transporte marítimo o parcialmente marítimo dentro del plazo expresamente acordado, o a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que atendidas las circunstancias del caso, sería razonablemente exigir de un porteador diligente.

ARTÍCULO 289.- Cálculo de la indemnización.- A reserva de lo dispuesto en el artículo 320, la indemnización debida por el porteador por pérdida o daño de las mercancías será calculada tomando como referencia el valor que tengan esas mercancías en el lugar y en el momento de la entrega, determinados conforme a lo dispuesto en el artículo 310.

PÁRRAFO I.- El valor de las mercancías se determinará en función de su cotización en la bolsa de dichos productos o bienes o, en su defecto, de su precio de mercado o por referencia al valor usual de mercancías de esa misma clase y calidad en el lugar de la entrega.

PÁRRAFO II.- En caso de pérdida o daño de las mercancías, el porteador no estará obligado a pagar indemnización alguna que supere el límite resultante de lo previsto en el presente artículo, salvo que haya convenido con el cargador en que la indemnización se calcule de un modo diferente, sin sobrepasar los límites establecidos en el artículo 320.

ARTÍCULO 290.- Aviso en caso de pérdida, daño o retraso.- Salvo prueba en contrario, se presumirá que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en los datos del contrato, a menos que se dé aviso de la pérdida o el daño de las mercancías, con indicación de su naturaleza general al porteador o a la parte ejecutante que las haya entregado, a más tardar el día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder. Si la pérdida o el daño no son aparentes, dentro de los quince (15) días laborables siguientes a la entrega, donde la misma tenga lugar.

PÁRRAFO I.- La omisión del aviso al porteador o a la parte ejecutante, previsto en el presente artículo, no afectará al derecho que exista, al tenor de la presente Ley, a reclamar indemnización por la pérdida o el daño de las mercancías, ni a la asignación de la carga de la prueba que resulte del artículo 284.

PÁRRAFO II.- El aviso previsto en el presente artículo no será necesario respecto de la pérdida o el daño que se haya constatado en el curso de una inspección conjunta de las mercancías efectuada por la persona a la que se haga la entrega y por el porteador o la parte ejecutante marítima cuya responsabilidad sea alegada.

PÁRRAFO III.- Cuando, conforme a lo previsto en el presente artículo, se dé aviso a la parte ejecutante que haya realizado la entrega de las mercancías, dicho aviso surtirá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y el aviso dado al porteador surtirá el mismo efecto que si se hubiera dado a una parte ejecutante.

PÁRRAFO IV.- En caso de pérdida o daño, cierto o presunto, las partes interesadas en una controversia deberán darse mutuamente todas las facilidades que sean razonables para inspeccionar y valorar las mercancías, así como acceso a cualquier expediente o documento relativo al transporte de las mercancías.

PÁRRAFO V.- No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de sesenta (60) días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías han sido puestas en poder del consignatario.

PÁRRAFO VI.- Las mercancías se podrán considerar como perdidas una vez hayan transcurrido sesenta (60) días consecutivos, sin que las mismas hayan sido entregadas en el lugar pactado, según siguientes supuestos: a) a la expiración del plazo expresamente acordado entre las partes, o; b) a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que atendidas las circunstancias del caso, sería razonablemente exigir de un porteador diligente.

ARTÍCULO 291.- Disposiciones adicionales relativas a ciertas etapas del transporte. Desvío de ruta.- Cuando un desvío de ruta constituya un incumplimiento de las obligaciones del porteador, dicho desvío no privará, por sí solo, al porteador o a una parte ejecutante marítima de su derecho a invocar ninguna exoneración o límite de responsabilidad con arreglo a la presente Ley, salvo en la medida de lo previsto en el artículo 322.

ARTÍCULO 292.- Transporte sobre cubierta.- Las mercancías sólo podrán transportarse sobre la cubierta de una nave si:

- a. Así lo exige alguna norma aplicable;
- b. Las mercancías se transportan en o sobre contenedores, o en o sobre vehículos adecuados para su transporte sobre cubierta y que viajen sobre cubiertas especialmente equipadas para el transporte de tales contenedores o vehículos; o
- c. El transporte sobre cubierta se hace conforme a lo estipulado en el contrato de transporte, o conforme a la costumbre o los usos del comercio o a la práctica del tráfico.

PÁRRAFO I.- El régimen de la responsabilidad del porteador enunciado en la presente Ley será aplicable a la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías transportadas sobre cubierta conforme a lo previsto en el presente artículo, pero el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías que resulte de alguno de los especiales riesgos que conlleva su transporte sobre cubierta, siempre que las mercancías se hayan transportado con arreglo a lo previsto en los literales a) o c) del presente artículo.

PÁRRAFO I.- Cuando las mercancías se hayan transportado sobre cubierta en casos distintos de los señalados por el presente artículo, el porteador será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías que sea exclusivamente imputable a su transporte sobre cubierta, no pudiendo en tal caso invocar las exoneraciones previstas en el artículo 284.

PÁRRAFO II.- El porteador no podrá invocar el literal c) del presente artículo frente a un tercero que haya adquirido de buena fe un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable, salvo que se especifique en los datos del contrato que las mercancías podrán ser transportadas sobre cubierta.

PÁRRAFO III.- Si el porteador y el cargador acuerdan expresamente que las mercancías sean transportadas bajo cubierta, el porteador no tendrá derecho al beneficio de la limitación de su responsabilidad por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías en la medida en que dicha pérdida, daño o retraso resulte de su transporte sobre cubierta.

ARTÍCULO 293.- Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar. Cuando la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o circunstancia que haya ocasionado el retraso en su entrega, se haya producido durante el período de responsabilidad del porteador, pero exclusivamente antes de ser cargadas las mercancías a bordo de la nave, o exclusivamente después de ser descargadas las mercancías de la nave, el régimen de la presente Ley no impedirá la aplicación de las disposiciones de otro instrumento internacional que, al producirse dicha pérdida o daño, o dicho hecho o circunstancia causante del retraso:

- a) Se habrían aplicado, a tenor del propio instrumento, a la totalidad o a una parte de los actos del porteador en el caso de que el cargador hubiera celebrado con él un contrato separado directamente aplicable al segmento del transporte donde haya ocurrido la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o la circunstancia causante del retraso en su entrega;
- b) Regulen expresamente la responsabilidad del porteador, su limitación, o el plazo de que se disponga para el ejercicio de acciones; y
- c) No puedan ser excluidas, a tenor del propio instrumento, por pacto contractual alguno, o no puedan serlo en detrimento del cargador.

ARTÍCULO 294.- Obligaciones del cargador frente al porteador. Entrega de las mercancías para su transporte.- El cargador es responsable, salvo pacto en contrario de:

1. Entregar las mercancías preparadas para su transporte y acondicionadas de modo que puedan resistir el transporte previsto, incluidas las operaciones de carga, manipulación, estiba, sujeción o anclaje y descarga, de modo que no causen daño alguno a personas o bienes;
2. El cargador deberá dar cumplimiento, con la diligencia y el cuidado debidos, a cualquier obligación que haya asumido por un pacto concluido conforme a lo previsto en el numeral 2 del artículo 280;
3. Cuando un contenedor o un vehículo sea llenado por el cargador, éste deberá estibar, sujetar y anclar el contenido en el contenedor o vehículo, o sobre él, con la diligencia y el cuidado debidos, y de modo que no causen daño alguno a personas o bienes.

ARTÍCULO 295.- Cooperación mutua entre el cargador y el porteador en el intercambio de información e instrucciones.- El porteador y el cargador atenderán recíprocamente a toda solicitud de información o de las instrucciones requeridas para la manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, si la información solicitada obra

en poder de la parte requerida, o si ésta puede razonablemente dar dichas instrucciones, y el solicitante no puede obtenerlas por algún otro conducto razonable.

ARTÍCULO 296.- Obligación del cargador de facilitar información, instrucciones y documentos.- El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador cualesquiera instrucciones, información y documentos relativos a las mercancías que éste no pueda razonablemente obtener por algún otro conducto y que puedan ser razonablemente necesarios para:

a) La manipulación y el transporte adecuados de las mercancías, incluidas las precauciones que deban ser adoptadas por el porteador o por una parte ejecutante; y

b) El cumplimiento por el porteador de las leyes y reglamentos o de cualquier otra exigencia de las autoridades públicas relativas al transporte previsto, siempre y cuando el porteador haya notificado oportunamente al cargador cuáles son las instrucciones, la información y los documentos que necesita.

2. Nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará a ninguna obligación específica de facilitar instrucciones, información o documentos relativos a las mercancías en virtud de alguna norma legal o reglamentaria o de cualquier otra exigencia de las autoridades públicas aplicable al transporte previsto.

ARTÍCULO 297.- Fundamento de la responsabilidad del cargador frente al porteador.- El cargador será responsable de la pérdida o el daño sufrido por el porteador si éste prueba que dicha pérdida o daño fue causado por el incumplimiento por el cargador de sus obligaciones previstas en la presente Ley.

PÁRRAFO I.- Salvo respecto de la pérdida o del daño que sea imputable al cargador por el incumplimiento de sus obligaciones prescritas en el artículo 298 ó 299, el cargador quedará total o parcialmente exonerado de su responsabilidad si la causa o una de las causas de la pérdida o del daño no es imputable a su culpa ni a la culpa de ninguna de las personas mencionadas en el artículo 301 de la presente Ley.

PÁRRAFO II.- Cuando el cargador quede parcialmente exonerado de su responsabilidad con arreglo al presente artículo, deberá responder únicamente de aquella parte de la pérdida o del daño que sea imputable a su culpa o a la culpa de alguna de las personas mencionadas en el artículo 301.

ARTÍCULO 298.- Información requerida para formular los datos del contrato.- El cargador deberá facilitar en el momento oportuno al porteador la información precisa requerida para la formulación de los datos del contrato y la emisión de los documentos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte, incluidos los datos indicados en el artículo 303, así como el nombre de la parte que deba ser identificada como cargador en los datos del contrato, el nombre del destinatario, si lo hubiera, y el nombre de a persona a cuya orden se haya de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte, si la hubiera.

PÁRRAFO.- Se entenderá que el cargador garantiza la exactitud de la información facilitada con arreglo al presente artículo en el momento de su recepción por el porteador. El cargador indemnizará al porteador por la pérdida o el daño que resulte de la inexactitud de dicha información.

ARTÍCULO 299.- Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas.- Cuando, por razón de su naturaleza o características, las mercancías constituyan o pueda razonablemente preverse que llegarán a constituir un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente:

a) El cargador deberá informar oportunamente al porteador de la naturaleza o las características peligrosas de las mercancías, antes de que sean entregadas al porteador o a una parte ejecutante. De no hacerlo así, y siempre que el porteador o la parte ejecutante no tenga conocimiento, por algún otro conducto, de su naturaleza o características peligrosas, el cargador será responsable frente al porteador de la pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento de su obligación de informar; y

b) El cargador deberá marcar o etiquetar las mercancías peligrosas de conformidad con las leyes, los reglamentos y demás exigencias de las autoridades públicas que resulten aplicables durante cualquiera de las etapas del transporte de las mercancías que se haya previsto. De no hacerlo así, el cargador será responsable frente al porteador y frente a terceros de la pérdida o el daño que resulte de dicho incumplimiento.

ARTÍCULO 300.- Derechos y Obligaciones del Cargador Documentario.- El cargador documentario quedará sujeto a las obligaciones y responsabilidades impuestas al cargador a tenor del presente capítulo y del artículo 317 y gozará de los derechos y de las exoneraciones que el presente Libro reconoce al cargador. Estas no afectará a las obligaciones, las responsabilidades, los derechos o las exoneraciones del cargador.

ARTÍCULO 301.- Responsabilidad del cargador por actos ajenos.- El cargador será responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en la presente Ley que sea imputable a actos u omisiones de cualquier persona, incluidos los subcontratistas, empleados, representantes y auxiliares, a quien haya encomendado el cumplimiento de cualquiera de sus obligaciones, pero el cargador no será responsable por los actos u omisiones del porteador ni de ninguna parte ejecutante que actúe en su nombre y a quien el cargador haya encomendado el cumplimiento de sus obligaciones.

ARTÍCULO 302.- Documentos de transporte y documentos electrónicos de transporte. Emisión.- Salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni un documento de transporte ni un documento electrónico de transporte; al hacer la entrega de las mercancías para su transporte al porteador o a una parte ejecutante, el cargador, o, con el consentimiento de éste, el cargador documentario, tendrá derecho a obtener del porteador, a opción del cargador:

a) Un documento de transporte no negociable o, a reserva de lo dispuesto en el literal a) del Párrafo del artículo 275, un documento electrónico de transporte no negociable; o

b) Un documento de transporte negociable o, a reserva de lo dispuesto en el literal a) del Párrafo del artículo 275, un documento electrónico de transporte negociable apropiado.

ARTÍCULO 303.- Datos del contrato.- Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo 302 deberán incluir la siguiente información, conforme sea facilitada por el cargador:

a) Una descripción de las mercancías adecuada para su transporte;

- b) Las marcas distintivas requeridas para identificar las mercancías;
- c) El número de bultos o de unidades, o la cantidad de mercancías; y
- d) El peso de las mercancías, si el cargador lo facilita.

PÁRRAFO I.- Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo 302 deberán también incluir:

- a) Una indicación del estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las reciba para transportarlas;
- b) El nombre y la dirección del porteador;
- c) La fecha en la que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, o en la que las mercancías fueron cargadas a bordo de la nave, o en la que se haya emitido el documento de transporte o el documento electrónico de transporte; y
- d) Si el documento de transporte es negociable, el número de originales del documento de transporte negociable, de haberse emitido más de uno.

PÁRRAFO II.- Los datos del contrato consignados en el documento de transporte o documento electrónico de transporte que se menciona en el artículo 302 deberán además incluir:

- a) El nombre y la dirección del destinatario, de haber sido ya designado por el cargador;
- b) El nombre de la nave, si se ha especificado en el contrato de transporte;
- c) El lugar de la recepción y, de conocerlo el porteador, el lugar de la entrega; y
- d) El puerto de carga y el puerto de descarga, si se han especificado en el contrato de transporte.

PÁRRAFO III.- A efectos del presente artículo, la fórmula “estado y condición aparentes de las mercancías”, que se emplea en el literal a) del Párrafo 1, se entenderá referida al estado y condición de las mercancías a la luz de:

- a) Una inspección externa razonable de las mercancías según estén embaladas, efectuada en el momento en que el cargador las entregue al porteador o a una parte ejecutante; y
- b) Cualquier inspección complementaria que el porteador o una parte ejecutante lleve a cabo antes de emitir el documento de transporte o documento electrónico de transporte.

ARTÍCULO 304.- Identidad del porteador.- Cuando un porteador figure identificado por su nombre en los datos del contrato, cualquier otra información en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte concerniente a la identidad del porteador carecerá de eficacia en la medida en que sea incompatible con dicha identificación.

PÁRRAFO I.- Si los datos del contrato no identifican a persona alguna como porteador conforme a lo exigido en el literal b) del Párrafo 1 del artículo 303, pero indican que las mercancías fueron cargadas a bordo de una nave marítima designado por su nombre, se presumirá que el propietario registral de ese nave es el porteador, salvo que dicho

propietario pruebe que en el momento del transporte la nave era objeto de un contrato de fletamento a casco desnudo, e identifique al fletador facilitando su dirección, en cuyo caso se presumirá que dicho fletador es el porteador. Alternativamente, el propietario registral podrá rebatir la presunción de que él es el porteador identificando al porteador e indicando su dirección. El fletador podrá, a su vez, rebatir de igual modo la presunción de que él es el porteador.

PÁRRAFO II.- Nada de lo dispuesto en el presente artículo impedirá al reclamante probar que alguna otra persona, distinta de la identificada en los datos del contrato o conforme a lo previsto en el Párrafo 1 del presente artículo, es el porteador.

Artículo 305.- Firma.- Todo documento de transporte deberá ser firmado por el porteador o por una persona que actúe en su nombre. De igual manera, todo documento electrónico de transporte deberá llevar la firma electrónica del porteador o de una persona que actúe en su nombre. Dicha firma electrónica deberá identificar al firmante en relación con el documento electrónico de transporte y deberá indicar que el porteador autoriza el documento electrónico de transporte.

ARTÍCULO 306.- Deficiencias en los datos del contrato.- La ausencia o inexactitud de uno o más de los datos del contrato indicados en el artículo 303 no afectará por sí sola a la naturaleza jurídica o la validez del documento de transporte o del documento electrónico de transporte.

PÁRRAFO I.- Si los datos del contrato incluyen la fecha, pero sin aclarar su significado, se entenderá que esa fecha es:

- a) La fecha en que todas las mercancías indicadas en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte fueron cargadas a bordo de la nave, siempre que los datos del contrato indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de una nave marítima; o
- b) La fecha en que el porteador o una parte ejecutante recibió las mercancías, cuando los datos del contrato no indiquen que las mercancías han sido cargadas a bordo de una nave marítima.

PÁRRAFO II.- Si los datos del contrato no contienen indicación alguna sobre el estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el porteador o una parte ejecutante las recibió, se entenderá que los datos del contrato indican que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que fueron recibidas por el porteador o una parte ejecutante.

ARTÍCULO 307.- Reservas relativas a la información sobre las mercancías en los datos del contrato.- El porteador deberá formular reservas a la información mencionada en el artículo 303 al objeto de indicar que no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador, siempre y cuando:

- a) Sepa efectivamente que alguna declaración consignada en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o engañosa; o
- b) Tenga motivos razonables para creer que alguna declaración consignada en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte es falsa o engañosa.

PÁRRAFO I.- Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, el porteador podrá formular reservas a la información mencionada en el artículo 303, en las circunstancias y en la forma establecidas en los párrafos 2 y 3 del presente artículo, al objeto de indicar que no responde de la exactitud de la información facilitada por el cargador.

PÁRRAFO II.- Cuando las mercancías no hayan sido entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor o de un vehículo cerrado, o cuando hayan sido entregadas en un contenedor o vehículo cerrado y el porteador o una parte ejecutante las haya inspeccionado efectivamente, el porteador podrá formular reservas a la información facilitada con arreglo a lo previsto en el artículo 303 siempre y cuando:

a) No disponga de ningún medio materialmente practicable o comercialmente razonable para verificar la información facilitada por el cargador, en cuyo caso podrá indicar cuál es la información que no pudo verificar; o

b) Tenga motivos razonables para creer que la información facilitada por el cargador es inexacta, en cuyo caso podrá insertar una cláusula indicando lo que razonablemente entienda por información exacta.

PÁRRAFO III.- Cuando las mercancías sean entregadas para su transporte al porteador o a una parte ejecutante dentro de un contenedor o de un vehículo cerrado, el porteador podrá insertar reservas en los datos del contrato respecto de la información indicada en:

a) Los literales a), b) o c) del artículo 36, siempre y cuando:

i) Ni el porteador ni una parte ejecutante hayan inspeccionado efectivamente las mercancías que viajen dentro del contenedor o del vehículo; y

ii) Ni el porteador ni una parte ejecutante tengan de otro modo conocimiento efectivo de su contenido antes de emitir el documento de transporte o el documento electrónico de transporte;

b) El literal d) del artículo 303, siempre y cuando:

i) Ni el porteador ni una parte ejecutante hayan pesado el contenedor o vehículo, y el cargador y el porteador no hubiesen acordado que dicho contenedor o vehículo sería pesado y su peso sería consignado en los datos del contrato; o

ii) No se disponga de medio alguno materialmente practicable o comercialmente razonable para verificar el peso del contenedor o vehículo.

ARTÍCULO 308.- Valor probatorio de los datos del contrato.- Salvo en la medida en que se hayan formulado reservas a los datos del contrato en las circunstancias y en la forma indicadas en el artículo anterior:

a) Todo documento de transporte o documento electrónico de transporte establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador recibió las mercancías conforme a lo indicado en los datos del contrato;

b) No se admitirá prueba alguna en contrario por parte del porteador respecto de lo indicado en los datos del contrato, cuando dichos datos figuren en:

- i) Un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable que haya sido transferido a un tercero que haya obrado de buena fe; o
- ii) Un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento ha de ser restituido para obtener la entrega de las mercancías y que haya sido transferido a un destinatario que haya obrado de buena fe;

c) No se admitirá prueba alguna en contrario por parte del porteador frente a un destinatario que haya obrado de buena fe en consideración a cualquiera de los siguientes datos del contrato que figuren en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable:

- i) Los datos del contrato mencionados en el artículo 303, cuando hayan sido facilitados por el porteador;
- ii) El número, el tipo y el número de identificación de los contenedores, si no lo tuviera, por lo menos, el número de identificación de su respectivo sello o precinto; y
- iii) Los datos del contrato mencionados en el Párrafo 1 del artículo 303.

ARTÍCULO 309.- Flete prepago.- Si los datos del contrato contienen la expresión “flete prepago” o una fórmula análoga, el porteador no podrá hacer valer frente al tenedor ni frente al destinatario el hecho de que el flete no haya sido pagado. El presente artículo no será aplicable si el tenedor o el destinatario es también el cargador.

ARTÍCULO 310.- Entrega de las mercancías. Obligación de aceptar la entrega.- Cuando las mercancías hayan llegado a su destino, el destinatario que reclame su entrega con arreglo al contrato de transporte deberá aceptar la entrega de las mercancías en el momento, o dentro del plazo, y en el lugar estipulados en el contrato de transporte o, en defecto de dicho pacto, en el momento y en el lugar en que razonablemente cabría esperar la entrega a la vista de los términos del contrato, de la costumbre o los usos del comercio, de las prácticas del tráfico o de las circunstancias del transporte. Esto independientemente del estado o condición aparente, del volumen o cantidad que haya arribado al puerto o lugar de destino. Si las mercancías son entregadas en aparente mal estado o con aparente faltante, el destinatario podrá hacer todas las reservas que considere necesarias para hacer valer su derecho de reclamación al responsable de los daños o faltantes causados, pero no rehusará recibir las mismas o dejarlas en abandono en el lugar de arribo.

ARTÍCULO 311.- Obligación de confirmar la recepción .- Cuando el porteador o la parte ejecutante que haga entrega de las mercancías lo solicite, el destinatario deberá confirmar la recepción de las mercancías entregadas por el porteador o por la parte ejecutante. Si el destinatario se niega a hacerlo, el porteador podrá denegar la entrega.

ARTÍCULO 312.- Derechos de la parte controladora. Ejercicio y contenido del derecho de control.- El derecho de control sólo podrá ser ejercido por la parte controladora y comprenderá únicamente:

- a) El derecho a dar o modificar instrucciones relativas a las mercancías que no constituyan una modificación del contrato de transporte;
- b) El derecho a obtener la entrega de las mercancías en algún puerto de escala o, respecto del transporte terrestre o interior, en algún lugar en ruta; y

b) El derecho a sustituir al destinatario por alguna otra persona, incluida la propia parte controladora.

PÁRRAFO.- El derecho de control existe durante todo el período de responsabilidad del porteador delimitado conforme a lo previsto en el artículo 279 y se extingue cuando dicho período finaliza.

ARTÍCULO 313.- Identidad de la parte controladora y transferencia del derecho de control.- Salvo en los casos previstos en los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo:

a) El cargador será la parte controladora, salvo que, al concluir el contrato de transporte, haya designado parte controladora al destinatario, al cargador documentario o a alguna otra persona;

b) La parte controladora podrá transferir su derecho de control a otra persona. Dicha transferencia surtirá efecto frente al porteador en el momento en que le sea notificada por el transferente, momento a partir del cual la persona a quien se haya realizado la transferencia pasará a ser la parte controladora; y

c) La parte controladora deberá identificarse debidamente como tal en el momento de ejercitar su derecho de control.

PÁRRAFO I.- Cuando se haya emitido un documento de transporte no negociable del que se infiera que el documento debe ser restituido para obtener la entrega de las mercancías:

a) El cargador será la parte controladora y podrá transferir el derecho de control a la persona designada en el documento como destinatario mediante la transferencia a dicha persona del documento de transporte efectuada sin endoso. De haberse emitido más de un original del documento de transporte, deberán transferirse todos ellos para transferir el derecho de control; y

b) Para ejercer el derecho de control, la parte controladora deberá presentar el documento e identificarse debidamente como tal. De haberse emitido más de un original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control.

PÁRRAFO II.- Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable:

a) El tenedor del documento o, de haberse emitido más de un original del documento, el tenedor de todos los originales será la parte controladora;

b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento de transporte negociable a otra persona efectuada de conformidad con lo previsto en el artículo 318. De haberse emitido más de un original del documento, deberán transferirse a dicha persona todos los originales para que surta efecto la transferencia del derecho de control; y

c) Para ejercer el derecho de control, el tenedor deberá presentar al porteador el documento de transporte negociable y, si se trata de una persona mencionada en el literal a) del párrafo 10 del artículo 272, habrá de identificarse debidamente como tal. De haberse emitido más de un

original del documento, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercitarse el derecho de control.

PÁRRAFO III.- Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable:

- a) El tenedor será la parte controladora;
- b) El tenedor podrá transferir el derecho de control mediante la transferencia del documento electrónico de transporte negociable a otra persona, efectuada por los procedimientos indicados del artículo 276 ; y
- c) Para ejercitar el derecho de control, el tenedor deberá probar su condición de tal por los procedimientos indicados del artículo 276.

ARTÍCULO 314.- Ejecución de las instrucciones de control por parte del porteador.- A reserva de lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, el porteador deberá ejecutar las instrucciones mencionadas en el artículo 312 cuando:

- a) La persona que las emita esté legitimada para ejercitar el derecho de control;
- b) Las instrucciones puedan razonablemente ser ejecutadas, conforme a sus propios términos, en el momento de ser recibidas por el porteador; y
- c) Su ejecución no interfiera con el curso normal de las operaciones del porteador, incluidas las prácticas que normalmente siga para realizar la entrega.

PÁRRAFO I.- En cualquier caso, la parte controladora deberá reembolsar al porteador cualquier gasto razonable adicional en que éste incurra y deberá indemnizarle por toda pérdida o daño que pueda sufrir a causa de la ejecución diligente de las instrucciones en el marco de lo previsto en el presente artículo, incluidas las indemnizaciones que el porteador pueda verse obligado a pagar por la pérdida o el daño de otras mercancías transportadas.

PÁRRAFO II.- El porteador podrá exigir a la parte controladora que aporte una garantía que cubra los gastos adicionales, la pérdida o el daño que el porteador razonablemente prevea que puedan producirse por causa de la ejecución de las instrucciones que reciba en el marco del presente artículo. De no aportarse dicha garantía, el porteador podrá denegar la ejecución de las instrucciones.

PÁRRAFO III.- La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, o por el retraso en su entrega, que resulte de la no ejecución de las instrucciones de la parte controladora en el cumplimiento de su obligación a tenor del presente artículo, se regirá por lo dispuesto en los artículos 284 a 290, y la cuantía de la indemnización que el porteador deba pagar se regirá por lo dispuesto en los artículos 320 a 322.

ARTÍCULO 315.- Validez de la entrega.- Las mercancías que se entreguen en consonancia con lo previsto del artículo 314 se tendrán por entregadas en el lugar de destino, y les serán aplicables las disposiciones relativas a la entrega.

ARTÍCULO 316.- Modificaciones del contrato de transporte.- La parte controladora será la única persona legitimada para acordar con el porteador alguna modificación del contrato de transporte no prevista en los apartados b) y c) del artículo 312.

PÁRRAFO.- Cualquier modificación del contrato de transporte, incluidas las previstas en los apartados b) y c) del artículo 312, deberá hacerse constar en un documento de transporte negociable, en un documento de transporte no negociable que deba ser restituido o en un documento electrónico de transporte negociable, o, si lo solicita la parte controladora, deberá hacerse constar en un documento de transporte no negociable o en un documento electrónico de transporte no negociable. En uno y otro caso, dichas modificaciones deberán ser firmadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 305 .

ARTÍCULO 317.- Obligación de dar información, instrucciones o documentos adicionales al porteador.- La parte controladora deberá, solicitar, facilitar en el momento oportuno la información, las instrucciones o los documentos relativos a las mercancías que el porteador o la parte ejecutante pueda razonablemente necesitar para cumplir sus obligaciones al tenor del contrato de transporte, siempre que no hayan sido facilitados con anterioridad por el cargador y el porteador no pueda razonablemente obtenerlos por algún otro conducto.

ARTÍCULO 318.- Casos en los que se ha emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable.- Cuando se haya emitido un documento de transporte negociable, su tenedor podrá transferir los derechos incorporados en el documento mediante la transferencia del documento a otra persona:

a) Debidamente endosado a dicha persona o en blanco, si se trata de un documento a la orden; o

b) Sin endoso, si se trata de:

- i) Un documento al portador o endosado en blanco, o
- ii) Un documento emitido a la orden de una persona determinada y la transferencia tiene lugar entre el primer tenedor del documento y dicha persona.

PÁRRAFO.- Cuando se haya emitido un documento electrónico de transporte negociable, su tenedor podrá transferir los derechos incorporados en el documento, tanto si se ha emitido simplemente a la orden como si se ha emitido a la orden de una persona determinada, mediante la transferencia del documento por los procedimientos indicados en el artículo 276.

ARTÍCULO 319.- Responsabilidad del tenedor.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 317, un tenedor que no sea el cargador y que no ejerza ningún derecho derivado del contrato de transporte, no asumirá responsabilidad alguna derivada de dicho contrato por la sola razón de ser el tenedor del conocimiento de embarque.

PÁRRAFO I.- Un tenedor que no sea el cargador, pero que ejecute algún derecho derivado del contrato de transporte, asumirá todas las responsabilidades que el contrato le imponga, en la medida en que dichas responsabilidades estén consignadas en el documento de transporte negociable o en el documento electrónico de transporte negociable, o puedan ser determinadas a partir del mismo.

PÁRRAFO II.- A los efectos del presente artículo, se considerará que un tenedor, que no sea el cargador, no ha ejercido derecho alguno derivado del contrato de transporte por la sola razón de:

a) Haber acordado con el porteador, con arreglo al artículo 277, la sustitución de un documento de transporte negociable por un documento electrónico de transporte negociable o, a la inversa, de un documento electrónico de transporte negociable por un documento de transporte negociable; o

b) Haber transferido sus derechos con arreglo al artículo 318.

ARTÍCULO 320.- Límites de la responsabilidad.- A reserva de lo dispuesto en el artículo 321 y en el párrafo del artículo 322, la responsabilidad del porteador por el incumplimiento de sus obligaciones con arreglo la presente Ley estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es mayor, salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato, o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad establecido en el presente artículo.

PÁRRAFO I.- Cuando las mercancías sean transportadas en un contenedor, o sobre una paleta u otro elemento de transporte análogo empleado para agruparlas, o en un vehículo, los bultos o unidades de carga enumerados en los datos del contrato como colocados en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán considerados como tales. Si no figuran así enumeradas, las mercancías que vayan en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán consideradas como una sola unidad de carga.

PÁRRAFO II.- La unidad de cuenta a la que se hace referencia en el presente artículo es el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el presente artículo deberán ser convertidas a la moneda nacional o peso dominicano, según el valor de dicha moneda en la fecha de la sentencia o del laudo, o en la fecha convenida por las partes.

ARTÍCULO 321 Límites de la responsabilidad por la pérdida causada por el retraso.- A reserva de lo dispuesto en el Párrafo 1 del artículo 322, la indemnización por pérdida o daño de las mercancías que sea imputable a retraso deberá ser calculada con arreglo al artículo 289 y la responsabilidad por la pérdida económica imputable a retraso estará limitada a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. La suma total que deba pagarse con arreglo al presente artículo y al artículo 320 no podrá exceder del límite que resulte aplicable con arreglo del artículo 320 en caso de pérdida total de las mercancías afectadas.

ARTÍCULO 322.- Pérdida del derecho a invocar el límite de la responsabilidad.- Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 285 podrá limitar su responsabilidad al tenor de lo dispuesto en el artículo 320, o de conformidad con lo estipulado en el contrato de transporte, si el reclamante prueba que la pérdida o el daño es el resultado de un acto u omisión personal de aquel que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que la pérdida o el daño probablemente se produciría.

PÁRRAFO.- Ni el porteador ni ninguna de las personas mencionadas en el artículo 285 podrá limitar su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 321 si el reclamante prueba que el retraso en la entrega resultó de un acto u omisión personal de aquel que invoque el derecho a limitar su responsabilidad, cometido con la intención de causar la pérdida resultante del retraso o temerariamente y a sabiendas de que dicha pérdida probablemente se produciría.

ARTÍCULO 323.- Prescripción.- No se podrá entablar procedimiento judicial o arbitral alguno respecto de reclamaciones o controversias derivadas del incumplimiento de obligaciones establecidas en el presente Título una vez transcurrido el plazo de dos (2) años.

PÁRRAFO.- El plazo indicado en el presente artículo empezará a correr el día en que el porteador haya entregado las mercancías o, en el caso de que las mercancías no se hayan entregado o de que se entregue sólo una parte de las mismas, el último día en el que debiera haberse efectuado su entrega. El día en el que comience a correr dicho plazo no será computable a efectos de la determinación de su vencimiento.

ARTÍCULO 324.- Prórroga del plazo para el ejercicio de acciones.- El plazo establecido en el artículo 323 no se será susceptible de interrupción ni suspensión, pero la persona contra la que se dirige la reclamación podrá en cualquier momento durante el curso de dicho plazo prorrogarlo mediante una declaración dirigida al reclamante. Dicho plazo podrá volver a ser prorrogado mediante una o más declaraciones equivalentes.

ARTÍCULO 325.- Acción de repetición.- Toda persona declarada responsable podrá ejercer una acción de repetición después de haber satisfecho la reclamación o haya sido emplazada respecto de la acción ejercida contra ella, según lo que suceda primero, tras haber expirado el plazo establecido en el artículo 323 de la presente Ley y el derecho común.

ARTÍCULO 326.- Derecho de Retención.- Nada de lo dispuesto en la presente Ley afectará al derecho que, al tenor del contrato de transporte o de la ley aplicable, pueda corresponder al porteador o una parte ejecutante de retener las mercancías para garantizar el pago de las sumas que le sean debidas, conforme se establece en el Libro Primero Título III Capítulo II Sección I Párrafo I de la presente Ley.

ARTÍCULO 327.- Validez de las cláusulas contractuales.- Salvo disposición en contrario en la presente Ley, cualquier cláusula en un contrato de transporte será nula en la medida en que:

- a) Excluya o limite, directa o indirectamente, las obligaciones del porteador o de una parte ejecutante marítima con arreglo a la presente Ley;

b) Excluya o limite, directa o indirectamente, la responsabilidad del porteador o de una parte ejecutante marítima por el incumplimiento de alguna de sus obligaciones con arreglo a la presente Ley; o

c) Disponga la cesión al porteador, o a alguna de las personas mencionadas en el artículo 285 del beneficio del seguro de las mercancías.

2. Salvo disposición en contrario en la presente Ley, cualquier cláusula en un contrato de transporte será nula en la medida en que:

a) Excluya, limite o aumente, directa o indirectamente, las obligaciones del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario previstas en la presente Ley; o

b) Excluya, limite o aumente, directa o indirectamente, la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario por el incumplimiento de sus obligaciones previstas en la presente Ley.

ARTÍCULO 328.- Normas especiales relativas a los contratos de volumen.- No obstante lo dispuesto en el artículo 327, en las relaciones entre el porteador y el cargador, todo contrato de volumen al que sea aplicable la presente Ley podrá prever derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores que los prescritos en este último.

PÁRRAFO I.- Toda condición que se aparte del régimen de la presente Ley conforme a lo previsto en el presente artículo, será vinculante únicamente cuando:

a) En el contrato de volumen conste de manera visible que incluye condiciones que se apartan del régimen de la presente Ley;

b) El contrato de volumen:

i) Haya sido individualmente negociado, o

ii) Especifique de manera visible cuáles de sus cláusulas o secciones contienen tales condiciones;

c) Se dé al cargador la oportunidad de concertar un contrato de transporte cuyas condiciones sean conformes al régimen de la presente Ley, sin que ninguna de sus condiciones se aparte de dicho régimen al amparo del presente artículo, y se le dé aviso de dicha oportunidad; y

d) La condición que se aparte del régimen de la presente Ley:

i) No sea incorporada al contrato por remisión a otro documento,

ii) Ni figure en un contrato de adhesión, no sujeto a negociación.

PÁRRAFO II.- Ninguna lista pública de precios y servicios del porteador, así como ningún documento de transporte, documento electrónico de transporte o documento similar, podrá ser considerado como un contrato de volumen a los efectos del presente artículo, pero

en un contrato de volumen cabrá incorporar por remisión los términos de dichos documentos como condiciones del contrato.

PÁRRAFO III.- El presente artículo no será aplicable a los derechos y las obligaciones prescritas en los apartados a) y b) del artículo 281 y en los artículos 296 y 299, ni a la responsabilidad dimanante del incumplimiento de alguna de dichas obligaciones o derivada de algún acto u omisión de los mencionados en el artículo 322.

PÁRRAFO IV.- Siempre que se cumplan los requisitos del párrafo 2 del presente artículo, las condiciones del contrato de volumen que se aparten del régimen de la presente Ley serán aplicables entre el porteador y una persona distinta del cargador si:

a) Dicha persona recibió información que indicaba de manera visible que el contrato de volumen contenía tales condiciones y consintió expresamente en quedar vinculada por ellas; y

b) Su consentimiento no está recogido únicamente en una lista pública de precios y servicios del porteador, en un documento de transporte o en un documento electrónico de transporte.

PÁRRAFO V.- La parte que invoque alguna condición que se aparte del régimen de la presente Ley deberá probar que se cumplen todos los requisitos prescritos para su validez.

ARTÍCULO 329.- Normas especiales relativas al transporte de animales vivos y a algunas otras mercancías.- No obstante lo dispuesto en el artículo 327 y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 328, el contrato de transporte podrá excluir o limitar las obligaciones o la responsabilidad tanto del porteador como de una parte ejecutante marítima, siempre y cuando:

a) Las mercancías transportadas sean animales vivos, si bien dicha limitación o exclusión carecerá de efecto si el reclamante prueba que la pérdida o el daño de las mercancías o el retraso en su entrega son resultado de algún acto u omisión del porteador o de alguna de las personas mencionadas en el artículo 285, cometido con la intención de causar la pérdida o el daño de las mercancías, o la pérdida derivada del retraso, o temerariamente y a sabiendas de que dicha pérdida o daño, o la pérdida ocasionada por el retraso, probablemente se produciría; o

b) El carácter o la condición de las mercancías transportadas, o las circunstancias y las condiciones en que se haya de efectuar su transporte sean tales que razonablemente justifiquen un acuerdo especial al respecto, siempre que el contrato de transporte no se refiera a cargamentos comerciales ordinarios realizados en el curso de operaciones comerciales corrientes, y que no se haya emitido un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable para el transporte de dichas mercancías.

ARTÍCULO 330.- Materias no reguladas por la presente Ley. Convenios internacionales y leyes aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte.- Nada de lo dispuesto en la presente Ley afectará la aplicación de cualquiera de los convenios internacionales, incluidas sus modificaciones futuras, que regulen la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías y que se hallen en vigor en el momento en que la presente Ley entre en vigencia:

- a) Cualquier legislación aplicable al transporte aéreo de mercancías en la medida en que dicha legislación, de acuerdo con sus normas, sea aplicable a algún tramo del contrato de transporte;
- b) Cualquier legislación aplicable al transporte de mercancías por carretera en la medida en que dicha legislación, de acuerdo con las normas, sea aplicable al transporte de mercancías cargadas en un vehículo de transporte por carretera que sea transportado a bordo de una nave marítima;
- c) Cualquier legislación aplicable al transporte de mercancías por ferrocarril en la medida en que dicha legislación, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte marítimo de mercancías complementario del transporte por ferrocarril;

ARTÍCULO 331.- Limitación global de la responsabilidad.- Nada de lo dispuesto en la presente Ley afectará a la aplicación de cualquier Convenio internacional que regulen la limitación global de la responsabilidad de los propietarios de naves marítimas o lo estipulado en el Libro V de la presente Ley.

ARTÍCULO 332.- Avería gruesa.- Nada de lo dispuesto en la presente Ley afectará a la aplicación de las condiciones del contrato de transporte ni de las normas de derecho interno relativas a la liquidación de la avería gruesa.

TÍTULO III DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES

ARTÍCULO 333.- El Contrato de Transporte Marítimo de Pasajeros y sus equipajes.- Es todo contrato concertado por un transportista o en nombre de un transportista para el transporte por mar de un lugar a otro de un pasajero o de un pasajero y su equipaje, según sea el caso a cambio de un pago denominado pasaje.

PÁRRAFO I.- A los efectos del presente Título se entenderá que el transporte marítimo de pasajeros abarca los períodos siguientes:

- a) Con respecto al pasajero y a su equipaje de camarote, el período durante el cual el pasajero y/o su equipaje están a bordo de la nave o en curso de embarque o desembarque, y el período durante el cual el pasajero y su equipaje de camarote son transportados por agua desde tierra a la nave marítima o viceversa, si el precio de este transporte auxiliar está incluido en el del pasaje o si la embarcación utilizada para realizarlo ha sido puesta a disposición del pasajero por el transportista.
- b) Con respecto al equipaje de camarote, también el período durante el cual el pasajero se encuentra en una terminal o estación marítima o en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria, si el transportista, su empleado o su agente se han hecho cargo de dicho equipaje y no lo han entregado al pasajero.
- c) Con respecto al pasajero, el transporte no comprende el período durante el cual aquél se encuentra en una terminal o estación marítima o en un muelle o en cualquier otra instalación portuaria.

ARTÍCULO 334.- Definiciones. Se entenderá por:

1.- **Transportista.-** Es toda persona que concierta, o en cuyo nombre se concierta, un contrato de transporte, tanto si el transporte es efectuado por dicha persona como por un transportista ejecutor.

2. **Transportista ejecutor.-** Es una persona distinta del transportista que, ya siendo el propietario, el fletador o la empresa explotadora de la nave, efectúa de hecho la totalidad o parte del transporte.

3. **Pasajero.-** Es toda persona transportada en una nave marítima, en virtud de un contrato de transporte de pasajeros y sus equipajes o que, con el consentimiento del transportista, viaja acompañando a un vehículo o a animales vivos, amparados por un contrato de transporte de mercancías que no se rige por lo dispuesto en el presente Título.

4. **Equipaje.-** Es cualquier artículo o vehículo transportado por el transportista en virtud de un contrato de transporte de pasajeros y sus equipajes. En este término no se incluyen:

a) Los artículos y vehículos transportados en virtud de una carta de fletamento, un conocimiento de embarque o cualquier otro contrato cuyo objeto primordial sea el transporte de mercancías, ni

b) Animales vivos.

5. **Equipaje de camarote.-** Es aquel que el pasajero lleva en su camarote o que de alguna forma se encuentra en su posesión o bajo su custodia o vigilancia. Salvo por lo que respecta a la aplicación del Párrafo 7 del presente artículo y el Párrafo del artículo 33 el equipaje de camarote comprende también el que el pasajero lleve en el interior de su vehículo o sobre éste.

6. **Pérdida o daños sufridos por el equipaje.-** Es aquel que incluye el perjuicio pecuniario resultante del hecho de que no se entregue el equipaje al pasajero en un tiempo razonable, ya llegado a su destino la nave a bordo del cual ha sido o debiera haber sido transportado, pero excluyendo los retrasos ocasionados por razones ajenas al transportista.

7. Por **suceso relacionado con la navegación.-** Se entiende naufragio, zozobra, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia de la nave;

8. Por **culpa o negligencia del transportista.-** Se entiende también la de sus empleados o agentes, si éstos actuaron en el desempeño de sus funciones;

9. Por **deficiencia de la nave.-** Se entiende cualquier funcionamiento defectuoso, fallo o incumplimiento de las reglas de seguridad aplicables con respecto a cualquier parte de la nave o de su equipo que se utilice para el escape, la evacuación, el embarco y el desembarco de los pasajeros; o que se utilice para la propulsión, el gobierno, la seguridad de la navegación, el amarre, el fondeo, la llegada o la salida de un puesto de atraque o fondeadero, o la contención de la avería después de inundación; o que se utilice para la puesta a flote de los dispositivos de salvamento.

ARTÍCULO 335.- Ámbito de aplicación.- Las estipulaciones relativas al contrato de pasaje y sus equipajes establecidas en esta Ley se aplicarán en el territorio nacional sin importar el pabellón de la nave, si el contrato de transporte se ha concertado en el territorio nacional o cuando el lugar de partida o llegada incluya el territorio dominicano.

ARTÍCULO 336.-Obligaciones del transportista.- Son obligaciones del transportista:

- a) Poner y mantener la nave en buen estado de navegabilidad durante todo el tiempo del transporte, sea en su aptitud náutica como en el número y capacidad de la dotación que conforma la tripulación;
- b) Mantener en buen estado de habitabilidad e higiene los lugares destinados al alojamiento de los pasajeros, permitiéndoles conservar bajo su custodia y vigilancia en el camarote su equipaje;
- c) Iniciar y cumplir el viaje en los plazos, con las escalas y por las rutas publicitadas;
- d) Proporcionar al pasajero alojamiento, asistencia médico-farmacéutica y alimentos a bordo, si correspondieran por la extensión temporal del viaje y en la cantidad y calidad adecuadas. La asistencia médico-farmacéutica deberá ser gratuita si fuera prestada por enfermedades ó accidentes ocasionados por la navegación;
- e) Mantener y percibir las tarifas por el precio del pasaje, como fueran publicadas.

PÁRRAFO I.- Las obligaciones del transportista se extienden desde que el pasajero y su equipaje se encuentren a bordo de la nave hasta su desembarque en destino. Se incluye, también, el período en el cual el pasajero y su equipaje sean trasladados desde tierra a la nave marítima ó viceversa, si este traslado estuviera incluido en el contrato de pasaje ó si el medio utilizado hubiera sido puesto a disposición por el transportista.

ARTÍCULO 337. Obligaciones del pasajero.- El pasajero está obligado:

- a) A pagar el precio del pasaje;
- b) A presentarse el día, hora y lugar fijados para su embarque, sea el inicio del viaje o en los lugares donde la nave hiciera escala;
- c) A cumplir los reglamentos vigentes durante el viaje y las órdenes que reciba a bordo, quedando sometido a las sanciones disciplinarias que dicte el Capitán;
- d) A no introducir en la nave material peligroso o en infracción fiscal o prohibida de ser exportado o importado;
- e) A informar por escrito al Capitán o a otro miembro de la tripulación, durante la navegación, una vez realizada la misma, las lesiones personales que hubiera sufrido en el transcurso del viaje o hasta quince (15) días después de su desembarco, si no le resultara posible ó no se exteriorizaran sus secuelas;
- f) A informar por escrito al Capitán o a otro miembro de la tripulación, antes o al momento de desembarcar, los daños visibles que hubiera sufrido el equipaje, mientras que los daños no visibles deberán ser denunciados dentro de los quince (15) días después del desembarco.

PÁRRAFO I.- El incumplimiento por el pasajero de las obligaciones señaladas en el precedente inciso b), autoriza al Capitán a emprender o proseguir el viaje sin la presencia a bordo de aquél, que no tendrá derecho para reclamar devolución alguna del precio del pasaje o perjuicio por tal motivo.

PÁRRAFO II.-A su vez, el incumplimiento por el pasajero de las obligaciones previstas en los precedentes incisos e) y f), hará presumir, salvo prueba en contrario, que el mismo desembarcó sin lesiones personales y que el equipaje llegó o fue recibido en buen estado.

ARTÍCULO 338.- Derechos del transportista.- El transportista tiene derecho a cancelar el viaje, debiendo restituir el precio proporcional de los pasajes, y reconocer las indemnizaciones que correspondieran, salvo casos de fuerza mayor;

ARTÍCULO 339.- Derechos del pasajero.- El pasajero tiene derecho:

- a) A utilizar los servicios de trasbordo que resulten necesarios ejecutar durante el viaje contratado, sin tener que abonar precio suplementario alguno;
- b) A ser alojado y alimentado a bordo, en caso de encontrarse incluidos esos servicios en el pasaje, si el viaje se interrumpiera transitoriamente, como también en caso de retardo en la partida de la nave, si la misma fuera por más de superior a 12 horas;
- c) A rescindir el contrato y reclamar los perjuicios sufridos, en caso de ser cancelado el viaje por culpa del transportista, no pudiendo reclamar esos perjuicios si la cancelación se debiera a hechos de fuerza mayor o caso fortuito. En ambos supuestos, el pasajero tendrá derecho a la devolución del precio que hubiera abonado.

ARTÍCULO 340.- Responsabilidad del Transportista.- El transportista será responsable de las pérdidas originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero causadas por un suceso relacionado con la navegación, si el suceso que originó la pérdida es imputable a la culpa o negligencia del transportista. La carga de la prueba de tal culpa o negligencia recae en el demandante.

PÁRRAFO I.- El transportista será responsable de las pérdidas originadas o daños sufridos por el equipaje de camarote si el suceso que originó las pérdidas o daño es imputable a su culpa o negligencia. Se presumirá la culpa o negligencia del transportista cuando las pérdidas hayan sido resultado de un suceso relacionado con la navegación.

PÁRRAFO II.- El transportista será responsable de las pérdidas originadas o daños sufridos por el equipaje que no sea de camarote, a menos que demuestre que el suceso que originó las pérdidas o daño no es imputable a su culpa o negligencia.

PÁRRAFO III.- La responsabilidad del transportista en virtud del presente artículo se extiende solamente a las pérdidas originadas por sucesos acaecidos durante el transporte. La carga de la prueba de que el suceso causante de las pérdidas ocurrió durante el transporte, y de la magnitud de las pérdidas, recae en el demandante.

PÁRRAFO IV.- Nada de lo dispuesto en la presente Ley irá en perjuicio de los derechos del transportista de presentar un recurso contra terceros. Del mismo modo, nada de lo dispuesto en la presente Ley irá en perjuicio de los derechos de limitación de la responsabilidad contemplados en el presente Título a favor del transportista de pasajeros y sus equipajes.

ARTÍCULO 341.- Transportista ejecutor.- Aunque haya confiado la ejecución del transporte o de parte de éste a un transportista ejecutor, el transportista seguirá siendo responsable de lo que ocurra en el transporte completo, de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley. Además, el transportista ejecutor estará regido por las disposiciones del

mismo, tanto en cuanto al ejercicio de derechos como a la satisfacción de obligaciones, respecto de la parte del transporte ejecutada por él.

PÁRRAFO I.- Respecto del transporte ejecutado por el transportista ejecutor, el transportista será responsable de los actos y omisiones del transportista ejecutor y de los de sus empleados y agentes cuando éstos actúen en el desempeño de sus funciones.

PÁRRAFO II.- A menos que el transportista ejecutor haya manifestado su consentimiento de modo expreso y por escrito, no le será de aplicación ningún acuerdo especial en virtud del cual el transportista asuma obligaciones no impuestas por la presente Ley ni se verá afectado por ninguna renuncia que el transportista pueda hacer de derechos conferidos en virtud de la Ley.

ARTÍCULO 342.- Responsabilidad Solidaria. En los casos en que tanto el transportista como el transportista ejecutor sean responsables, y en la medida en que lo sean, su responsabilidad será solidaria. Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en menoscabo de los derechos del recurso de repetición que pueda haber entre el transportista y el transportista ejecutor.

ARTÍCULO 343.- Mercancías valiosas del pasajero.- El transportista no incurrirá en responsabilidad respecto de la pérdida o daños sufridos por dinero, efectos negociables, oro, plata, joyería, ornamentos, obras de arte u otros objetos de valor, a menos que tales objetos hayan sido entregados al transportista y éste los haya aceptado para custodiarlos; en tal caso será responsable hasta el límite estipulado en el artículo 346, salvo que haya quedado convenido un límite superior de conformidad con lo dispuesto en el literal e) artículo 346.

ARTÍCULO 344.- Sobre la Causa.- Si el transportista demuestra que la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de la muerte de éste o de sus lesiones, o de la pérdida o daños sufridos por su equipaje, o que dicha culpa o negligencia han contribuido a ello, el tribunal que conozca el caso podrá, eximir al transportista o atenuar su responsabilidad, de conformidad con las leyes de derecho común.

ARTÍCULO 345.- Límite de Responsabilidad Respecto de Muertes y Lesiones.- La responsabilidad del transportista por la muerte o las lesiones de un pasajero en virtud del artículo 336 no excederá en ningún caso de 400,000.00 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto.

ARTÍCULO 346.- Límite de Responsabilidad Respecto por Pérdidas o Daños Sufridos por el Equipaje.- Los límites de responsabilidad respecto de pérdida o daños sufridos por el equipaje y vehículos son los siguientes:

- a) La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por el equipaje de camarote no excederá en ningún caso de 2,250.00 unidades de cuenta por pasajero y transporte.
- b) La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por vehículos, incluidos los equipajes transportados en el interior de éstos o sobre ellos, no excederá en ningún caso de 12,700.00 unidades de cuenta por vehículo y transporte.

- c) La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por equipajes que no sean los mencionados en los literales a) y b) del presente artículo no excederá en ningún caso de 3,375.00 unidades de cuenta por pasajero y transporte.

ARTÍCULO 347.- El transportista y el pasajero podrán acordar de forma expresa y por escrito límites de responsabilidad más elevados que los estipulados en los artículos 345 y 346. No se incluirán en los límites de responsabilidad estipulados en los artículos 345 y 346 los intereses producidos por la suma en que se cifren los daños, ni las costas judiciales.

ARTÍCULO 348.- Fórmulas de defensa y límites de responsabilidad de los empleados del transportista.- Si se entabla en contra de un empleado o agente del transportista o del transportista ejecutor una acción de resarcimiento de daños previstos en la presente Ley, dicho empleado o agente podrán valerse de las fórmulas de defensa y acogerse a los límites de responsabilidad que en favor del transportista o del transportista ejecutor establece la presente Ley, a condición de que prueben que actuaron en el desempeño de sus funciones.

ARTÍCULO 349.- Acumulación de reclamaciones.- Cuando proceda aplicar los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 345 y 346, dichos límites regirán para el total de las sumas exigibles respecto de todas las reclamaciones originadas por la muerte o las lesiones de un pasajero o por la pérdida o daños sufridos por su equipaje.

PÁRRAFO I.- Respecto del transporte ejecutado por el transportista ejecutor, el total de las sumas exigibles al transportista y al transportista ejecutor, así como a los empleados y agentes de éstos que actuaron en el desempeño de sus funciones, no excederá de la mayor de las sumas que en virtud de la presente Ley pudiera haber sido sancionada como exigible al transportista o al transportista ejecutor, si bien ninguna de las personas mencionadas serán obligadas a pagar una suma que rebase el límite que le sea aplicable.

ARTÍCULO 350.- Pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad.- El transportista no podrá acogerse al beneficio de los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 345 y 346 si se demuestra que los daños fueron consecuencia de un acto o de una omisión del transportista, obrando éste con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente causaría tales daños.

PÁRRAFO.- De igual el empleado o agente del transportista o del transportista ejecutor no podrá acogerse al beneficio de tales límites si se demuestra que los daños fueron consecuencia de un acto o de una omisión de dichos empleado o agente, si éstos obraron con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían tales daños.

ARTÍCULO 351.- Notificación de pérdida o daños sufridos por el equipaje.- El pasajero notificará por escrito al transportista o a su agente:

a) El daño visible sufrido por el equipaje, debiendo dar tal notificación:

i) Respecto del equipaje de camarote, antes de desembarcar o cuando esté desembarcando el pasajero;

ii) Respecto de todo otro equipaje, antes de que éste sea devuelto o al tiempo de que esto ocurra;

b) el daño no visible o pérdida sufridos por el equipaje, debiendo dar la notificación dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de desembarco o de devolución, o a la fecha en que la devolución debería haber sido efectuada.

2. Si el pasajero deja de cumplir lo dispuesto en el presente artículo se entenderá, salvo prueba en contrario, que ha recibido su equipaje en buen estado.

3. La notificación por escrito no será necesaria si en el momento de ser recibido el equipaje éste fue examinado conjuntamente por las dos partes interesadas para determinar su estado.

ARTÍCULO 352. Contrato de pasaje. Cesión.- El contrato de pasaje se prueba por la emisión de un billete o pasaje donde deberá constar sus datos que identifican las partes, fecha y lugares de partida y destino, precio y comodidades que correspondan al pasajero. Si el billete fuera nominativo, su cesión ó transferencia sólo tendrá valor con el consentimiento o aceptación del transportista. Si el billete fuera emitido al portador, no podrá cederse ó transferirse después de iniciado el viaje.

ARTÍCULO 353.- Seguro Obligatorio.- Cualquier transportista que efectúe de hecho la totalidad o parte del transporte habrá de mantener un seguro u otra garantía financiera, tal como una garantía bancaria o de entidad financiera similar, que cubra su responsabilidad en virtud del presente Convenio con respecto a la muerte y lesiones de los pasajeros. El límite del seguro obligatorio u otra garantía financiera no será inferior a 250,000.00 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto. La nave tendrá en todo momento un certificado que atestigüe la vigencia de dicho seguro o garantía financiera.

ARTÍCULO 354.- Prescripción de la acción.- El derecho a entablar cualquier acción de resarcimiento de daños y perjuicios debidos a la muerte o a lesiones de un pasajero o a la pérdida o daños sufridos por el equipaje prescribirá transcurrido un plazo de dos (2) años.

PÁRRAFO I.- El plazo de prescripción se contará como sigue:

a) En caso de lesión, desde la fecha de desembarco del pasajero;

b) En caso de muerte ocurrida durante el transporte, desde la fecha en que el pasajero debiera haber desembarcado, y en el caso de lesión sufrida durante el transporte y que dé como resultado el fallecimiento del pasajero después de su desembarco, desde la fecha del fallecimiento, siempre que este plazo no exceda de tres años contados a partir de la fecha del desembarco;

c) En caso de pérdida o daños sufridos por el equipaje, desde la fecha del desembarco o desde la fecha en que debería haberse efectuado el desembarco, si ésta es posterior.

PÁRRAFO II.- Para determinar los motivos de suspensión y de interrupción de los plazos de prescripción regirá lo dispuesto por el derecho común, supletorio a esta Ley de Comercio Marítimo.

PÁRRAFO III.- No obstante lo dispuesto en el presente artículo, el plazo de prescripción podrá ser prorrogado previa declaración del transportista o por acuerdo concertado entre las

partes después de surgida la causa que haya motivado la acción. La declaración o el acuerdo se harán por escrito.

ARTÍCULO 355.- Nulidad de estipulaciones contractuales.- A reserva de lo dispuesto en el artículo 347, se tendrá por nula y sin efecto toda estipulación contractual que, convenida antes de ocurrir el hecho causante de la muerte o lesión de un pasajero o de la pérdida o daños sufridos por el equipaje del pasajero, tenga por objeto eximir a cualquier persona responsable en virtud de la presente Ley de su responsabilidad con respecto al pasajero o establecer un límite de responsabilidad inferior al fijado por la presente Ley, y cualquier estipulación cuyo objeto sea desplazar la carga de la prueba que recae en el transportista o en el transportista ejecutor, o limitar la posibilidad de elección mencionada del artículo 347, si bien la nulidad de tales estipulaciones no dejará sin efecto el propio contrato de transporte, que seguirá sujeto a las disposiciones de la presente Ley.

TÍTULO IV DEL CONTRATO DE REMOLQUE

CAPÍTULO I: DEL CONTRATO DE REMOLQUE TRANSPORTE

ARTÍCULO 356.- Concepto.- El contrato de remolque transporte es aquel que consiste en la operación de trasladar por agua una embarcación u otro objeto, desde un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la embarcación remolcadora y mediante el suministro por ésta de toda o parte de la fuerza de tracción y paralelamente, tomando a su cargo la custodia y entrega en destino de la nave u objeto remolcado a cambio de un pago denominado flete.

PÁRRAFO I.- Las estipulaciones contenidas en esta Ley serán supletorias de los contratos convenidos por las partes, cuyas cláusulas tienen total validez, siempre que no contradigan el ordenamiento legal dominicano, el buen orden, uso y costumbres.

PÁRRAFO II.- El contrato de remolque debe constar por escrito y su contenido debe proveer, el nombre y dirección del naviero de la nave remolcadora, al igual que el nombre y dirección del naviero de la nave u objeto remolcado. Nombre y especificaciones de las embarcaciones remolcadora y remolcada. Lugar de salida y destino, el precio, la forma y plazo de pago, fecha, lugar y firma del contrato, así como cualquier otro aspecto relevante.

ARTÍCULO 357.- Obligaciones del naviero de la nave remolcadora.- Son obligaciones del naviero de la nave remolcadora:

- a) Poner la nave remolcadora a disposición del naviero de la nave a ser remolcada, en el tiempo y lugar convenidos, con las condiciones técnico-constructivas y el poder de tracción pactados.
- b) Poner y mantener la nave remolcadora en buen estado de navegabilidad, con sus servicios de tracción en funcionamiento y con los certificados habituales, tripulación y pertrechos adecuados durante todo el tiempo que dure el remolque, es decir, el desplazamiento de la nave remolcada;
- c) Dar aviso al naviero de la nave a ser remolcada, cuando la nave remolcadora se encuentre listo para iniciar el remolque estipulado;

- d) Iniciar y cumplir el remolque como fuera convenido y según determinen las reglas de navegación de conformidad con las normas internacionales, en razón de las circunstancias en que se efectúen;
- e) Tomar a su cargo el pago de los gastos, tasas y derechos que origine la navegación del remolcador durante el remolque;
- f) Dar aviso en destino a la contraparte, del cumplimiento del remolque.

ARTÍCULO 358.- Obligaciones del naviero de la nave remolcada.- Son obligaciones del naviero de la nave remolcada:

- a) Poner en condiciones de navegabilidad ó de flotabilidad la nave a remolcar, según corresponda y sea posible;
- b) Poner a disposición la nave a ser remolcada al Capitán de la nave remolcadora en el lugar y tiempo convenidos;
- c) Pagar el flete pactado.

ARTÍCULO 359. Derechos del naviero de la nave remolcadora.- El naviero de la nave remolcadora tiene derecho a:

- a) Sustituir la nave remolcadora por otro de semejantes características técnico-constructivas y de similar poder de tracción, si no hubiera sido identificado expresamente en el Contrato;
- b) Rescindir ó dar por terminado el remolque cuando por razones de fuerza mayor le imposibiliten iniciarlo ó continuarlo. Para su procedencia, ese impedimento debe tener tal entidad como para imposibilitar el remolque y poner en real peligro a las naves remolcadas y remolcadoras;
- c) Percibir el correspondiente premio de salvamento si después de darse por terminado el remolque, según dispone el inciso precedente, el Capitán de la nave remolcadora prestara auxilio a la nave remolcada, conforme determinan las reglas generales del salvamento;
- d) Percibir las correspondientes contribuciones de los intereses de la nave remolcada y de su carga y flete, por los daños y gastos realizados en avería gruesa para la salvaguarda común.
- e) Cuando la nave remolcada no llegase a su destino final por causas de fuerza mayor o ajenas al control del naviero de la nave remolcadora, éste podrá llevar la nave remolcada, al lugar más cercano que le resulte posible, siempre que dicho lugar sea seguro para la nave remolcada.
- f) Cuando el naviero de la nave remolcada no pagase el flete correspondiente u otros gastos que le correspondan, el naviero de la nave remolcadora tendrá derecho a embargar los objetos remolcados con carácter privilegiado.

ARTÍCULO 360.- Derecho del naviero de la nave remolcada.- El naviero de la nave remolcada tiene derecho de rescindir el contrato de remolque ante el incumplimiento de las obligaciones previstas en los incisos a) y c) del Artículo 357 del naviero de la nave remolcadora sin necesidad de intimar su cumplimiento ó poner en mora a la contraparte.

ARTÍCULO 361.- Daños causados durante el remolque. Si durante el remolque la nave remolcadora sufriera daños por causa imputable a la nave remolcada o por su negligencia, ésta última pagará al naviero de la nave remolcadora la reparación de la misma y la indemnizará si diere a lugar. Si el daño se debiere a la responsabilidad de ambas partes, entonces cada asumirá la reparación de su propio daño respectivamente.

PÁRRAFO I.- No obstante lo dispuesto anteriormente, el naviero de la nave remolcadora no será responsable, si prueba que el daño ha sido causado por una de las siguientes eventualidades:

- i) Culpa del práctico, cuando su uso sea obligatorio.
- ii) Culpa o negligencia del remolcador al intentar salvar vidas humanas o propiedades en el mar.

PÁRRAFO II.- Si durante el remolque, se causaren daños o perjuicios a terceros, debido a la culpa o negligencia de la nave remolcadora o remolcada serán ambas partes responsables en el grado de culpa en que haya incurrido. Si alguna de las partes ha pagado en exceso a su proporción correspondiente, entonces tendrá el derecho de repetir en contra de la otra.

ARTÍCULO 362.- Unidad de la nave remolcador y remolcado.- Cuando la nave remolcadora y la nave remolcada pertenecen al mismo naviero o son operados por la misma empresa en el transporte de mercaderías, será considerado como un contrato de transporte de mercaderías, regulado por la Título II del Libro III de la presente Ley, a menos que mediare entre las partes un contrato de fletamento, en cuyo caso se aplicarán las normas relativas al fletamento establecidas en el Título I del Libro III de esta Ley.

ARTÍCULO 363.- Existencia de peligro durante el remolque.- Si durante el remolque existiera algún peligro que afecte o amenace la nave o los bienes remolcados, y si la nave remolcadora ofrece este servicio extraordinario y excepcional ante tal peligro logrando salvar dicha nave o bienes; estos servicios no pueden ser considerados como parte del contrato de remolque, sino que estamos en presencia de la figura jurídica de salvamento, de conformidad con los Convenio sobre la materia, de los cuales la República Dominicana sea parte.

CAPÍTULO II: DEL CONTRATO DE REMOLQUE MANIOBRA O REMOLQUE PORTUARIO

ARTÍCULO 364.- El contrato de remolque Maniobra o remolque portuario.- Es el contrato mediante el cual la nave remolcadora proporciona a la remolcada la fuerza de tracción o propulsión necesaria para la ejecución de las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones, conforme lo haya establecido la autoridad marítima competente.

ARTÍCULO 365. Obligaciones del naviero de la nave remolcadora.- Entre las obligaciones principales de la nave remolcadora se encuentran:

- a) El naviero de la nave remolcadora debe ponerla a disposición de la nave remolcada, es decir, situarla en la proximidad de la nave remolcada y dar comienzo a las operaciones en el lugar y el tiempo convenido, utilizando para ello una nave marítima remolcadora en condiciones de navegabilidad.
- b) Esta obligación se extiende tanto a la navegabilidad de la nave remolcadora relativa a la idoneidad para remolcar como también cumplir con los requisitos de seguridad marítima establecidas por la Armada de la República Dominicana. La nave remolcadora debe ser idónea en todos los aspectos relativos a los equipos de radiocomunicaciones y otros equipos auxiliares de la navegación, tener todos sus

aparejos de cubierta, los cables de remolque, tripulación debidamente capacitada y adecuada y la documentación adecuada para dar el servicio. El naviero de la nave remolcadora se reserva el derecho de reemplazar, incluso en el curso de las maniobras, uno o varios remolcadores con otros pertenecientes a su empresa u otros propietarios.

c) La nave remolcadora puede suministrar los cables de remolque adecuados para las operaciones de remolque sin que esto afecte en modo alguno el principio de responsabilidad establecido en este Capítulo que pesa sobre la nave remolcada. La nave remolcada podrá, a petición propia, usar su propio cable de remolque, pero esta preferencia no será en ninguna forma un derecho, correspondiente a reducir el precio de remolque.

ARTÍCULO 366.- Obligaciones del naviero de la nave remolcada.- Las obligaciones básicas del naviero de la nave remolcada son las siguientes:

- a) Pago del servicio convenido.
- b) La nave remolcada debe cumplir con los requisitos requeridos para el remolque.

ARTÍCULO 367.- La nave remolcadora es auxiliar de la nave remolcada.- La nave remolcadora es auxiliar de la navegación, y en tal sentido, la responsabilidad del capitán de la nave remolcada no puede ser sustituida, quien se mantendrá en todo momento como responsable de la seguridad de la navegación de su nave. A lo largo de la duración del contrato el capitán y la tripulación de los remolcadores se encuentran bajo el control, dirección y a disposición de la nave remolcada para realizar la operación contratada. Por lo tanto, los remolcadores están bajo el cuidado del capitán y la tripulación de la nave remolcada. Siendo esto así, cualquier daño o gastos de cualquier naturaleza que sean incurridos por la embarcación remolcada o por el remolcador o remolcadores en el curso de las operaciones de remolque, serán sufragados exclusivamente por el naviero de la nave remolcada. Este último también será responsable de cualquier reclamación presentada por terceros contra la nave remolcada o en contra de los remolcadores que surjan de cualquier incidente durante estas operaciones. Sin embargo, el naviero de la nave remolcadora seguirá siendo responsable, por negligencia personal intencional en el cumplimiento de su compromiso de suministrar los remolcadores y tripulaciones adecuados para la operación.

ARTÍCULO 368.- Retraso en la ejecución de la operación.- En ningún caso se podrá realizar un reclamo contra el naviero de la nave remolcadora en caso de retraso o de las consecuencias de los mismos. Cualquier operación iniciada se considera debida en su totalidad, incluso en el caso de pérdida de la embarcación remolcada por cualquier motivo que no sea por negligencia personal del naviero remolcador. El naviero remolcador tiene derecho al pago del precio de toda operación ordenada.

ARTÍCULO 369.- Tasas portuarias y otras tarifas.- Las tasas portuarias, practicafe o cualesquiera otras tasas vinculadas con el atraque de la embarcación remolcada serán sufragados por el naviero de la nave remolcada, así como todos los gastos de la apertura de los puentes o bloqueos.

ARTÍCULO 370.- Existencia de peligro durante el remolque.- Al igual que con el remolque transporte la nave remolcadora tiene derecho al pago en los casos en que circunstancias excepcionales modifican la naturaleza de los servicios estipulados en el

contrato y la nave remolcadora ofrece este servicio extraordinario y excepcional ante tal peligro logrando salvar dicha nave o bienes; estos servicios no pueden ser considerados como parte del contrato de remolque, sino que estamos en presencia de la figura jurídica de salvamento, de conformidad el Convenio internacional que rige la materia y la República Dominicana sea parte.

ARTICULO 371.- Sobre el pago del remolque.- Las operaciones de remolque se pagarán en dinero contante y disponible, en el puerto de remolque de acuerdo a las tarifas negociadas con la nave remolcada.

ARTÍCULO 372.- Duración del contrato.- El contrato se inicia cuando la nave remolcadora se encuentra en posición de recibir órdenes para tomar el remolque y de atender dichas órdenes, o cuando la nave remolcadora le ha dado el cabo a la nave remolcada para el inicio del remolque. Sin embargo, y una vez solicitados los servicios del remolcador, aun cuando no se haya ejecutado el mismo, si el remolcador ha salido al encuentro de la nave remolcada, el naviero de la nave remolcada tendrá la obligación de pagar los gastos incurridos y la tarifa acordada por la nave remolcada. Este contrato termina, una vez que se haya completado la operación.

ARTÍCULO 373.- Prescripción.- Las acciones derivadas de un contrato de remolque prescriben al término de dos (2) años, contado desde la fecha en que se realizó o debió realizarse el remolque.

TÍTULO V: DEL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

ARTÍCULO 374.- Concepto de Transporte Multimodal.- Se entiende por Transporte Multimodal Internacional el porte de mercancías, por dos modos de transporte por lo menos, en virtud de un Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar situado en un país mediante el cual un Operador del Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

ARTÍCULO 375.- Las disposiciones del presente título no afectarán el derecho del usuario a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

ARTÍCULO 376.- Se entenderá por Contrato de Transporte Multimodal al acuerdo de voluntades en virtud del cual un Operador del Transporte Multimodal se obliga, contra el pago de un flete, a ejecutar el Transporte Multimodal Internacional de mercancías.

ARTÍCULO 377.- Se entenderá por Operador de Transporte Multimodal la persona que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento de contrato. El Expedidor o Porteador es toda persona que celebra un contrato con el operador para el transporte multimodal internacional de mercancías.

PÁRRAFO: No se considerará a los fines de la presente Ley como Operador de Transporte Multimodal, a los Puertos y Terminales Portuarias ni las empresas que los operen, aún cuando éstos intervengan en el transporte multimodal internacional de mercancías.

ARTÍCULO 378.- Documento de Transporte Multimodal.- El Operador del Transporte Multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia, emitirá, un documento de Transporte

Multimodal el cual, a elección del expedidor, será negociable o no negociable. El documento de transporte multimodal firmado por el Operador de este transporte, hace prueba de este tipo de contrato, acredita que el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia y se compromete a trasladarlas y entregarlas de conformidad a lo convenido. El documento de transporte multimodal será pactado libremente entre las partes y de acuerdo a las leyes, usos y costumbres comerciales. Su forma y contenido se regirán por los usos y costumbres internacionales.

PÁRRAFO.- El documento deberá ser fechado y firmado por el Operador del Transporte Multimodal o por la persona autorizada al efecto por él. La firma podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos o por cualquier otro medio mecánico o electrónico.

ARTÍCULO 379.- Los datos contenidos en el documento de Transporte Multimodal establecen la presunción, salvo prueba en contrario, de que el Operador del Transporte Multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías, tal como aparecen descritas en dicho documento a menos que se haya incluido en el texto impreso de dicho documento o se haya añadido de otra manera a este una indicación en contrario como “peso, naturaleza y número declarados por el cargador”; “contenedor llenado por el cargador” u otras expresiones análogas.

PÁRRAFO.- No se admitirá prueba en contrario si el documento de Transporte Multimodal ha sido transferido a un tercero que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraban en ese documento, o si el respectivo mensaje de intercambio electrónico de datos ha sido transmitido al consignatario, que ha acusado recibo y ha procedido de buena fe basándose en él.

ARTÍCULO 380.- El expedidor, ya sea que actúe directamente o por medio de otro que actúe en su nombre, garantizará al Operador del Transporte Multimodal, la exactitud, en el momento de que el Operador del Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia, de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado para que se incluyan en el Documento de Transporte Multimodal.

ARTÍCULO 381.- El expedidor indemnizará al Operador del Transporte Multimodal, de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el artículo anterior.

ARTÍCULO 382.- Con relación a los artículos 380 y 381, el expedidor seguirá siendo responsable, aún cuando haya transferido el Documento de Transporte Multimodal.

ARTÍCULO 383.- La responsabilidad del operador del transporte multimodal abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia, hasta el momento en que las entrega, y sin perjuicio de su derecho de repetición.

PÁRRAFO.- La responsabilidad del operador de transporte multimodal no excluye la responsabilidad individual de los otros transportistas que aporten los diversos modos de transportes empleados, en virtud del contrato con el operador o que hayan asumido el transporte por cuenta del operador. Éstos serán solidariamente responsables frente al Operador, de las pérdidas, daños o retraso de las mercancías durante el trayecto a su cargo,

pudiendo accionar el operador del transporte multimodal, contra los transportadores responsables de aquellos hechos que paguen en ocasión de una etapa del trayecto no efectuado por éste y aún en repetición.

ARTÍCULO 384.- El operador del transporte multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

- a) Cuando el documento de transporte multimodal sea haya emitido en forma negociable “al portador”, a la persona que presente uno de los originales del documento;
- b) Cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable “a la orden” a la persona que presente uno de los originales del documento debidamente endosado;
- c) Cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable a nombre de una persona, determinada, a esta persona previa acreditación de su identidad y contra presentación de uno de los originales del Documento. Si tal documento ha sido transferido “a la orden” o en blanco, se aplicará lo dispuesto en el apartado b);
- d) Cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario, previa prueba de su identidad; o,
- e) Cuando no se haya emitido ningún documento, a la persona que se designe en las instrucciones recibidas del expedidor o de una persona que haya adquirido los derechos del expedidor o del consignatario según el contrato de transporte multimodal.

ARTÍCULO 385.- Todas las disposiciones contenidas en el Título Segundo del Libro Tercero de esta Ley regirán el Transporte Multimodal en cuanto a la responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal, reclamaciones, plazos de prescripción y demás menciones contenidas en los mismos.

TÍTULO VI: DE LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS

ARTÍCULO 386.- Del Contrato de Prestación de Servicios Logísticos.- Las partes establecerán por contrato los servicios y responsabilidades correspondientes a la prestación de los servicios logísticos, de conformidad a las leyes, normas y los usos y costumbres.

ARTÍCULO 387.- Logística.- Es la actividad que comprende todos los procesos necesarios para la administración del flujo de abastecimiento, que comprende el almacenamiento de materias primas, bienes intermedios y productos terminados, de manera que estos estén dispuestos en la cantidad adecuada, en un lugar específico de conveniencia para los operadores de la cadena productiva o de comercio, en el momento apropiado, así como el suministro de los diferentes servicios que forman parte del flujo del enlace entre los procesos.

ARTÍCULO 388.- Centro Logístico.- Área ubicada en Zona Primaria Aduanera o su extensión en el interior de la cual se realizan por parte de Empresas Operadoras Logísticas, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el mercado nacional como para el mercado internacional.

ARTÍCULO 389.- Empresa Operadora de Centro Logístico.- Es la persona jurídica, constituida bajo cualesquiera de las formas societarias establecidas en la legislación de sociedades, debidamente autorizada por la Dirección General de Aduanas (DGA), la que

tendrá a su cargo proyectar, construir, conservar, explotar y promocionar, por ella misma o a través de terceras personas, el Centro Logístico, y, en particular, suministrar las infraestructuras y equipamientos comprendidos en la misma; así como, los servicios que puedan instalarse o desarrollarse en dichas infraestructuras y equipamientos.

ARTÍCULO 390.- Empresas Operadoras Logísticas.- Son aquellas empresas autorizadas por la Dirección General de Aduanas (DGA) para operar como tales dentro de un Centro Logístico, y, suministrar a terceros o a sí mismos los siguientes servicios: almacenaje; administración de inventarios; clasificación, consolidación; des-consolidación y distribución de cargas; empaque, re-empaque, etiquetaje, re-etiquetaje, embalaje, re-embalaje y fraccionamiento de productos; refrigeración, reexportación, separación, transportación; así como, cualquier otra actividad propia de la logística que contribuya a facilitar la competitividad de las empresas y que hayan sido autorizadas previamente por la Dirección General de Aduanas.

ARTÍCULO 391.- Mercancías en Centros Logísticos.- Las mercancías de origen o procedencia extranjera que se encuentren en los Centros Logísticos estarán suspendidas temporalmente del pago de los derechos e impuestos aplicables al comercio exterior, hasta tanto se presenten bajo los regímenes u operaciones aduaneras a los que se acogerán según las modalidades establecidas en las normas aduaneras vigentes. Esta modalidad incluye el almacenamiento de las mercancías en recintos habilitados dentro de Zona Primaria Aduanera, en condición de Régimen de Depósito Logístico.

ARTÍCULO 392.- Proceso(s) Mínimo(s) u Operaciones Mínimas o Insuficientes.- son aquellos que no son considerados como procesos de manufactura, e incluyen siguientes operaciones: a) operaciones necesarias para la preservación de las mercancías durante el transporte o almacenamiento (tales como aireación, ventilación, secado, refrigeración, congelación); b) embalaje; c) etiquetado; d) empacado; e) envasado, desensado y reenvasado; f) montaje; g) repintado o adhesión de marcas, h) simple reunión para constituir una mercancía completa, i) formación de juego o surtido de mercancías, o agrupación en paquetes; j) pelado, descascarado o desconchado, deshuesado, estrujado o exprimido; k) eliminación de polvo o de partes averiadas o dañadas, aplicación de aceite, pintura contra el óxido o recubrimiento protectores; l) fraccionamiento, empaque o re-empaque, siempre que no implique un cambio de clasificación arancelaria; m) dilución con agua o en cualquier otra solución acuosa; ionización y salazón; y n) la simple mezcla.

LIBRO IV

DE LOS SEGUROS MARÍTIMOS

TÍTULO I

DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

ARTÍCULO 393.- El contrato de seguro marítimo es aquel mediante el cual el asegurador se compromete, a cambio de la prima respectiva, a asumir determinados riesgos marítimos y a indemnizar al asegurado que tenga un interés asegurable, en la forma y medida convenidas, por las pérdidas, daños y gastos ocasionados por la materialización de los riesgos marítimos cubiertos, aun cuando sólo una parte de la expedición comprenda la navegación marítima.

PÁRRAFO.- El contrato de seguro marítimo podrá hacerse extensivo a la protección de riesgos no marítimos que sean accesorios a una expedición marítima. Salvo pacto o disposición legal en contrario, las normas sobre seguros marítimos se aplican también a los seguros de navegación en aguas interiores y fluviales.

ARTÍCULO 394.- Pueden ser objetos de la cobertura de seguro marítimo:

1. La nave en todo estado, incluyendo en construcción, navegación, explotación, reparación, remolque o desguace;
2. El flete;
3. Las mercancías u otros bienes materiales del transporte;
4. El precio del pasaje;
5. La responsabilidad patrimonial derivada del ejercicio de la navegación; y
6. Cualquier otro interés expuesto a los riesgos de una expedición marítima.

ARTÍCULO 395.- La nave en construcción puede ser cubierta por el seguro marítimo desde la fecha en que se inicie efectivamente su fabricación.

ARTÍCULO 396.- El contrato de seguro marítimo se rige por los pactos lícitos que acuerden los contratantes. En su defecto se aplicarán las normas del presente Libro y supletoriamente las disposiciones legales generales sobre el contrato de seguro, en cuanto no se opongan a las normas de la presente Ley.

ARTÍCULO 397.- El seguro marítimo puede contratarse bajo el sistema de riesgos enumerados o bajo el sistema de todo riesgo.

PÁRRAFO I.- En el caso que se contrate bajo el sistema de riesgos enumerados, sólo serán indemnizables las pérdidas, daños y gastos cuya causa principal o determinante sea uno de los riesgos cubiertos en la póliza. Corresponderá al asegurado probar que la pérdida, daño o gasto, materia de su reclamo fue causado por un riesgo cubierto por la póliza y que ocurrió durante la vigencia de la póliza de seguro.

PÁRRAFO II.- Si se contrata bajo el sistema de todo riesgo, serán indemnizables las pérdidas, daños y gastos causados por cualquier riesgo, con excepción de aquéllos que expresamente se hayan consignado en la póliza como riesgos excluidos. Estará a cargo del asegurado probar que el siniestro ocurrió durante la vigencia de la póliza. Si el asegurador sostuviera que la causa principal o determinante de la pérdida, daño o gasto, ha sido uno de los riesgos expresamente excluidos de la cobertura, deberá probarlo.

ARTÍCULO 398.- El contrato de seguro marítimo queda perfeccionado desde el momento en que el asegurador expresa su aceptación a la propuesta del asegurado de acuerdo con las reglas del derecho común y la prima ha sido pagado.

PÁRRAFO I.- Servirán para acreditar dicha aceptación las anotaciones que en tal sentido hubiese estampado en la propuesta, la nota de cobertura u otro documento que se acostumbre circular entre el asegurador y el asegurado o su corredor, para la celebración del contrato, tales como, e-mails, cartas, faxes o cualquier otra forma de documentación escrita.

PÁRRAFO II. - Una vez perfeccionado el contrato de seguro marítimo, el asegurador deberá emitir y entregar al asegurado la póliza de seguro en el plazo máximo de diez (10) días hábiles. Tendrá igual valor que la póliza, la nota de cobertura u otro documento que en la práctica use el asegurador para señalar los términos y condiciones del contrato.

ARTÍCULO 399.- Salvo estipulación en contrario en la póliza, el asegurado puede ceder su posición contractual, en cuyo caso el cesionario asumirá todos los derechos y obligaciones del cedente conforme al contrato de seguro. El asegurador puede oponer al cesionario y éste a aquél, las excepciones y medios de defensa derivados del contrato. La cesión del contrato de seguro puede efectuarse por endoso en la póliza o en la forma que establezca el derecho comercial.

ARTÍCULO 400.- Será nulo el contrato de seguro celebrado con posterioridad al siniestro o a la cesación del riesgo. Sin embargo, si el contrato contuviese la cláusula sobre buenas o malas noticias se reputará válido, salvo que se demuestre que el asegurado o quien contrató por él, conocía del siniestro o el asegurador de la cesación del riesgo cuando contrataron el seguro.

CAPÍTULO I: DISPOSICIONES COMUNES A LOS DIVERSOS TIPOS DE SEGURO MARÍTIMO

SECCIÓN I: DEL INTERÉS ASEGURABLE

ARTÍCULO 401.- Una persona tiene interés asegurable en el objeto asegurado cuando por su relación legal o de tenencia con dicho objeto está en situación de beneficiarse por el feliz arribo del mismo o de perjudicarse ó incurrir en responsabilidad a consecuencia de la pérdida o daño al objeto asegurado, de tal manera que su patrimonio pueda resultar afectado, directa o indirectamente, por la realización de un riesgo. El asegurado deberá tener interés asegurable al momento del siniestro, no siendo necesario que lo tenga al tiempo en que se celebró el contrato de seguro.

ARTÍCULO 402.- El contrato de seguro marítimo será ineficaz si el asegurado no tuviese un interés asegurable en el momento señalado por el artículo 401. Serán válidos los pactos que establezcan una presunción de existencia de interés por parte del asegurado al demostrar que tuvo dicho interés al momento del siniestro. El interés parcial del cualquier naturaleza también es asegurable.

SECCIÓN II: DEL VALOR ASEGURABLE

ARTÍCULO 403.- El valor asegurable es el valor real del objeto asegurado. Si el valor del objeto asegurado ha sido fijado de común acuerdo por las partes en la póliza o en un documento anexo, el valor así convenido constituirá el valor asegurable y será obligatorio para ambas partes, salvo que hubiese mediado dolo por parte del asegurado.

PÁRRAFO.- El solo hecho de que el valor sea declarado en la póliza no crea la presunción de haber sido convenido por las partes, salvo en el seguro de casco y maquinarias. En este tipo de seguro, el asegurador puede exigir, antes del perfeccionamiento del contrato, que la nave sea evaluada por un perito o inspector.

ARTÍCULO 404.- El valor convenido en la forma prevista por el artículo anterior, se reputará el único válido para todos los efectos del contrato, sin embargo el valor convenido no será conclusivo para el efecto de determinar si el siniestro constituye ó no pérdida total real o constructiva.

ARTÍCULO 405.- Las partes podrán estipular, para el fin de determinar si existe o no pérdida total real o constructiva, que el valor reparado del objeto asegurado sea considerado como el valor convenido en la póliza.

ARTÍCULO 406.- Si la suma asegurada es inferior al valor asegurable, se reputará al asegurado como asegurador por la diferencia y, en consecuencia, las pérdidas y gastos se imputarán al asegurador y al asegurado en la misma proporción que exista entre la suma asegurada y el valor asegurable. En este caso, el asegurador sólo indemnizará la parte alícuota que le corresponda.

ARTÍCULO 407.- Si la suma asegurada excede al valor asegurable, el asegurador sólo indemnizará al asegurado hasta el límite del valor asegurable, salvo que haya mediado dolo por parte del asegurado, en cuyo caso el contrato estará afectado de nulidad absoluta y el asegurador tendrá derecho a la prima entera.

ARTÍCULO 408.- En el caso de que el asegurado haya celebrado varios contratos de seguro sobre un mismo objeto y riesgos, y respecto del mismo interés asegurable y el total de las sumas aseguradas exceda el valor asegurable, los diversos aseguradores serán solidariamente responsables frente al asegurado, hasta el límite de la suma asegurada por cada uno de ellos pero sin que el asegurado pueda obtener en conjunto una indemnización superior a la que le corresponda de acuerdo al valor asegurable.

PÁRRAFO.- El asegurado, al formular su reclamación, deberá acreditar al asegurador bajo cuya póliza reclame, las cantidades que haya recibido en ejecución de las otras pólizas de seguro. Los aseguradores que hayan abonado la indemnización en la forma establecida en el presente artículo, podrán exigir que los demás aseguradores contribuyan a prorrata de acuerdo con las condiciones de cada contrato.

ARTÍCULO 409.- Cuando varios aseguradores concurren a asegurar un mismo objeto y riesgo en una proporción determinada, cada asegurador será directamente responsable frente al asegurado en la proporción que le corresponda y no será de aplicación la solidaridad prevista en el artículo anterior.

ARTÍCULO 410.- En el caso de coaseguro a que se refiere el artículo anterior, el asegurador administrador o líder ejercerá la representación de los demás coaseguradores en la gestión ordinaria del contrato, en la adopción de cualquier medida frente al asegurado respecto del siniestro y su liquidación, así como en las reclamaciones contra terceros responsables del daño.

PÁRRAFO.- Para tales efectos, salvo estipulación en contrario consignada en la póliza o en un documento anexo, el asegurador líder tendrá la representación judicial o extrajudicial, tanto activa como pasiva, de los otros coaseguradores, con las facultades generales y especiales, inclusive la de interponer demandas contra el asegurado y/o contra terceros responsables del siniestro y contestar las demandas que el asegurado interponga. En defecto de estipulación en la póliza, se considerará como asegurador administrador o líder al coasegurador que tenga la mayor participación en el seguro.

SECCIÓN III: DE LAS DECLARACIONES DEL ASEGURADO PARA LA ESTIMACIÓN DEL RIESGO

ARTÍCULO 411.- El asegurado está obligado a declarar al asegurador antes de que se perfeccione el contrato, todos los hechos o circunstancias que conozca o se presuman conocidos por él y que puedan influir en la estimación de los riesgos. Si el contrato se celebra por medio de un agente o corredor, éste estará obligado a declarar al asegurador los hechos ó circunstancias que conozca o que se presuman conocidos por dicho agente ó corredor, así como los hechos y circunstancias que sean conocidos por el asegurado, salvo que lleguen a su conocimiento demasiado tarde para ser comunicados al agente o corredor.

ARTÍCULO 412.- La declaración falsa o inexacta, así como la ocultación u omisión de declarar los hechos o circunstancias a que se refiere el artículo anterior, efectuadas de mala fe, acarrearán la nulidad absoluta del contrato de seguro y liberan de toda responsabilidad al asegurador, el que tendrá derecho a hacer suya la prima entera.

ARTÍCULO 413.- Si el asegurado o quien contrató por él, hubiese actuado de buena fe, esto es sin intención de ocultar la verdadera magnitud del riesgo, el contrato será válido y el asegurador tendrá derecho a reajustar el monto de la prima.

ARTÍCULO 414.- No hay obligación de declarar aquellos hechos o circunstancias que disminuyan el riesgo, que el asegurador ya conocía o que en su actividad comercial debería conocer, así como aquéllos a cuya información el asegurador hubiese renunciado expresa o tácitamente.

SECCIÓN IV: DE LA PÓLIZA

ARTÍCULO 415.- Los términos y condiciones del contrato de seguro marítimo se acreditan mediante la póliza u otro documento que en la práctica emplee el asegurador para consignar las estipulaciones del contrato.

ARTÍCULO 416.- Cuando el seguro se sujete a cláusulas de formularios conocidos en la práctica del mercado, bastará que se consigne con precisión dichas cláusulas en la póliza para que formen parte integrante del contrato.

ARTÍCULO 417.- La póliza de seguro marítimo o el documento que instrumente el contrato, deberá expresar:

1. El lugar donde se celebre el contrato;
2. La fecha y la hora en que se perfeccionó el contrato;
3. Los nombres y los domicilios de las partes, indicando cuando corresponda si el tomador del seguro está actuando en representación de terceras personas;
4. El objeto asegurado;
5. Los riesgos cubiertos, y las exclusiones de coberturas acordadas;
6. El viaje cubierto por el seguro o el plazo del seguro o ambos, según el caso;
7. La suma o las sumas aseguradas;
8. El importe de la prima;
9. Las garantías estipuladas por las partes.

ARTÍCULO 418.- El objeto asegurado deber ser descrito en la póliza en forma tal que permita al asegurador identificar la naturaleza del mismo. Si la póliza describe al objeto asegurado sólo en términos generales, será interpretada en el sentido de que se aplica al objeto que el asegurado pretendió asegurar. Sin embargo, se tomarán en cuenta los usos y prácticas comerciales respecto a la forma de describir el objeto asegurado.

ARTÍCULO 419.- Los términos empleados en la póliza serán interpretados de acuerdo a su acepción de uso comercial. Si la póliza contuviese alguna cláusula o estipulación ambigua, cuyo significado exacto no pudiera ser determinado mediante el empleo de las reglas jurídicas de interpretación, será interpretada en sentido favorable al asegurado.

SECCIÓN V: DE LAS CLASES DE PÓLIZA

ARTÍCULO 420.- Las pólizas se clasifican:

a) **Póliza por Viaje:** Se denomina póliza por viaje a la que se emite para asegurar el objeto “en y desde” o “desde” un lugar determinado hasta el lugar de destino convenido.

b) **Póliza por Tiempo:** Se denomina póliza por tiempo a la que se emite para asegurar el objeto durante un lapso de tiempo determinado.

c) **Póliza por Tiempo y por Viaje:** En una misma póliza puede otorgarse cobertura por viaje y por tiempo a la vez. La póliza será valuada cuando el valor del objeto haya sido convenido por las partes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 403.

d) **Póliza Valuada:** Si el valor del objeto asegurado fuese fijado por las partes en esta póliza ó en documento anexo, se entenderá que la póliza es valuada y el valor así fijado constituirá el valor asegurable que será obligatorio para las partes, no pudiendo el asegurador intentar su revisión sino en el caso en que haya mediado dolo por parte del asegurado. El solo hecho de que el valor sea declarado en la póliza no crea la presunción de haber sido convenido por las partes. Sin embargo, las expresiones “póliza valuada”, “de valor estimado”, o “de valor admitido”, bastarán para expresar que las partes han convenido en el valor del objeto asegurado.

ARTÍCULO 421.- Si el seguro se contrata por tiempo, la responsabilidad del asegurador comienza a las cero (0:00) horas del día siguiente al del perfeccionamiento del contrato, salvo estipulación distinta en la póliza. Para el cómputo se tomará el horario vigente en el lugar donde se perfeccionó el contrato.

ARTÍCULO 422.- Cuando se contrata una póliza por viaje, la aventura deberá iniciarse dentro de un lapso razonable después del perfeccionamiento del contrato, de lo contrario el asegurador podrá resolver el contrato, cursando aviso por escrito al asegurado.

ARTÍCULO 423.- Cuando en la póliza se haya especificado el lugar de partida y la nave zarpe de uno distinto, el riesgo no comienza para el asegurador. Tampoco comienza el riesgo para el asegurador cuando en la póliza se haya especificado el lugar de destino y la nave llegue a otro destino.

ARTÍCULO 424.- En los seguros por viaje, la variación voluntaria del destino de la nave después de que el riesgo ha comenzado libera de toda responsabilidad al asegurador desde

el momento en que se manifieste la decisión de cambiar el destino del viaje; siendo irrelevante que la nave no se haya apartado del curso del viaje contratado en la póliza al tiempo de la ocurrencia del siniestro.

ARTÍCULO 425.- Cuando sin mediar causa lícita que lo justifique la nave se desvía de la ruta designada en la póliza o a falta de tal designación, de la ruta usual y acostumbrada o en su defecto de la ruta geográfica más directa, el asegurador quedará liberado de toda responsabilidad, desde el momento en que se produce la desviación. Es irrelevante que la nave haya retomado su ruta antes de la ocurrencia del siniestro.

ARTÍCULO 426.- Cuando en la póliza hayan sido designados varios puertos de descarga, la nave podrá dirigirse a todos o a cualquiera de ellos pero si se dirige a varios deberá proceder en el orden designado en la póliza, a menos que exista costumbre o causa suficiente que justifique lo contrario.

PÁRRAFO.- Asimismo, cuando la póliza se refiere sin designarlos a “puertos de descarga” situados dentro de un área determinada, la nave deberá dirigirse a ellos en su orden geográfico, a no ser que exista costumbre o causa suficiente que justifique lo contrario. En caso de no observarse el comportamiento señalado en este artículo, se considerará que se ha producido una desviación de la ruta y en consecuencia será de aplicación lo dispuesto en este mismo artículo.

ARTÍCULO 427.- La expedición asegurada mediante una póliza por viaje deberá proseguirse en todo su curso con razonable prontitud. En caso contrario y de no mediar una causa lícita que lo justifique, el asegurador quedará liberado de toda responsabilidad, desde el momento en que la demora dejó de ser razonable.

ARTÍCULO 428.- La desviación, el cambio de viaje, o la demora en el viaje, serán justificadas en los casos que se indica a continuación:

1. Cuando se encuentre expresamente autorizada por la póliza;
2. Cuando sea debida a circunstancias fuera del control del Capitán de la nave y de su armador;
3. Cuando sea razonablemente necesaria para la seguridad de la nave o del objeto asegurado;
4. Cuando se ha debido a la necesidad de cumplir con una disposición legal o con una garantía expresa;
5. Cuando ha sido razonablemente necesaria con el propósito de salvar vidas humanas o de asistir a una nave marítima en emergencia en la cual se hallaban en peligro vidas humanas;
6. Si ha sido razonablemente necesaria a fin de obtener ayuda médica o quirúrgica para alguna persona a bordo de la nave;
7. Cuando ha sido causada por un acto de baratería del Capitán o de la tripulación y la baratería sea un riesgo asegurado.

PÁRRAFO.- Cuando cese la causa justificativa de la desviación o de la demora, la nave deberá retomar su ruta y proseguir el viaje con razonable prontitud.

ARTÍCULO 429.- Las partes podrán convenir en la , endoso u otro documento, que los supuestos contemplados en los artículos 422 y 427 no afecten la cobertura del seguro en

consideración al pago de una prima extra acordada ó por acordarse. En tales casos, el asegurado actuará con diligente prontitud acorde con las circunstancias para comunicar al asegurador cualquiera de los referidos incumplimientos.

SECCIÓN VI: DE LA PRESERVACIÓN DE LA MAGNITUD DEL RIESGO Y DE LAS GARANTÍAS

ARTÍCULO 430.- El asegurado está obligado a no incrementar el riesgo durante toda la vigencia del contrato. Asimismo, está obligado a comunicar al asegurador, todo incremento del riesgo antes de que se produzca si depende de su voluntad o de su consentimiento; o inmediatamente después de conocido por él y por la vía más rápida disponible si ha ocurrido por un hecho ajeno al asegurado. El incumplimiento de esta obligación por el asegurado libera al asegurador de toda responsabilidad desde el momento en que se incrementó el riesgo.

ARTÍCULO 431.- Si el asegurado cumple con comunicar oportunamente al asegurador el incremento del riesgo, serán de aplicación las siguientes normas:

- a) Si el incremento del riesgo depende de la voluntad o del consentimiento del asegurado, el asegurador tendrá derecho a optar por resolver el contrato o por reajustar la prima.
- b) La resolución operará de pleno derecho y el contrato cesará de surtir efectos desde el momento de la agravación del riesgo, siempre y cuando el asegurador comunique por escrito al asegurado su decisión de resolverlo dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a aquél en que tomó conocimiento del incremento del riesgo.
- c) Vencido dicho plazo, caducará el derecho resolutorio del asegurador, el que sólo podrá ajustar la prima en lo estrictamente necesario para adecuarla a la nueva magnitud del riesgo.
- d) Si el incremento del riesgo se produjese por hecho ajeno al asegurado, el asegurador solamente tendrá derecho a reajustar la prima en lo estrictamente necesario para adecuarla a la nueva magnitud del riesgo.

ARTÍCULO 432.- La agravación del riesgo será excusada en cualquiera de los casos siguientes:

- a) Cuando haya resultado inevitablemente del cumplimiento de disposiciones legales expedidas con posterioridad a la celebración del contrato de seguro;
- b) Si se ha provocado para la seguridad de la nave o del objeto asegurado, o con el propósito de salvar vidas humanas o de asistir a una nave marítima en peligro en el que se encuentren vidas humanas expuestas a riesgo;
- c) Si ha sido causada por un acto de baratería del Capitán o de la tripulación y siempre que la baratería sea un riesgo asegurado.

ARTÍCULO 433.- Se entiende por garantía la estipulación por la cual el asegurado se obliga a hacer o no hacer una determinada cosa, o a cumplir determinada exigencia, o mediante la cual afirma o niega determinada situación de hecho. La garantía deberá constar en la póliza o en documento anexo a ella y podrá expresarse en cualquier forma que indique la intención inequívoca de estipularla.

ARTÍCULO 434.- Sujeto a expresa estipulación en la póliza, el incumplimiento de una garantía libera de toda responsabilidad al asegurador desde el momento en que la garantía fue incumplida, a menos que el asegurado acredite que el incumplimiento fue subsanado y que la garantía quedó cumplida antes del siniestro.

ARTÍCULO 435.- El incumplimiento de una garantía resulta justificado en los casos previstos en el artículo 432 y también cuando debido a un cambio en las circunstancias, la garantía ya no sea aplicable al contrato celebrado. El asegurador puede dispensar al asegurado del incumplimiento de una garantía.

SECCIÓN VII: DE LA PRIMA

ARTÍCULO 436.- La prima es debida por el asegurado y su pago es exigible por el asegurador contra entrega de la póliza o en su caso del documento que contenga la cobertura provisional. Cuando el seguro sea renovado en las mismas o en otras condiciones, el pago de las primas deviene exigible al comenzar cada período del seguro. El lugar de pago será el indicado en la póliza de seguro o en su defecto el del domicilio del asegurador.

ARTÍCULO 437.- En los casos en los que el asegurador tenga derecho a reajustar la prima ó a cobrar una prima adicional, el pago deberá verificarse dentro de los ocho (8) días hábiles siguientes a aquél en que se notifique al asegurado el reajuste o la prima adicional correspondiente, o que se le entregue el endoso o el recibo, según el caso y la práctica establecida.

ARTÍCULO 438.- La falta de pago de la prima en la oportunidad en que ésta sea exigible suspende de manera inmediata y automática la cobertura del seguro, e inclusive faculta al asegurador a resolver el contrato cursando aviso por escrito al asegurado. El contrato quedará resuelto de pleno derecho desde el momento de la recepción del citado aviso.

ARTÍCULO 439.- Cuando el riesgo no comience para el asegurador procede la devolución de la prima, siempre y cuando no haya mediado dolo por parte del asegurado. Igualmente, procede la devolución de la prima cuando el asegurado no ha tenido en ningún momento interés asegurable durante la vigencia de la póliza, siempre que haya actuado de buena fe cuando contrató el seguro.

PÁRRAFO.- Si los efectos asegurados o una parte de los mismos no han estado expuestos a riesgo en ningún momento, el asegurador deberá devolver la totalidad ó una parte proporcional de la prima, según fuere el caso. Sin embargo, si el seguro se contrató sobre buenas o malas noticias el asegurador hará suya la prima a no ser que hubiese tenido conocimiento de la cesación del riesgo al momento en que se perfeccionó el contrato.

ARTÍCULO 440.- Si la suma asegurada excede del valor asegurable, sin que haya mediado dolo por parte del asegurado, éste tendrá derecho a que se le devuelva la parte proporcional de la prima.

PÁRRAFO.- En el caso de doble o múltiple seguro a que se refiere el artículo (408), el asegurado tendrá derecho a que se le devuelva una parte proporcional de las diferentes primas, siempre y cuando el doble seguro no hubiese sido efectuado a sabiendas por el asegurado. Sin embargo, si las pólizas han sido contratadas en diferentes épocas y la

primera hubiese soportado en un momento determinado la integridad del riesgo o pagado una reclamación sobre la base de la suma total asegurada, no habrá lugar a devolución de la prima en cuanto a esa póliza se refiere.

SECCIÓN VIII: DE LOS RIESGOS CUBIERTOS POR EL SEGURO

ARTÍCULO 441.- El asegurador será responsable por las pérdidas, daños y gastos cuya causa determinante o principal sea un riesgo cubierto por la póliza, de acuerdo con los términos y condiciones de la misma.

ARTÍCULO 442.- Salvo estipulación distinta en la póliza, los riesgos marítimos cubiertos serán los siguientes:

1. Peligros del mar, entendiéndose por tales los accidentes extraordinarios y acontecimientos fortuitos originados en la acción de la naturaleza o en la navegación.
2. Echazón;
3. Incendio y explosión;
4. Choque con cualquier objeto fijo o flotante;
5. Robo con violencia perpetrado por personas ajenas a la nave;
6. Piratería;
7. Baratería, entendiéndose por tal todo acto doloso cometido por el Capitán o la tripulación en perjuicio del armador o del fletador en su caso;
8. Riesgos de guerra, captura, embargo o detención por orden de alguna autoridad que no sean consecuencia de un proceso judicial regular.

PÁRRAFO.- Los contratantes podrán incluir otros riesgos, así como excluir aquéllos que no deseen comprender en el seguro. Las inclusiones y exclusiones deberán constar por escrito, en la póliza o en documento anexo o endosos.

ARTÍCULO 443.- El asegurador no será responsable por las pérdidas, daños o gastos atribuibles a dolo o culpa inexcusable del asegurado, pero, salvo pacto en contrario, responderá por las pérdidas, daños o gastos cuya causa inmediata sea un riesgo asegurado, aunque hubiese mediado dolo o negligencia del Capitán o de la tripulación.

ARTÍCULO 444.- Salvo estipulación en contrario en la póliza, el asegurador no será responsable por las pérdidas, daños o gastos que tengan como causa la demora, aunque ésta a su vez haya sido ocasionada por un riesgo cubierto por la póliza. De igual forma, si en la póliza no se estipula otra cosa, el asegurador no será responsable por filtraciones, roturas, mermas, uso o desgaste ordinarios, ni por vicio propio, insuficiencia del embalaje o naturaleza intrínseca del objeto asegurado ó por pérdidas que tengan su causa en la acción de roedores, insectos o gusanos, ni por ningún daño de máquinas que no tenga por causa determinante un riesgo asegurado.

SECCIÓN IX: DE LAS PÉRDIDAS TOTALES

ARTÍCULO 445.- Las pérdidas totales pueden ser reales o efectivas y real o constructivas o virtuales. Ambas clases se encuentran incluidas en la cobertura contra pérdida total, salvo estipulación en contrario.

ARTÍCULO 446.- Existirá pérdida total real y en tal caso no será necesario dar aviso de abandono, cuando a consecuencia de la acción de un riesgo cubierto por la póliza, el objeto asegurado quede destruido o de tal modo averiado que pierda la aptitud para el fin a que está naturalmente destinado, o cuando el asegurado sea irremediablemente privado de él.

ARTÍCULO 447.- Si la nave involucrada en la expedición desapareciera y no se recibiesen noticias de ella, transcurrido un lapso mínimo de cuatro meses, existirá la presunción de pérdida total real. El asegurado deberá acreditar que la nave se encontraba a la mar en la fecha en que se recibieron las últimas noticias de ella y que no ha arribado al lugar de destino del viaje.

ARTÍCULO 448.- Si el seguro hubiese sido contratado por tiempo, existirá la presunción de que la pérdida ocurrió dentro de la vigencia de la póliza. Estará a cargo del asegurador probar que la pérdida sobrevino después de haber terminado su responsabilidad.

ARTÍCULO 449.- Salvo estipulación en contrario existirá pérdida total constructiva cuando el objeto asegurado sea razonablemente abandonado debido a que su pérdida total real parezca inevitable, o si no fuese posible evitar su pérdida total sin incurrir en gastos que excederían su valor asegurado o su costo de reposición. En especial se considerará que se ha producido pérdida total constructiva en los casos siguientes:

1. Cuando a consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza, el asegurado sea privado del objeto asegurado y sea improbable su rescate, o el costo de éste exceda el valor convenido del objeto;
2. En caso de daños causados a la nave a consecuencia de la acción de un riesgo cubierto por la póliza, cuando los daños sean de tal magnitud que el costo estimado de repararlos excedería el valor convenido de la nave;

PÁRRAFO.- Para la estimación del costo razonable de las reparaciones, se tomará en cuenta los conceptos siguientes:

- a) La proporción que corresponda soportar a la nave de los costos de salvamento, excluyendo cualquier gasto que sea materia de reclamación por separado bajo la póliza de seguro;
- b) Las contribuciones de averías gruesas que serían de cargo de la nave si fuese reparada;
- c) En caso de daños a mercancías, cuando no puedan ser reparadas o reacondicionadas y reexpedidas a su destino sin que se produzca su pérdida total real antes de su arribo, o sin incurrirse en costos que excederían el valor de las mercancías a la fecha de su arribo.

ARTÍCULO 450.- En caso de pérdida total constructiva el asegurado podrá tratarla como avería simple o particular, o alternativamente abandonar el objeto asegurado a favor del asegurador y tratar la pérdida como si fuese una pérdida total real o efectiva.

ARTÍCULO 451.- Si el asegurado optase por abandonar el objeto asegurado, deberá dar aviso de abandono al asegurador. En caso contrario la pérdida sólo podrá considerarse como avería simple o particular. El aviso deberá ser dado dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que haya recibido información fidedigna de la pérdida. Si la información fuese dudosa, el asegurado tendrá derecho a un plazo adicional de diez (10) días hábiles para efectuar las investigaciones pertinentes y dar el aviso de abandono.

ARTÍCULO 452.- El aviso de abandono deberá darse por escrito con indicación de fecha y en términos que expresen de modo inequívoco la intención del asegurado de hacer abandono total e incondicional del objeto asegurado a favor del asegurador.

ARTÍCULO 453.- Si el asegurado no diese el aviso de abandono oportunamente y en debida forma, la pérdida será considerada y tratada solamente como pérdida parcial.

ARTÍCULO 454.- Dado el aviso de abandono oportunamente y en debida forma, no sufrirán menoscabo alguno los derechos del asegurado por el hecho de que el asegurador rehusase aceptarlo y sus efectos se retrotraerán a la fecha de recepción del aviso.

ARTÍCULO 455.- No será necesario el aviso de abandono cuando al momento en que el asegurado reciba la información de la pérdida, no exista posibilidad de beneficio para el asegurador si el aviso le hubiese sido cursado.

ARTÍCULO 456.- El asegurador puede renunciar a la exigencia del aviso de abandono.

ARTÍCULO 457.- La aceptación del abandono podrá ser expresa o tácita. Esta última podrá inferirse de la conducta del asegurador. El abandono se tendrá por aceptado si el asegurador no lo rechaza por escrito con indicación de fecha, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a aquél en que recibió el aviso.

ARTÍCULO 458.- El aviso de abandono será irrevocable luego de aceptado por el asegurador. La aceptación del abandono implica el reconocimiento de responsabilidad del asegurador por la pérdida total.

ARTÍCULO 459.- El abandono aceptado por el asegurador o declarado judicialmente válido, transfiere al asegurador los derechos y las obligaciones que tenga el asegurado sobre el objeto en cuestión, inclusive el derecho de propiedad si fuese el caso, con todo lo que le es accesorio. La transferencia se retrotrae a la fecha en que el asegurador recibió el aviso de abandono.

PÁRRAFO.- Sin embargo, el asegurador podrá rechazar la transferencia de derechos y obligaciones, declarándolo así por escrito al aceptar el abandono, o dentro de los cinco (5) días hábiles contados desde su aceptación o desde la fecha en que el abandono fuese declarado judicialmente válido. Salvo pacto en contrario, el rechazo a la transferencia del derecho de propiedad en ningún caso faculta al asegurador a deducir el valor del objeto asegurado del monto de la indemnización a que está obligado a pagar al asegurado.

SECCIÓN X: DE LAS PÉRDIDAS PARCIALES: AVERÍAS SIMPLE, AVERÍA GRUESA, GASTOS DE SALVAMENTO Y GASTOS DE CONSERVACIÓN O PARTICULARES

ARTÍCULO 460.- La avería simple o particular es la pérdida parcial ó el daño que sufra el objeto asegurado a consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza y que no constituya avería gruesa. No se encuentran comprendidos dentro del concepto de avería simple o particular, los gastos de salvamento ni los gastos de conservación o particulares.

ARTÍCULO 461.- La pérdida o el daño que sufra el objeto asegurado, como consecuencia de las medidas adoptadas para evitar la realización de un riesgo cubierto por la póliza, es recuperable como pérdida ocasionada por ese riesgo.

ARTÍCULO 462.- Salvo estipulación en contrario en la póliza, cuando el asegurado haya incurrido en un gasto de avería gruesa, según es definida en esta Ley tendrá derecho a ser indemnizado por el asegurador por la proporción que le corresponda soportar y en el caso de sacrificio de avería gruesa del objeto asegurado, tendrá derecho a ser indemnizado por la totalidad pérdida, sin que sea necesario que previamente exija la contribución de los demás interesados en la expedición, quedando a salvo el derecho del asegurador a subrogarse en la acción para reclamar a los demás interesados en el pago de la contribución correspondiente a su asegurado.

ARTÍCULO 463.- El asegurador no será responsable por los sacrificios, gastos ni contribuciones de avería gruesa que se hayan realizado con el objeto de evitar una pérdida por un riesgo no cubierto por la póliza.

ARTÍCULO 464.- Si la nave, carga y flete, o dos cualesquiera de estos intereses pertenecen al mismo asegurado, el asegurador responderá por las pérdidas o contribuciones de avería gruesa, como si pertenecieran a distintos asegurados.

ARTÍCULO 465.- Cuando se incurre en gastos o se sufren daños para evitar una por riesgos cubiertos por la póliza, éstos serán recuperables como pérdidas ocasionadas como si fueran a consecuencia de esos mismos riesgos.

ARTÍCULO 466.- Se entiende por gastos de salvamento la indemnización a que tiene derecho un salvador en virtud de esta Ley e independientemente de todo contrato. Los gastos de salvamento no comprenden el coste de servicios de naturaleza de salvamento ejecutados por el propio asegurado o por sus dependientes, o por un tercero contratado por ellos con el objeto de evitar la realización de un riesgo cubierto por la póliza. Tales gastos, si se ha incurrido en ellos adecuadamente, pueden recuperarse como gastos de conservación o particulares o como pérdida por avería gruesa, según las circunstancias que les hayan dado lugar.

ARTÍCULO 467.- Cuando la nave asegurada reciba servicios de salvamento de otra nave cuyo propietario total o parcial sea el asegurado o que se encuentre bajo la misma administración, el asegurador será responsable por los gastos de salvamento incurridos de acuerdo a lo establecido en el artículo anterior como si la nave que presta el salvamento perteneciese a terceros. En este caso la suma abonable por los servicios de salvamento prestados será establecida por el perito ajustador de averías, designado conforme a lo previsto en la póliza.

ARTÍCULO 468.- El asegurado tendrá derecho a que el asegurador le reembolse todos los gastos de conservación o particulares, entendiéndose por tales los que el asegurado haya efectuado, adecuada y razonablemente, con el objeto de evitar o de aminorar una pérdida por un riesgo cubierto por la póliza, así como los que haya incurrido en la adopción de las medidas y acciones necesarias para mantener vigentes los derechos y acciones contra quienes pudiesen ser responsables de la pérdida.

SECCIÓN XI: DE LA INDEMNIZACIÓN

ARTÍCULO 469.- Salvo estipulación en contrario, en caso de pérdida total el importe de la indemnización será equivalente al valor asegurable, teniendo en cuenta las normas contenidas en los artículos 406 y 407.

ARTÍCULO 470.- Salvo estipulación en contrario, cuando el asegurado resulte obligado a pagar o haya pagado una contribución por avería gruesa, el importe de la indemnización será equivalente al importe total de dicha contribución, si el objeto hubiese sido asegurado por el total de su valor asegurable. En caso de que no hubiese sido asegurado por su valor asegurable total o si sólo una parte de él hubiese sido asegurada, el importe de la indemnización se reducirá en proporción al infraseguro.

PÁRRAFO I. - No obstante, cuando el valor del objeto haya sido fijado por las partes conforme a lo dispuesto en el artículo 403 la indemnización no se verá afectada por el hecho de que al practicarse el ajuste y liquidación de avería gruesa, el valor real del objeto sea superior al valor convenido por las partes.

PÁRRAFO II.- Si existen averías simples o particulares que impliquen una deducción del valor contribuyente a la avería gruesa y por las cuales sea responsable el asegurador, el importe de las mismas deberá deducirse del valor asegurado en la póliza a fin de determinar la contribución de avería gruesa correspondiente al asegurador.

ARTÍCULO 471.- En caso de que el asegurador sea responsable por gastos de salvamento, el importe de la indemnización será determinado conforme a las disposiciones del artículo anterior.

ARTÍCULO 472.- Cuando de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 468 el asegurado tenga derecho al reembolso de los gastos de conservación o particulares conforme se definen en dicho artículo, el asegurador deberá pagarlos en adición e independientemente de cualquier indemnización que le corresponda pagar de acuerdo con la póliza, aun cuando en ella se hubiese estipulado un deducible determinado por cada siniestro, o aunque la suma asegurada fuese inferior al valor asegurable.

ARTÍCULO 473.- Cuando el objeto haya sido asegurado libre de avería simple o particular o sólo contra pérdida total, el asegurado no tendrá derecho a ser indemnizado por pérdida parcial si ella no proviene de un sacrificio de avería gruesa, a menos que el contrato contenido en la póliza sea divisible, en cuyo caso el asegurado tendrá derecho a ser indemnizado por la pérdida total de una parte divisible.

ARTÍCULO 474.- El hecho de que el objeto haya sido asegurado libre de avería particular, totalmente o bajo un porcentaje determinado, no afectará el derecho del asegurado, derivado de estipulación contenida en la póliza, de que el asegurador le reembolse los gastos de salvamento y los gastos de conservación o particulares en que el asegurado haya incurrido adecuada y razonablemente para evitar una pérdida cubierta por el seguro.

ARTÍCULO 475.- Cuando el objeto haya sido asegurado libre de avería simple o particular bajo un porcentaje determinado, no podrá agregarse a la pérdida por avería particular una pérdida por avería gruesa para el efecto de integrar el porcentaje especificado. Para este efecto sólo se tomará en consideración el daño real sufrido por el

objeto asegurado, sin incluir los gastos de conservación o particulares y los inherentes a la determinación y prueba de la pérdida.

SECCIÓN XII: DEL SINIESTRO Y DE LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS DEL ASEGURADO Y DEL ASEGURADOR

ARTÍCULO 476.- El asegurado deberá comunicar al asegurador la ocurrencia del siniestro tan pronto sea de su conocimiento e igualmente deberá proporcionarle la información y documentos que el asegurador requiera para la liquidación del siniestro. El incumplimiento por parte del asegurado de las mencionadas obligaciones faculta al asegurador a liberarse del pago de la indemnización que pudiese haber correspondido al asegurado, siempre y cuando dicho incumplimiento impida al asegurador la constatación y evaluación oportuna de las pérdidas o averías materia de la reclamación.

ARTÍCULO 477.- Es deber del asegurado adoptar todas las medidas razonables a su alcance para evitar o aminorar un siniestro, así como mantener vigentes y ejercer adecuadamente todos los derechos y acciones contra los responsables de las pérdidas. Los gastos de conservación o particulares a que con estos propósitos incurra el asegurado le serán reembolsados por el asegurador de acuerdo con lo previsto en los artículos 468 y 472. El asegurador por su parte podrá intervenir en la decisión y adopción de tales medidas.

PÁRRAFO I.- Las medidas adoptadas por el asegurado ó por el asegurador con el fin de salvar, proteger o recuperar el objeto asegurado, en ningún caso serán consideradas como renuncia o aceptación de abandono, o como aceptación de responsabilidad por el siniestro, ni perjudicarán los derechos de cualquiera de las partes.

PÁRRAFO II.- El incumplimiento del asegurado de los deberes de que trata este artículo faculta al asegurador a descontar del monto de la indemnización que corresponda, el importe de los perjuicios que le haya ocasionado dicho incumplimiento.

ARTÍCULO 478.- Salvo estipulación distinta en la póliza, el asegurador deberá pronunciarse sobre el reclamo del asegurado y efectuar la liquidación del siniestro en el plazo máximo de sesenta (60) días hábiles contados a partir de aquél en que el asegurado completó la presentación de los documentos que sustentan su reclamación, a menos que se haya designado a un ajustador de averías para que practique dicha liquidación, en cuyo caso éste deberá actuar con la debida diligencia y dentro de un lapso razonable.

PÁRRAFO I.- Si corresponde al asegurador efectuar la liquidación y no rechazase la reclamación ni formulase objeciones a la misma dentro del plazo establecido en el párrafo anterior, se entenderá que la ha aceptado.

PÁRRAFO II.- En el caso que la liquidación del siniestro sea practicada por un ajustador, las partes dispondrán del plazo de veinte (20) días hábiles contados desde que recibieron el ajuste para formular observaciones a la liquidación. Dentro del mismo plazo el asegurador podrá rechazar el siniestro. Vencido dicho plazo el silencio de las partes se entenderá como aceptación a la liquidación efectuada por el ajustador.

PÁRRAFO III.- Aceptada por el asegurador la reclamación o en su caso el ajuste, o vencido el plazo que corresponda conforme a lo dispuesto en los párrafos precedentes, sin que haya formulado rechazo ni objeción, la indemnización deberá ser pagada en los treinta

(30) días hábiles siguientes. Vencido este último plazo, el asegurador quedará obligado al pago de intereses por mora.

ARTÍCULO 479.- El asegurador podrá aceptar parcialmente la reclamación del asegurado, en cuyo caso estará obligado a pagar el importe de la indemnización que no cuestiona en el plazo establecido en el párrafo III del artículo anterior.

ARTÍCULO 480.- Cuando el objeto hubiese sido asegurado respecto de distintos riesgos con diferentes aseguradores y se presente controversia en cuanto a establecer cuál de los aseguradores debe soportar el siniestro, el asegurado tendrá derecho a exigir que cada uno de los aseguradores efectúe un pago a cuenta de la reclamación, en proporción a las sumas aseguradas por cada uno de ellos siempre y cuando ninguno de los aseguradores rechace responsabilidad por motivos ajenos a la determinación de la causa principal o dominante del siniestro.

ARTÍCULO 481.- Salvo estipulación en contrario en la póliza, si el asegurado debe efectuar importantes pagos o desembolsos a consecuencia del siniestro antes de que la liquidación del mismo haya sido practicada y siempre que haya presentado la documentación sustentadora suficiente, tendrá derecho a que el asegurador le adelante una suma razonable a cuenta de la indemnización que corresponda. El pago a cuenta que efectúe el asegurador en ningún caso significará, ni se le podrá atribuir, aceptación del reclamo ni reconocimiento de responsabilidad, ni perjudicará sus derechos bajo la póliza.

PÁRRAFO.- Si el asegurador así lo prefiere podrá entregar el adelanto directamente a los terceros ante quienes se haya obligado el asegurado. El asegurador no estará obligado a efectuar adelanto alguno cuando tenga fundamentos para cuestionar su responsabilidad.

ARTÍCULO 482.- El pago indemnizatorio por el siniestro efectuado por el asegurador subroga a éste en todos los derechos y acciones del asegurado frente a los terceros responsables del siniestro, hasta el límite del importe de la indemnización pagada. La subrogación operará retroactivamente desde la fecha en que ocurrió el siniestro, convalidando todas las acciones legales que hubiese iniciado el asegurado contra los terceros responsables del siniestro.

PÁRRAFO III.- Cuando el asegurador pague por pérdida total del objeto asegurado o, tratándose de mercancías, por pérdida total del embarque asegurado, adquirirá, además de la subrogación establecida en este artículo, la facultad de asumir los derechos e intereses del asegurado en lo que pueda subsistir del objeto asegurado, inclusive el derecho de propiedad. El asegurador puede renunciar a la subrogación de derechos y acciones.

CAPÍTULO II: DISPOSICIONES ESPECIALES PARA CIERTOS TIPOS DE SEGURO MARÍTIMO

SECCIÓN I: DEL SEGURO DE NAVES

ARTÍCULO 483.- En el seguro de naves el valor asegurable es el valor de la nave al comienzo del riesgo. Dicho valor comprende el casco, las maquinarias, equipos e instrumentos, aparejos, repuestos y todos los pertrechos u objetos que constituyan su armamento e integran su inventario al momento de contratar el seguro, cuando sean de

propiedad del asegurado o sea éste responsable de su cuidado y conservación. Comprende también el combustible y lubricantes cuando sean de propiedad del asegurado.

PÁRRAFO.- Integran igualmente el valor asegurable los equipos e instrumentos, aparejos, repuestos, pertrechos, y otros elementos, que hayan sido temporalmente retirados de la nave para su reparación o por cualquier otra causa, siempre y cuando sean puestos nuevamente a bordo de la nave, antes de la navegación.

ARTÍCULO 484.- Si el seguro se contrata por viaje “desde” un lugar determinado, salvo estipulación en contrario, el riesgo comienza para el asegurador cuando la nave leve anclas o larga amarras para empezar el viaje en el puerto o lugar señalado en la póliza y termina cuando la nave fondea a salvo en el puerto o lugar de destino

ARTÍCULO 485.- Cuando el seguro se contrata por viaje “en y desde” un lugar determinado, el riesgo comienza inmediatamente para el asegurador si la nave se encuentra en ese lugar, en condiciones de seguridad, en el momento en que el contrato se perfecciona.

PÁRRAFO I.- Si la nave no se encuentra en el lugar indicado en el momento en que el contrato se perfecciona, el riesgo comienza tan pronto como ésta arribe a dicho lugar en condiciones de seguridad. Salvo pacto en contrario, es irrelevante que la nave esté asegurada bajo otra póliza por un plazo específico hasta después de su arribo.

PÁRRAFO II.- La expresión “condiciones de seguridad” significa que la nave esté en posesión del asegurado y no bajo captura o arresto y que exista como nave aun cuando esté dañado.

ARTÍCULO 486.- En el seguro por tiempo, si al vencimiento del plazo la nave se encuentra navegando o está en peligro ó en un puerto de refugio ó de escala, el seguro queda prorrogado, previa notificación por escrito al asegurador, hasta que la nave arribe al puerto de destino, abonando al asegurador la proporción de prima que corresponda al tiempo de prórroga.

ARTÍCULO 487.- Salvo estipulación contraria en la póliza, el asegurador no responde de las pérdidas que resulten a consecuencia del estado de innavegabilidad de la nave asegurada, a menos que el asegurado acredite haber ejercido la debida diligencia para que su nave esté en buenas condiciones de navegabilidad antes y al momento de hacerse a la mar, de conformidad con el artículo 266 de la presente Ley.

ARTÍCULO 488.- En caso de avería simple o particular el importe de la indemnización se determinará de los modos siguientes, salvo estipulación en contrario en la póliza:

- 1) Si la nave ha sido reparada, el asegurador indemnizará al asegurado el costo razonable de la reparación de los daños cubiertos por la póliza, sin exceder la suma asegurada respecto de cada siniestro;
- 2) Si al vencimiento de la póliza la nave hubiese sido sólo parcialmente reparada, el asegurado tendrá derecho al costo razonable de las reparaciones efectuadas y también a ser indemnizado por la depreciación razonable, si existiese, a consecuencia de los daños no reparados, siempre y cuando la suma total acumulada no exceda del costo de las reparaciones totales de la nave, computado conforme a lo previsto en este artículo;

- 3) Si la nave no ha sido reparada y no hubiese sido vendida en estado averiado durante la vigencia de la póliza, el asegurado tendrá derecho a ser indemnizado por la depreciación razonable derivada de los daños no reparados, sin exceder el costo razonable de reparar tales daños calculado de la forma prevista en este artículo;
- 4) Por depreciación razonable se entenderá la diferencia entre el valor de mercado de la nave sin averías y el valor de la nave en estado de avería;
- 5) Si la nave hubiese sido vendida antes del vencimiento de la póliza sin que los daños hayan sido reparados, el asegurado tendrá derecho a ser indemnizado por los daños no reparados determinados por la reducción en el precio de venta causada por la existencia de dichos daños.

PÁRRAFO I.- Sin embargo, la responsabilidad del asegurador en ningún caso excederá el costo razonable de la reparación de dichos daños, calculados en la oportunidad en que razonablemente debieron efectuarse las reparaciones y de la forma prevista en este mismo artículo.

ARTÍCULO 489.- El asegurador será responsable por las pérdidas sucesivas, aun cuando el importe acumulado de las mismas exceda la suma asegurada. En caso que luego de una avería simple o parcial no reparada, ocurra una pérdida total, el asegurado sólo tendrá derecho a ser indemnizado por la pérdida total. Lo aquí establecido no afectará el derecho del asegurado, conforme a lo previsto en el artículo 468, a ser reembolsado por los gastos particulares incurridos para evitar o aminorar pérdidas por riesgos cubiertos.

SECCIÓN II: DEL SEGURO DE LA CARGA

ARTÍCULO 490.- Salvo estipulación en contrario en la póliza, en el seguro de transporte de mercancías u otros bienes, el contrato se entiende celebrado por cuenta de quien tenga interés asegurable al momento del siniestro y en consecuencia la cobertura se mantiene aun cuando cambie el asegurado designado en la póliza y sin que sea necesario que el cambio de asegurado le sea comunicado al asegurador.

ARTÍCULO 491.- En este tipo de seguro el valor asegurable está constituido por el costo de las mercancías o bienes, en el lugar de origen y los gastos derivados de su embarque y transporte, así como el costo del seguro.

ARTÍCULO 492.- Si el seguro se contrata por viaje, salvo estipulación en contrario en la póliza, la cobertura comienza desde el momento en que las mercancías o los bienes dejan tierra para ser embarcados, ya sea directamente ó por intermedio de otras embarcaciones o en la nave en que deban ser transportadas. El mismo termina cuando son descargados en tierra en el puerto de destino o haya transcurrido el plazo máximo fijado en la póliza para su descarga.

ARTÍCULO 493.- Salvo estipulación contraria en la póliza, el asegurador no responde de las pérdidas que resulten en los efectos asegurados a consecuencia del estado de innavegabilidad de la nave, o de su falta de adecuación para efectuar con seguridad el transporte de los bienes asegurados hasta su lugar de destino consignado en la póliza, siempre y cuando el asegurado o sus dependientes hayan conocido de tal innavegabilidad o falta de adecuación en el momento en que los bienes asegurados fueron embarcados.

ARTÍCULO 494.- La póliza abierta o flotante o sujeta a declaraciones, se limita a describir las condiciones generales del seguro, dejando la identificación y valoración de los bienes objeto del contrato, lo mismo que otros datos necesarios para su individualización, para ser definidos en declaraciones posteriores que se harán constar mediante anexo ó endoso a la póliza, certificado de seguro, ó por cualquier otro medio aceptado por el uso costumbre.

PÁRRAFO.- La póliza expresará la responsabilidad máxima del asegurador por embarques que se efectúen durante la vigencia de la misma y, sujeto a estipulación en la póliza, la responsabilidad máxima del asegurador por cada embarque.

ARTÍCULO 495.- El seguro contratado mediante póliza abierta implica la obligación del asegurado de declarar todos los embarques definidos en la póliza, en el orden en que se realicen durante la vigencia de la misma, así como la cobertura automática de dichos embarques por el asegurador. Cada declaración deberá ser formulada antes o durante el respectivo embarque.

PÁRRAFO.- Igualmente, el asegurado está obligado a declarar por escrito al asegurador la naturaleza y el valor de los bienes, así como la nave, fecha de embarque y viaje, en la forma y dentro del plazo que establezca la póliza. La omisión de cualquier dato ó la errónea declaración pueden ser rectificadas aún después de llegados los bienes ó de su pérdida, siempre que el asegurado haya incurrido en ellas de buena fe. Cuando el valor de los bienes haya sido declarados después de su llegada ó de su pérdida, la póliza será tratada como no valuada respecto de los bienes objeto de la declaración tardía.

ARTÍCULO 496.- Cuando como resultado de la realización de un riesgo cubierto por la póliza, si tránsito asegurado terminase en un puerto o lugar que no fuese aquél al cual el objeto asegurado está destinado conforme a lo estipulado en la póliza, el asegurador reembolsará al asegurado por cualquier gasto extra, adecuada y razonablemente incurrido en descargar, almacenar y reexpedir el objeto asegurado a su destino.

ARTÍCULO 497.- Si parte de los efectos asegurados se perdiese totalmente, la indemnización a que tendrá derecho el asegurado consistirá en una proporción del valor asegurado en el caso de una póliza valuada, ó en una proporción del valor asegurable tratándose de una póliza no valuada, igual a la que represente el valor asegurable de la parte siniestrada respecto del valor asegurable de la totalidad de los bienes asegurados.

ARTÍCULO 498.- Cuando la totalidad o una parte de los efectos asegurados sea entregada averiada en su lugar de destino, la indemnización a que tendrá derecho el asegurado consistirá en una proporción del valor asegurado en el caso de una póliza valuada, o en una proporción del valor asegurable tratándose de una póliza no valuada, igual a la que represente la diferencia que exista entre los valores sanos y averiados en su lugar de destino respecto del valor en estado sano.

PÁRRAFO I.- Si el asegurado optase por reacondicionar o reparar una parte o toda la carga que ha llegado averiada a su destino, podrá alternativamente reclamar el costo razonable que tenga tal reacondicionamiento o reparación en la fecha del arribo de la carga a su destino, sin que dicho costo pueda exceder de la suma indemnizable conforme a este artículo.

PÁRRAFO II.- Cuando bienes distintos sean asegurados por un solo valor, éste deberá ser distribuido entre las diferentes especies en proporción a sus respectivos valores asegurables, como en el caso de una póliza no valuada.

SECCIÓN III DEL SEGURO DEL FLETE

ARTÍCULO 499.- En el seguro del flete el valor asegurable es el importe bruto del flete a riesgo del asegurado más los gastos del seguro.

ARTÍCULO 500.- El término flete comprende el beneficio que un armador puede obtener del empleo de su nave en el transporte de sus propias mercancías, así como la retribución abonable por un tercero por el servicio de transporte.

ARTÍCULO 501.- Las disposiciones sobre el seguro de naves y mercancías, se aplicarán al seguro de flete en cuanto sean compatibles con su propia naturaleza.

TÍTULO II DE LA VIGENCIA DEL SEGURO

ARTÍCULO 502.- Seguro Por Tiempo o a Término.- Si el seguro se contrata por tiempo, la responsabilidad del asegurador, salvo pacto en contrario, comienza y termina a la hora y día estipulados y para su cómputo se tomará el horario vigente en el lugar donde se celebró el contrato.

ARTÍCULO 503.- Seguro por Viaje.- Si el seguro se contrata por viaje, salvo pacto en contrario, la cobertura comienza desde el momento en que las mercancías dejan tierra para ser embarcadas, ya sea directamente o por intermedio de otras embarcaciones, en la nave en que deban ser transportadas. El contrato de seguro termina cuando son descargadas en tierra en el lugar de destino ó haya transcurrido el plazo máximo fijado en esta póliza para su descarga.

PÁRRAFO.- El cambio del lugar de partida o el de destino indicados en la póliza, así como la desviación injustificada de la nave, liberan de responsabilidad al asegurador. Sin embargo, la cobertura del seguro podrá mantenerse mediante el pago de una prima adicional y sujeto a que se dé inmediato aviso al asegurador.

ARTÍCULO 504.- Seguro de Almacén a Almacén.- Cuando el seguro se contrate de almacén a almacén, salvo pacto en contrario, la cobertura comienza desde el momento en que las mercancías dejan el almacén o depósito de origen en el lugar indicado en la Póliza para el inicio del tránsito y continúa durante el curso ordinario del mismo y termina:

- 1) Cuando las mercancías son entregadas en el almacén o depósito del consignatario en el lugar de destino o en otro lugar indicado en la póliza;
- 2) Al momento de su entrega en cualquier otro almacén o lugar de almacenaje, ya sea anterior o en el destino aquí indicado, que el asegurado decida utilizar bien para el almacenaje que no sea en el curso ordinario del tránsito o para asignación o distribución; o
- 3) Cuando transcurra el plazo fijado en la póliza desde su descarga al costado de la nave en el puerto de destino.

ARTÍCULO 505.- Honorarios y Gastos.- En los casos de siniestros amparados por esta póliza, los gastos y honorarios de los peritos o del ajustador o comisario de averías por la constatación de los daños y/o pérdidas serán por cuenta del asegurador.

PÁRRAFO I.- El informe y/o certificado emitido por el comisario de averías o por el ajustador se entiende bajo reserva de todos los derechos y obligaciones derivados de la póliza. Su contenido no tendrá efecto alguno, si el mismo está en contradicción con dicha póliza.

PÁRRAFO II.- Todos los gastos de este contrato, derechos de emisión, tributos establecidos o por establecerse que graven el seguro por concepto de primas y/o pago de indemnizaciones por siniestros, serán de cargo del asegurado.

TÍTULO III DE LA CESIBILIDAD DEL SEGURO MARÍTIMO

ARTÍCULO 506.- Cesión el Contrato.- El asegurado no podrá ceder a terceras personas el contrato de seguro marítimo, a menos que sea por escrito y con el consentimiento del asegurador, quedando entendido y convenido que el cesionario adquiere todos los derechos y asume todas las obligaciones del asegurado original.

ARTÍCULO 507.- Subrogación.- Pagada la indemnización, el asegurador se subrogará en todos los derechos del asegurado contra los responsables del siniestro, hasta el límite del importe de la indemnización pagada. En caso de concurrencia del asegurador y el asegurado frente al responsable del siniestro, la reparación que se obtenga se repartirá entre ambos en proporción a su respectivo interés. Los gastos y costos de la reclamación conjunta serán soportados igualmente en proporción al interés reclamado.

PÁRRAFO I.- El asegurado es responsable de los perjuicios que por acción u omisión haya causado al derecho de subrogación del asegurador; además está obligado a facilitarle el ejercicio de tal derecho.

ARTÍCULO 508.- Salvamento a favor del asegurador.- Cuando el asegurador pague por pérdida total del objeto asegurado o por pérdida total de parte del embarque asegurado, adquirirá, además de la subrogación estipulada en el artículo anterior, la facultad de asumir los derechos e intereses del asegurado en lo que pueda subsistir del objeto asegurado, inclusive el derecho de propiedad.

ARTÍCULO 509.- Cancelación.- En el caso de póliza de seguro a término o de póliza abierta o flotante, la póliza podrá ser cancelada por cualquiera de las partes contratantes, cursando a la otra un aviso escrito, con una antelación de siete (7) días, quedando entendido que al entrar en vigor la citada cancelación, ésta no afectará los embarques iniciados con anterioridad a la expiración de dicho plazo y que fueron declarados a la compañía.

TÍTULO IV DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

ARTÍCULO 510.- En el seguro de responsabilidad el importe de la indemnización será equivalente a la suma que el asegurado haya pagado o deba pagar a la víctima, por los

daños y perjuicios que le haya ocasionado a consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza, siempre y cuando su responsabilidad y el monto de la reparación hayan sido determinados:

- 1.-Por sentencia dictada por un tribunal competente, que haya adquirido la autoridad de la cosa irrevocablemente juzgada;
- 2.-Por laudo arbitral definitivo si el sometimiento a arbitraje fue acordado antes de que surja la controversia o el asegurador dio su consentimiento para que la controversia sea decidida por medio de arbitraje; o
- 3.-Por transacción aprobada por el asegurador.

ARTÍCULO 511.- Los Clubes de Protección e Indemnización. Es toda Sociedad, asociación o mutual de armadores o propietarios de naves marítimas o fletadores que se han agrupado como asociaciones de seguro sin fines de lucro, mediante la cual sus miembros son al mismo tiempo asegurador y asegurado con la finalidad de otorgar protecciones o prestar indemnizaciones a sus propios miembros respecto a riesgos normalmente no cubiertos por el seguro marítimo de casco y maquinaria. Estas asociaciones se denominan también Club de P&I.

ARTÍCULO 512.- Seguro de Indemnización.- El Seguro de Indemnización es aquel mediante el cual el asegurador se obliga a reparar el daño sufrido por el asegurado como consecuencia de haber pagado su deuda de responsabilidad frente a una víctima. En tal virtud se hace necesario el pago del asegurado a la víctima para que nazca la obligación del asegurador.

ARTÍCULO 513.- Extensión de las coberturas.- Las coberturas que ofrecen estas asociaciones, será determinada por sus propios estatutos y reglas, siempre vinculadas con la responsabilidad de sus miembros en el ejercicio de sus funciones, así como la protección de los mismos frente a reclamos de terceros.

ARTÍCULO 514.- Acción Directa contra los Clubes de Protección e Indemnización.- No puede la víctima iniciar ninguna acción legal o reclamación directa en contra del Club de Protección e Indemnización, sin importar la nacionalidad de estas asociaciones. Por lo tanto, y en virtud del principio de la relatividad de los contratos, toda víctima deberá demandar o reclamar directamente al asegurado causante del daño.

ARTÍCULO 515.- Cartas de Garantías de los Clubes de Protección e Indemnización.- Las cartas de garantías son el instrumento mediante el cual, el club se compromete con el reclamante a abonarle, en caso de que el asegurado no lo haga la suma de su reclamación o demanda, según sea el caso, tan pronto un tribunal o árbitro de manera irrevocable declare su derecho frente al asegurado miembro del club, o por solución amigable.

PÁRRAFO.- Esta carta se considera válida garantía para el reclamante, y se otorga a cambio de la liberación de una nave marítima en un embargo o ante la amenaza de embargo o detención cuando existe un reclamo legítimo contra esa embarcación.

ARTÍCULO 516.- Formalidades exigidas a las cartas de garantías.- El formato y contenido de las cartas de garantías será determinado por las partes envueltas. De manera provisional, se considera válida una carta emitida por el corresponsal del club en cuestión del puerto en donde este surta la nave. Sin embargo, la carta definitiva deberá ser emitida

por el club al cual pertenece la nave y si dicho club es una asociación cuyo domicilio se encuentre en el extranjero, la misma deberá ser legalizada por el cónsul dominicano de ese país o apostillada de conformidad a la legislación vigente. Estas cartas de garantía se mantienen vigentes hasta que se haya llegado a la resolución final del caso.

TÍTULO V DE LA PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES

ARTÍCULO 517.- Se establece una prescripción a partir de la fecha del siniestro, después del cual no podrá iniciarse ninguna acción en contra del asegurador o reasegurador, según se trate, de dos (2) años para el asegurado y/o beneficiarios de la póliza y de tres (3) años para los terceros. El asegurador contará con el mismo plazo de dos (2) años para presentar cualquier demanda en contra del asegurado, a consecuencia de su relación contractual.

PÁRRAFO.- Tratándose de indemnizaciones derivadas de contribuciones de avería gruesa, de gastos de salvamento, de gastos de conservación o particulares, así como en el seguro de responsabilidad, el plazo comenzará a correr desde el día en que el asegurado efectuó el pago.

ARTÍCULO 518.- Sobre las disposiciones de la ley No. 146-02 sobre Seguros y Fianzas en la República Dominicana.- Las disposiciones de la ley No. 146-02 sobre Seguros y Fianzas en la República Dominicana y sus modificaciones, siendo ésta una ley general, se aplicarán a este capítulo de forma supletoria. Sin embargo, no se aplicarán los artículos del 105 al 110 de la nombrada ley a todo lo relativo en materia de seguros marítimos.

LIBRO V DE LOS HECHOS JURÍDICOS DE LA NAVEGACIÓN

TÍTULO I DEL ABORDAJE

ARTÍCULO 519.- Definición.- Se denomina abordaje el hecho que deriva del choque material entre dos ó más naves marítimas.

ARTÍCULO 520.- Perjuicios derivados de un abordaje.- Los perjuicios derivados de un abordaje comprenden los ocasionados a las naves marítimas que participen en el accidente, a las personas y a los efectos y mercancías que se encuentren a su bordo, correspondiendo su reparación integral.

ARTÍCULO 521.-- Clases de abordajes.- Los abordajes pueden ser:

- a) Fortuitos ó causados por fuerza mayor: son los que derivan de una causa imprevisible, inevitable e irresistible;
- b) Culposos: son los que se producen por la acción u omisión negligente, imprudente ó errada en la maniobra ó en la ruta de una nave marítima ó en la no observancia de los reglamentos, resultando por culpa unilateral ó por culpa concurrente; en este último caso, dichas acciones u omisiones deberán ser coincidentes en la producción del abordaje;
- c) Dudosos: son aquellos en los que existen dudas sobre las causas que los provocan.

ARTÍCULO 522.- Responsabilidades derivadas de un abordaje.- Si el abordaje es fortuito, si es debido a un caso de fuerza mayor, ó si existe duda sobre las causas del mismo, soportaran los daños quienes los hayan sufrido. Esta disposición será aplicable al caso en que las naves marítimas, ó uno de ellas, se encuentren fondeadas en el momento del accidente.

ARTÍCULO 523.- Acciones legales.- Las acciones legales por reparación de los daños derivados de un abordaje no quedan subordinadas a formalidad ó protesta alguna. Los responsables de un abordaje podrán prevalecerse de las actuaciones administrativas y judiciales formadas con motivo de ese hecho. No existen presunciones legales de culpa en cuanto a la responsabilidad del abordaje.

ARTÍCULO 524.- Falta individual.- Si el abordaje se debiera a falta cometida por una de las naves, la reparación de los daños corresponderá a la nave que la haya cometido.

ARTÍCULO 525.- Falta Común.- Si existe falta común, la responsabilidad de cada uno de las naves marítimas será proporcional a la gravedad que respectivamente hayan cometido. Esto no obstante, si en vista de las circunstancias no puede establecerse la proporción, ó si las faltas aparecen como equivalentes, la responsabilidad se compartirá por partes iguales.

PÁRRAFO.- Los daños causados, ya sea a las naves marítimas, o a sus cargamentos, u otros bienes de las dotaciones, de los pasajeros, ó de otras personas que se encuentren a bordo serán soportado por las naves marítimas culpables en la proporción ya dicha, sin solidaridad con respecto de tercero. Las naves marítimas culpables responderán solidariamente con respecto a terceros de los daños causados por muerte ó heridas, salvo la acción que pueda interponer el que haya pagado una parte superior a la que conforme al primer inciso de este artículo debe soportar en definitiva.

ARTÍCULO 526.- Abordaje imputable al práctico.- La responsabilidad del naviero y del capitán determinadas en esta Ley subsistirá aunque la causa del abordaje sea imputable a un práctico o remolcador y su servicio resultara obligatorio.

ARTÍCULO 527.- Prescripción.- Las acciones derivadas de un abordaje prescriben al cabo de dos (2) años, desde el día del accidente.

PÁRRAFO.- Podrá alegarse como causal de prórroga de los plazos ya señalados, el hecho de que la nave demandada no haya podido ser detenida en aguas territoriales.

ARTÍCULO 528.- Deber de asistencia.- Ocurrido un abordaje, el Capitán de cada una de las naves, estará obligado en cuanto le sea posible hacerlo sin serio peligro para su nave, su dotación y sus pasajeros, a prestar auxilio a la otra nave, a su dotación y sus pasajeros. Estará igualmente obligado en cuanto sea posible, a dar a conocer a la otra nave marítima el nombre y el puerto de matrícula de la suya así como del lugar de donde procede y a donde se dirige.

PÁRRAFO.- El propietario de la nave, no será responsable por la sola contravención de las anteriores disposiciones.

ARTÍCULO 529.- Extensión normativa.- Las normas contenidas en esta Ley se aplicarán, también, a los daños que una nave marítima causa a otro y a las personas y

efectos que se hallaren a bordo, aunque no hubiera habido contacto material entre los mismos.

ARTÍCULO 530.- Daños de Estela.- Cuando una nave marítima cause daños a otra nave a consecuencia del movimiento de ondas en el agua a su paso cerca de éste, se considerará abordaje, a pesar de que no haya contacto físico con la nave.

ARTÍCULO 531.- Daños a objetos fijos y flotantes causados por naves. Cuando una nave marítima haga contacto o choque con algún objeto distinto a una nave marítima, bien sea, una boya, o cualquier otro artefacto que sirve de ayuda a la navegación, o muelles, delfin, grúas de tierra, puentes, cables y tuberías, pontones, balizas, diques, embarcaderos flotantes, islas flotantes, o cualquier artefacto que flote, entre otras, y les causa daños a las mismas, esto no se considera un abordaje, sino como “daño a objetos fijos y flotantes” (DOFF). Sin embargo, la nave que ocasiona el daño tiene la obligación de repararlo de conformidad con las normas establecidas por el derecho común dominicano para los casos de responsabilidad civil cuasidelictual.

ARTÍCULO 532.- Ámbito de aplicación.- La presente sección no es aplicable a los buques de guerra y a los buques del Estado exclusivamente adscrito a un servicio público.

TÍTULO II DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO

ARTÍCULO 533.- Definiciones.- Para los efectos de este Título, se define:

a) **Operación de Asistencia y Salvamento:** Significa todo acto o actividad emprendida para ayudar a una nave marítima o a cualquier otro bien que se encuentre en peligro, en aguas navegables ó en cualquier otro tipo de aguas.

b) **Bien en peligro:** Significa cualquier bien que no esté adherido al litoral en forma permanente e intencional e incluye el flete por el transporte de la carga, sea que dicho flete esté al riesgo del dueño de los bienes, del naviero ó del fletador.

ARTÍCULO 534.- Facultades.- El capitán de todo artefacto naval está facultado para celebrar contratos de asistencia y salvamento en nombre y por cuenta de los armadores o navieros de la nave y de los demás bienes que se encuentren a bordo.

ARTÍCULO 535.- Modificación ó anulación del contrato.- Un contrato de asistencia y salvamento puede ser anulado ó modificado a solicitud de cualquiera de las partes, en los casos siguientes:

- 1) Cuando el contrato ha sido celebrado bajo presión indebida ó influencia de peligro y además sus términos no son equitativos; ó
- 2) Cuando el pago estipulado en el contrato sea excesivamente elevado ó demasiado bajo, con relación a los servicios efectivamente prestados.

ARTÍCULO 536.- Obligaciones del naviero y el Capitán de una nave marítima en peligro.- El naviero y el Capitán de una nave marítima en peligro están obligados a:

a) Tomar acción oportuna y razonable para obtener asistencia y salvamento, cooperar plenamente con el salvador en las operaciones de salvamento, y hacer todo lo posible para evitar ó atenuar el daño al medio ambiente;

b) Solicitar o aceptar los servicios de salvamento de otro salvador, cuando sea razonable suponer que el salvador que está efectuando las operaciones de asistencia no podrá completarlas solo, dentro de un tiempo prudencial ó cuando sus elementos sean inadecuados.

ARTÍCULO 537.- Restitución de los bienes salvados.- Los armadores o propietarios de la nave o de los bienes que han sido salvados y llevados a un lugar seguro, deben aceptar su restitución cuando los salvadores consideren razonablemente que han terminado sus labores.

ARTÍCULO 538.- Obligaciones del salvador.- Son obligaciones del salvador:

a) Emplear sus mejores esfuerzos para salvar a la nave y los bienes que se encuentren en ella; y llevar a cabo las operaciones de salvamento con el debido cuidado, tanto en lo que respecta a la propiedad en peligro como en lo que refiere a impedir ó disminuir el daño al medio ambiente;

b) Cuando las circunstancias razonablemente lo requieran, el salvador debe obtener ayuda de otros salvadores disponibles y aceptar la intervención de otros salvadores cuando así lo pida el naviero ó el Capitán de la nave en peligro; entendiéndose sin embargo, que el monto de su retribución no resultará afectado si se demuestra que dicha intervención no era necesaria.

ARTÍCULO 539.- Obligación de auxilio o asistencia.- Todo Capitán de naves está obligado a prestar auxilio ó asistencia a cualquier persona que se encuentre en peligro en el mar, siempre que ello no ponga en serio peligro su nave y a las personas a bordo. Ni el armador ni el naviero de la nave serán responsables por el incumplimiento de esta obligación del Capitán.

ARTÍCULO 540.- Derecho a retribución.- Los salvadores tendrán derecho a una retribución por sus servicios siempre que las operaciones de salvamento hayan tenido un resultado útil, a menos que expresamente se haya convenido otra cosa. Las disposiciones de este Capítulo se aplicarán aún en el caso que la nave asistida y la asistente pertenezcan a un mismo armador o propietario o a una misma administración.

ARTÍCULO 541.- Determinación de la retribución.- La retribución de los salvadores debe fijarse con el propósito de alentar las operaciones de asistencia y teniendo en cuenta los siguientes criterios independientemente del orden en que se enumeran:

a) El valor de los bienes salvados;

b) La destreza y los esfuerzos de los salvadores para impedir o atenuar el daño al medio ambiente;

c) El grado de éxito obtenido por el salvador;

d) La naturaleza y grado del peligro;

e) La destreza y los esfuerzos de los salvadores para salvar la nave, otros bienes y vidas humanas;

- f) El tiempo empleado en el salvamento, así como los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores;
- g) El riesgo de incurrir en responsabilidad y otros riesgos corridos por los salvadores ó su equipo;
- h) La prontitud del servicio prestado;
- i) La disponibilidad y uso de naves marítimas u otro equipo destinado a operaciones de salvamento;
- j) El grado de aptitud y de eficiencia del equipo de los salvadores así como el valor económico del mismo.

ARTÍCULO 542.- Retribución máxima.- La retribución de que trata el artículo anterior no podrá exceder del valor de los bienes salvados al tiempo en que queden concluidas las operaciones del salvamento.

ARTÍCULO 543.- Compensación especial.- Si el salvador ha efectuado operaciones de salvamento respecto de una nave marítima que por sí misma o por su carga amenazaba causar daño al medio ambiente, pero no ha llegado a ganar una retribución de acuerdo a las pautas establecidas en el artículo 541 que exceda a la compensación de que trata este artículo, tendrá derecho a percibir del armador naviero de ese artefacto naval por lo menos una compensación especial equivalente a los gastos en que haya incurrido, dentro de los límites fijados en el artículo siguiente.

PÁRRAFO.- Si en las circunstancias previstas en el párrafo anterior, el salvador ha evitado ó disminuido los daños al medio ambiente con sus operaciones de salvamento, podrá aumentarse la compensación especial que le deba abonar el armador o naviero de la nave, hasta por un 30% de los gastos incurridos por el salvador. No obstante, si el Tribunal lo estima razonable y justo, tomando en consideración los criterios relevantes establecidos en el artículo 541 podrá incrementar la compensación especial por encima del mencionado porcentaje, pero en ningún caso dicha compensación podrá exceder del doble de los gastos incurridos por el salvador.

ARTÍCULO 544.- Gastos.- Para los efectos del artículo precedente, se considerarán gastos del salvador los desembolsos razonablemente incurridos en las operaciones de asistencia y una asignación justa por el personal y equipo efectiva y razonablemente empleados en dichas operaciones, teniendo en cuenta los criterios enunciados en los incisos h), i) e j) del artículo 541.

ARTÍCULO 545.- Concurrencia de compensaciones.- La compensación especial de que trata el artículo 543 se abonará únicamente en el caso y por el monto en que dicha compensación exceda de la retribución que corresponda al salvador conforme a lo dispuesto en el artículo 541.

ARTÍCULO 546.- Pérdida de la compensación especial.- Si el salvador ha sido negligente y por ello no ha logrado evitar ó disminuir el daño al medio ambiente, podrá privársele total ó parcialmente de la compensación especial que le habría correspondido de acuerdo al artículo 543.

ARTÍCULO 547.- Pluralidad de salvadores.- En caso de haber más de un salvador, la retribución se distribuirá entre ellos de acuerdo a los criterios indicados en el artículo 541.

ARTÍCULO 548.- Distribución de la retribución.- La distribución entre el armador o naviero, el Capitán y otras personas al servicio de cada embarcación de salvamento, será determinada de acuerdo a la ley del pabellón de la nave. Si el salvamento no se ha llevado a cabo desde una nave marítima, la distribución se efectuará conforme a la ley que regule el contrato entre el salvador y sus dependientes.

ARTÍCULO 549.- Salvamento de vidas.- Las personas cuyas vidas se han salvado no deben retribución alguna. Sin perjuicio de lo anterior, quien haya salvado vidas humanas solamente tomando parte en servicios de asistencia con ocasión de un accidente que ha dado lugar a servicios de asistencia y salvamento a la nave u otros bienes, tendrá derecho a una parte equitativa de la retribución que corresponda al salvador de la nave o de los otros bienes o que evitó o disminuyó los daños al medio ambiente.

ARTÍCULO 550.- Obligaciones previas al salvamento.- Los servicios prestados en cumplimiento de contratos celebrados con anterioridad al surgimiento del peligro no serán considerados como asistencia y salvamento y no darán derecho a las retribuciones ni compensaciones previstas en esta sección, salvo en cuanto dichos servicios excedan de lo que razonablemente pueda considerarse como adecuado cumplimiento de esos contratos.

ARTÍCULO 551.- Pérdida de la retribución.- Los salvadores que hayan actuado dolosa o negligentemente y a consecuencia de ello hayan sido necesarias más operaciones o hayan hecho las mismas más costosas, serán privados total ó parcialmente de las retribuciones o compensaciones establecidas en esta Ley, sin perjuicio de las acciones legales que corresponda iniciar en su contra.

ARTÍCULO 552.- Servicios prestados en contra de prohibición expresa y razonable.- Los servicios prestados en contra de prohibición expresa y razonable del Capitán o del naviero de la nave o del armador de los otros bienes en peligro, no dan derecho a las retribuciones ni compensaciones establecidas en este Título.

ARTÍCULO 553.- Garantía.- En tanto no se constituya garantía suficiente para responder por la retribución ó compensación del salvador, éste tendrá un derecho privilegiado de embargo sobre los bienes salvados, los que en consecuencia, no podrán ser trasladados del puerto o lugar a que hayan llegado al término de las operaciones de salvamento, sin el consentimiento del salvador.

PÁRRAFO.- El juez o el Tribunal que conozca de la demanda promovida por el salvador para el pago de sus servicios prestados, podrá decidir provisionalmente y a solicitud de éste, que se le abone una suma razonable como pago a cuenta. En la misma resolución se establecerá si el salvador debe o no constituir garantía suficiente de restitución, teniendo en cuenta las circunstancias del caso. Concedido el pago a cuenta se reducirá proporcionalmente la garantía ó la retención de que trata el artículo precedente, si las hubiere.

ARTÍCULO 554.- Competencia.- En defecto de cláusula de arbitraje en el contrato de asistencia y salvamento y del sometimiento expreso ó tácito de las partes contratantes a determinada jurisdicción, será competente para conocer de la acción que promueva el salvador para el cobro de sus servicios de salvamento, a su elección, el Juez ó Tribunal civil en atribuciones comerciales de primera instancia correspondiente a:

- a) El domicilio del demandado;

- b) El puerto o lugar al cual hayan sido llevados los bienes salvados al término de los servicios;
- c) El lugar en el cual se ha constituido la garantía respectiva;
- d) El lugar donde se han retenido los bienes salvados; ó
- e) El lugar donde se cumplieron los servicios.

ARTÍCULO 555.- Prescripción.- Las acciones para reclamar el pago de retribución o de compensación por servicios de asistencia y salvamento prescribirán a los dos (2) años contados desde la fecha en que se completaron las referidas operaciones.

TÍTULO III REMOCIÓN DE NAUFRAGIOS Y ABANDONO DE NAVES

CAPÍTULO I: DE LA REMOCIÓN DE NAUFRAGIOS

ARTÍCULO 556.- Definiciones.- A los efectos de lo previsto en el presente Capítulo se entenderá por:

a) **“Naufragio”**: El hundimiento, encalladura, pérdida o destrucción de una nave marítima, de cualquier artefacto naval o de los bienes que se encuentren a bordo.

b) **“Remoción”**: La retirada o destrucción deliberada de naufragios, de aeronaves siniestradas, de sus restos o de otros bienes accidentados que se encuentren integra o parcialmente sumergidos en las aguas nacionales, cuando supongan un peligro o un inconveniente para el tráfico acuático, para la seguridad de la navegación o para los recursos naturales.

c) **“Extracción”**: La recuperación de naufragios o de otros bienes accidentados en el medio acuático cuando la operación no constituya remoción por no verse afectado el tráfico, la seguridad de la navegación o los recursos naturales de las aguas nacionales.

ARTÍCULO 557.- Ámbito de aplicación.- Las disposiciones del presente Capítulo se aplican a las remociones de los bienes que se encuentren en las aguas nacionales, cualquiera que sea la nacionalidad o propietario de los bienes extraídos. Las extracciones en aguas nacionales se regirán por los reglamentos específicos que sean dictados por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Armada de la República Dominicana y la Autoridad Portuaria Dominicana dentro del ámbito de sus atribuciones respectivas.

ARTÍCULO 558.- Obligación de notificar naufragios.- Los capitanes, los navieros y los propietarios de las naves que naufraguen o que pierdan parte de su carga en cualquiera de las aguas nacionales estarán obligados a notificar los hechos al órgano más próximo de la Armada de la República Dominicana y a la mayor brevedad posible. La misma obligación de notificar asistirá a los comandantes y operadores de aeronaves accidentadas en las aguas nacionales.

PÁRRAFO.- En la notificación se hará sumaria una relación del accidente, incluyendo la mención de sus causas, el lugar y circunstancias del mismo, el número de personas a bordo, la clase y tamaño de la nave ó aeronave, el combustible que llevaba de consumo, la clase y

cantidad de la carga, con especial detalle de la clasificada como peligrosa, y las medidas de salvamento que inmediatamente se propongan adoptar los interesados.

ARTÍCULO 559.- Protección de las propiedades accidentadas.- Con carácter urgente e inmediato la Armada de la República Dominicana dispondrá los medios materiales y personales que puedan resultar, en su caso, necesarios para proveer a la defensa de la propiedad de los bienes naufragados o accidentados, evitando cualquier acto de pillaje ó de apropiación indebida de los mismos.

PÁRRAFO.- Asimismo, la Armada de la República Dominicana procederá de oficio a informar a los propietarios de las naves y demás bienes siniestrados de cuanto naufragio ó accidente se hayan producido en aguas nacionales y respecto a los cuales aquellos no tengan conocimiento, a fin de que puedan adoptar las medidas urgentes que más convengan a sus intereses.

ARTÍCULO 560.- Deber de señalización y de prevenir la contaminación.- Los propietarios de las naves, sus navieros y los propietarios de las cosas hundidas están obligados a realizar inmediatamente las operaciones de señalización, balizamiento y de prevención de la contaminación que sean necesarias para la salvaguarda de los intereses nacionales. A tal efecto se ajustarán a las instrucciones y órdenes que sean impartidas por la Armada de la República Dominicana.

ARTÍCULO 561.- Deber de remoción.- Los propietarios de las naves marítimas y demás personas a que se refiere el artículo anterior están obligados a la remoción de los naufragios y de los bienes hundidos. Cuando, a juicio de la Armada de la República Dominicana, resulten afectados los intereses del tráfico, de la navegación o de los recursos naturales, procederá a ordenar a los propietarios o a los navieros, según sea el caso, que efectúen las operaciones de remoción de los bienes dentro del plazo que al efecto se determine, el cual podrá ser prorrogado en atención a las especiales circunstancias que concurran.

PÁRRAFO I.- La Armada de la República Dominicana establecerá asimismo las garantías o medidas de seguridad que deban seguirse para evitar un nuevo naufragio o hundimiento en las aguas nacionales.

PÁRRAFO II.- El Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Armada de la República Dominicana y la Autoridad Portuaria determinarán reglamentariamente dentro del ámbito respectivo de sus funciones en cada caso las condiciones y procedimientos que deban seguirse para la realización de las operaciones de remoción y para la adopción de las medidas complementarias de seguridad a que se refiere el párrafo anterior y procederá a vigilar su puntual y preciso cumplimiento.

ARTÍCULO 562.- Facultad de remoción subsidiaria.- Si las personas obligadas no iniciaren o concluyeren la remoción en el plazo prescrito, la nave, la carga o los demás bienes se entenderán tácitamente abandonados al Estado y la Armada de la República Dominicana quedará inmediatamente facultada, sin más trámite, para proceder a realizar por sí misma ó mediante contratación con terceros la realización de las operaciones.

PÁRRAFO.- Todos los gastos derivados de la ejecución subsidiaria de la remoción y de las medidas de seguridad y preventivas complementarios, serán por cuenta de las personas obligadas a la remoción y que no la ejecutaron.

ARTÍCULO 563.- Enajenación de los bienes rescatados para pago de gastos.- Si como consecuencia del ejercicio de la facultad de remoción subsidiaria fueren recuperados naves artefactos, aeronaves, restos de naufragio u otros bienes objeto de aquella, quedarán estos directamente sujetos en garantía del pago de todos los gastos ocasionados.

PÁRRAFO I.- Si los gastos no fuesen abonados en los plazos reglamentariamente establecidos, la Armada de la República Dominicana podrá proceder a la enajenación de los bienes a que se refiere el presente artículo, cobrándose con la cantidad hasta la que llegue el importe de la venta con preferencia absoluta sobre todos los demás créditos que puedan gravar la nave, estén ó no garantizados con un privilegio marítimo ó aeronáutico.

PÁRRAFO II.- Si el producto de la venta no fuere suficiente para cubrir los gastos, los obligados seguirán siendo personalmente responsables por la diferencia, cuyo pago se exigirá por la vía administrativa de ejecución o, en su caso, mediante los procedimientos judiciales que correspondan ante los tribunales nacionales o extranjeros.

PÁRRAFO III.- Si una vez liquidados los gastos resultara excedente en el precio obtenido en la venta, éste se ingresará a la Cuenta Única del Tesoro y se asignará a la partida presupuestaria dedicada a apoyar las actividades de salvamento de la administración marítima.

ARTÍCULO 564.- Remoción por terceros.- En el supuesto de que la Armada de la República Dominicana encargue total ó parcialmente a terceros la realización de las operaciones de remoción, la persona o personas al efecto contratadas deberán realizar los trabajos en los plazos y condiciones establecidas por dicha institución, bajo apercibimiento de caducidad de derechos.

PÁRRAFO.- Al iniciarse los trabajos de remoción, la Armada de la República Dominicana determinará reglamentariamente, los casos y la cuantía necesarios que requieran el depósito de una garantía suficiente para el éxito de las operaciones.

ARTÍCULO 565.- Remoción de naves o artefactos no identificados.- Cuando se trate de la remoción de naves, artefactos, restos u otros bienes de pabellón y propiedad desconocida, se aplicarán las disposiciones previstas en el presente Capítulo, realizándose la intimación por medio de edictos, los cuales se publicarán en un periódico de circulación nacional. La publicación se hará por un plazo no mayor de diez días, fijado por la Armada de la República Dominicana de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser removido. Si fuere conocida únicamente la nacionalidad de la nave, artefacto naval ó aeronave, además de la publicación por edictos, se deberá dar aviso al cónsul de la nación respectiva.

ARTÍCULO 566.- Naufragio en puerto.- En los supuestos de naufragio de naves o de hundimiento de bienes en las aguas sometidas a la jurisdicción de un puerto se seguirán las prescripciones relativas a la remoción contenidas en el presente Capítulo, con la particularidad de que en el proceso de remoción participará además la Autoridad Portuaria Dominicana, bien directamente o a través del concesionario del puerto.

ARTÍCULO 567.- Peligro de naufragio en puerto.- En aquellos casos en que una nave marítima presente peligro de naufragio en las aguas de un puerto, la Autoridad Portuaria, o

el concesionario del puerto, previo informe de la Armada de la República Dominicana, requerirá al propietario o naviero, para que abandone el puerto y repare la misma

PÁRRAFO.- Incumplido el requerimiento a que se refiere el párrafo anterior, la Armada de la República en coordinación con Autoridad Portuaria o el concesionario del puerto podrá proceder a trasladar la nave o a proceder a su hundimiento en un lugar en donde no perjudique el tráfico, la navegación o la pesca, siendo los gastos por cuenta del propietario, o naviero, según sea el caso.

CAPÍTULO II: DEL ABANDONO DE NAVES MARÍTIMAS

ARTÍCULO 568.- Queda prohibido el abandono de naves marítimas o artefactos navales nacionales o extranjeros en aguas territoriales o jurisdiccionales y fluviales de la República Dominicana. Se distinguen dos tipos de abandonos de conformidad con este artículo a favor del Estado Dominicano, a saber:

- 1) **Abandono expreso o voluntario:** El abandono es expreso o voluntario cuando el propietario de la nave, bien a través del capitán u otro representante realiza la entrega de la nave al Estado, mediante acta escrita dirigida a la Armada de la República Dominicana a través del Comandante del Puerto del lugar donde se encuentre la nave .
- 2) **Abandono Tácito:** El abandono es tácito, cuando los propietarios de las naves no realicen aquellas actividades que declararon entrarían hacer en aguas nacionales en el tiempo solicitado a la Armada de la República Dominicana. Las naves o artefactos navales serán consideradas legalmente en abandono tácito en los siguientes casos:
 - a) Cuando la nave o artefacto naval no esté realizando operación alguna, ni esté recibiendo reparaciones, debidamente autorizadas por las autoridades y no se solicite el zarpe dentro de un plazo de treinta (30) días, contados desde la fecha de arribada de la nave o en la fecha en que la nave de bandera dominicana haya sido anclada en cualquier lugar de las aguas marítimas y fluviales, salvo en caso fortuito o de fuerza mayor debidamente comprobada o en caso de que esa situación tenga su origen en una disputa judicial;
 - b) Cuando haya transcurrido un plazo de sesenta (60) días, a partir de la fecha en que se produce el siniestro, accidente, naufragio o hallazgo de la nave o artefacto naval náufrago, sin que el propietario o su representante o el asegurador, haya notificado a la Armada de la República Dominicana su interés sobre la nave o artefacto naval;
 - c) Las que hayan sido objeto de robo, cuando al recuperarlas no sea posible determinar sus armadores o propietarios, o cuando en un plazo de treinta (30) días no hayan sido reclamadas;
 - d) Cuando la nave o artefacto naval constituya un obstáculo o peligro para la navegación, en la cual transcurrido el término establecido de treinta (30) días y no haberse efectuado ninguna acción por parte de su propietario, entonces la nave o artefacto naval pasará al dominio del Estado, realizándose las inscripciones pertinentes; en caso de tener identificada la bandera de su pabellón se comunicará al consulado respectivo;

- e) En los demás casos no previstos en la presente ley, cuando pueda demostrarse claramente la intención del propietario de la nave o artefacto naval de renunciar a su derecho sobre los mismos, como los casos señalados en los literales precedentes.

PÁRRAFO I.- Cuando ocurra el abandono y se compruebe la comisión de una infracción, esto no relevará al propietario de la nave o artefacto naval del pago de las multas y sanciones a que pudiere dar lugar el hecho que corresponda.

PÁRRAFO II.- Estas disposiciones no son aplicables a los abandonos realizados a los aseguradores ni a los acreedores del propietario de la nave.

PÁRRAFO III.- El procedimiento que deberá ser llevado a cabo para la remoción de las naves y artefactos navales dejados en abandono en aguas marítimas y fluviales nacionales será determinado reglamentariamente por la Armada de la República Dominicana.

TÍTULO IV DE LA AVERÍA GRUESA

ARTÍCULO 569.- Definición.- La avería gruesa consiste en un sacrificio o un gasto extraordinario realizado en forma intencional y razonable, para la seguridad común y con el propósito de preservar la propiedad comprendida en la aventura marítima de un peligro real, actual ó inminente.

ARTÍCULO 570.- Consecuencia directa.- Únicamente aquellas pérdidas, daños ó gastos que sean consecuencia directa de un acto de avería gruesa conforme se define en el artículo anterior, serán admitidos como avería gruesa.

ARTÍCULO 571.- Sacrificios y gastos incluidos.- Salvo estipulación en contrario y sujeto a lo establecido en los artículos 569 y 570 se admitirán en avería gruesa los siguientes sacrificios y gastos:

- a) Los efectos o dinero invertido en el rescate de la nave o del cargamento apresado por enemigos, corsarios o piratas; y los alimentos, salarios y gastos de la tripulación durante la detención de la nave;
- b) La echazón o arrojado al mar de efectos para aligerar la nave, sean éstos de la nave, del cargamento o de la tripulación; así como el daño que de dichos actos resulte a los efectos que se conserven a bordo;
- c) Los cables, palos u otros materiales de la nave por la abertura hecha en la nave para desaguarlo e impedir que zozobre;
- d) Los gastos de alijo o de transbordo de parte del cargamento, provisiones o combustible de la nave, para ponerlo en estado de tomar puerto, así como los gastos de reembarque o conducción al puerto de destino y los daños que a dichos bienes se origine;
- f) Los gastos incurridos para poner a flote la nave cuando haya corrido varadura fortuita o cuando haya sido varado intencionalmente con el propósito de salvar la propiedad común, incluyendo los de descarga para aligerar la nave, los de reembarque, así como las pérdidas y daños que ocurran en dichas operaciones;
- g) Los daños causados a la maquinaria, calderas u otros implementos de la nave varada y en situación de peligro, para tratar de reflotarla, siempre que se demuestre que los daños en efecto resultaron de los esfuerzos por reflotar la nave para la seguridad común;

- h) Los daños y pérdidas de materiales y provisiones de la nave, empleados como combustibles necesario para la seguridad de la aventura común en un momento de peligro, siempre cuando se demuestre que la nave llevaba suficiente combustible para completar el viaje;
- i) El daño causado a la nave o a la carga por agua o por cualquier otro medio empleado para sofocar un incendio a bordo, incluyendo los daños derivados de actos para encallar o hundir la nave. Sin embargo, no se admitirán como avería gruesa los daños causados por humo o por calor sea cual fuere la forma y circunstancias en que se causaron;
- j) El costo de las reparaciones temporales que se hicieran en la nave para la seguridad del viaje común o para reparar los daños derivados de un acto de avería gruesa;
- k) Los gastos de curación y alimento de los tripulantes que hubiesen sido heridos o accidentados en acciones de defensa o de salvamento de la nave;
- l) Los gastos de ingreso de la nave a un puerto ó lugar de refugio o los de retorno al puerto de embarque, a consecuencia de accidente, sacrificio u otra circunstancia extraordinaria, siempre que sea necesario para la seguridad común, los salarios y mantenimiento de la tripulación y todo otro gasto derivado de la justificada estadía de la nave en el puerto o lugar de refugio, así como los gastos de salida de dicho puerto o lugar;
- m) Los gastos de manipulación o de desembarque de carga, combustible o provisiones, así como los de su reembarque y reestiba, sea en el puerto de embarque, de arribada o de refugio, siempre que fuesen necesarios para la seguridad común o para permitir las reparaciones de daños causados a la nave o por sacrificios o por accidente, si las reparaciones fuesen necesarias para prosecución del viaje en condiciones de seguridad. Se exceptúan de lo establecido en este inciso los casos en que el daño a la nave es descubierto en puerto de embarque o de destino sin que haya ocurrido durante el viaje accidente alguno ni cualquier otra circunstancia extraordinaria con el daño;
- n) Los daños y pérdida de carga, combustible o provisiones causados en la manipulación, descarga, almacenaje, reembarque y estiba de dichos efectos, siempre que los costos de tales operaciones sean admitidos en avería gruesa;
- o) Los salarios y los gastos de manutención del Capitán, oficiales y tripulación razonablemente incurridos, así como el combustible y provisiones consumidos durante la prolongación del viaje ocasionado por el ingreso a dicho puerto o lugar sean admitidos como avería gruesa.
- p) Cuando la nave sea condenada o no prosiga su viaje original, los gastos mencionados en el párrafo anterior serán admitidos como avería gruesa sólo hasta la fecha de la condena o del abandono del viaje o hasta cuando se complete el desembarque de la carga si la condena o el abandono ocurriesen antes;
- q) La pérdida del flete resultante del daño o pérdida de la carga que lo generaba, siempre que dicho daño o pérdida haya sufrido de un acto de avería gruesa. Sin embargo, se deducirán de la pérdida de flete los cargos y gastos en que habría incurrido el transportista para ganar dicho flete de no haber mediado el acto de avería gruesa;
- r) El costo de asegurar los depósitos en dinero recolectados en garantía de contribución a la avería gruesa;
- s) Todo otro daño, pérdida o gasto que corresponda admitirse en avería gruesa conforme a lo estipulado por las partes o a las normas a las que ellas se hubiesen sometido, ó a los usos y costumbres del puerto en el que se liquide la avería gruesa.

ARTÍCULO 572.- Pérdidas O daños.- No serán admitidas como avería gruesa las pérdidas o daños sufridos por la nave o la carga durante la demora, ya sea en el transcurso del viaje o luego de terminado éste, tal como sobreestadías y toda pérdida indirecta o consecuencial o pérdida de mercado.

ARTÍCULO 573.- Echazón.- No será admitida en avería gruesa la echazón de carga que no haya sido transportada de acuerdo con los usos y costumbres comerciales.

ARTÍCULO 574.- Maquinaria.- En ninguna circunstancia y por ningún motivo se admitirán como avería gruesa las pérdidas ni los daños en la maquinaria, calderos u otros implementos de la nave ocurridos cuando este se encuentre a flote.

ARTÍCULO 575.- Costos de manipulación a bordo o de descarga de mercancías, combustible o provisiones. Los costos de manipulación a bordo o de descarga de mercancías, combustibles o provisiones no serán admitidos como avería gruesa, si se efectúan con el sólo propósito de reestiba debido a corrimientos durante el viaje, salvo que dicha reestiba sea necesaria para la seguridad común.

ARTÍCULO 576.- Retribuciones.- Serán admitidos en avería las retribuciones abonadas por las partes comprendidas en la aventura, por servicios de asistencia y salvamento, aunque al fijarse la retribución se hayan considerado la habilidad y esfuerzos de los salvadores en evitar o atenuar el daño al medio ambiente, siempre y cuando las operaciones de salvamento hayan sido efectuadas con el propósito de preservar del peligro común a la propiedad comprendida en la aventura marítima.

PÁRRAFO .- No se admitirá como avería gruesa las compensaciones especiales que las partes de la aventura tuviesen que abonar a los salvadores por operaciones de salvamento que evitaron o atenuaron daños al medio ambiente, pero que resultaron infructuosa para preservar a la propiedad del peligro común.

ARTÍCULO 577.- Nuevo por viejo.- Las reparaciones que sean reconocidas en avería gruesa no estarán sujetas a deducciones por concepto de “nuevo por viejo”, cuando material o partes usadas sean reemplazadas por nuevas, salvo que la nave tenga más de quince (15) años de fabricada en cuyo caso se aplicará una deducción de un tercio. Las deducciones serán reguladas por la edad de la nave computada desde el 31 de diciembre del año en que se completó su construcción hasta la fecha del acto de avería gruesa, con excepción de sus aislamientos, botes salvavidas y similares, aparatos y equipos de comunicaciones y de navegación, maquinarias y calderas, para las cuales las deducciones se regularán independientemente de acuerdo a la edad de cada parte.

ARTÍCULO 578.- Costos de limpieza, pintado y revestido de los fondos de la nave. No se admitirán en avería gruesa los costos de limpiar, pintar ni revestir los fondos de la nave, salvo que los fondos hayan sido pintados ó revestidos dentro de los doce (12) meses anteriores a la fecha del acto de avería gruesa, en cuyo caso se reconocerá la mitad de tales costos.

ARTÍCULO 579.- Obligados a la contribución.- Todos los interesados en la nave y la carga existente a bordo al tiempo de efectuarse el acto de avería gruesa, están obligados a contribuir al importe de la avería gruesa en proporción al valor que tengan los bienes salvados en la fecha y lugar en que la aventura termine. El equipaje y los efectos personales de los pasajeros no contribuirán al importe de la avería gruesa.

ARTÍCULO 580.- Falta o negligencia.- La obligación de contribuir al importe de la avería gruesa no será afectada por el hecho de que el evento que dio lugar al acto de avería

gruesa se haya debido a la falta o a la negligencia de alguna de las partes involucradas en la aventura marítima; pero dicho hecho no perjudicará las acciones ni las defensas que puedan ejercerse contra la parte responsable, las que permanecerán vigentes con respecto a su falta ó a su negligencia.

ARTÍCULO 581.- Carga de la prueba.- Pesa sobre la parte que reclame contribución de avería gruesa la carga de probar que su pérdida, daño o gasto debe incluirse en la liquidación de la avería gruesa.

ARTÍCULO 582.- Gastos extraordinarios.- Cualquier gasto extraordinario en que se incurra en sustitución de otro gasto que habría sido admitido en la avería gruesa, será admitido en la liquidación de la avería gruesa, sin considerar el ahorro que ello signifique para otros intereses, pero solamente hasta el límite del monto del gasto que se evitó.

ARTÍCULO 583.- La decisión de efectuar un acto de avería gruesa compete al Capitán.- La decisión de efectuar un acto de avería gruesa compete al Capitán o a quien haga sus veces, en consulta con la oficialidad de la nave. Se anotará en el Diario de Navegación la fecha, hora y lugar de la incidencia así como sus motivaciones y se dará cuenta de la misma a la autoridad marítima del primer lugar de arribo.

ARTÍCULO 584.- La liquidación y distribución de las averías gruesas.- La calificación, liquidación y distribución de las averías gruesas se realizarán de acuerdo a las reglas que hayan estipulado las partes en sus contratos de transporte. Las partes de normas, sea que hayan recibido sanción legal de un Estado, sea que provengan de usos o acuerdos nacionales extranjeros o internacionales, públicos o privados o de reglas de práctica, nacionales o extranjeras, sometiéndose a ellas en sus respectivos contratos.

ARTÍCULO 585.- Cantidad que debe reconocerse como avería gruesa.- La cantidad que deba reconocerse como avería gruesa por daño o pérdida de carga sacrificada será el valor de la pérdida económica sufrida, tomando como base para establecerla el valor a la fecha de descarga, el cual será determinado tomando en cuenta el valor consignado en la factura comercial emitida al consignatario o en ausencia de dicha factura, el valor declarado para el embarque. El valor a la fecha de descarga incluirá los costos del seguro y del flete, excepto y en la medida en que el flete esté a riesgo de otro interés ajeno a la carga.

PÁRRAFO.- Cuando la carga dañada sea vendida y el monto del daño no se haya acordado de otro modo, la pérdida a ser reconocida en avería gruesa será la diferencia que exista entre el valor neto de la carga en estado sano, determinado de acuerdo a lo establecido en el presente artículo, y el precio neto de la venta.

ARTÍCULO 586.- Regla para la determinación de la avería gruesa por daño o pérdida a la nave, maquinarias e implementos.- La cantidad que deba reconocerse como avería gruesa por daño o pérdida a la nave, maquinarias e implementos, será establecida de la forma siguiente:

a) Cuando se efectúen reparaciones o reemplazos, se reconocerá el costo razonable de reparar o de reemplazar los daños o pérdidas, aplicándose las deducciones a que se refiere el Artículo 578.

b) Cuando no se efectúen reparaciones ni reemplazos, se reconocerá la razonable depreciación derivada del daño ó pérdida, pero sin exceder el costo estimado de las reparaciones. Cuando la nave constituya una pérdida total virtual o cuando el costo de las reparaciones ó el daño excedería el valor de la nave una vez reparada, la cantidad a ser reconocida como avería gruesa será la diferencia que exista entre el valor sano estimado de la nave, menos el costo estimado de reparar los daños que no constituyen avería gruesa, y el valor de la nave en estado de avería que puede medirse por el precio de venta si fuere el caso.

ARTÍCULO 587.- Valores que contribuyen a la avería gruesa.- Salvo estipulación en contrario, los valores que contribuyen a la avería gruesa serán establecidos en la forma siguiente:

a) De acuerdo al valor real neto que tengan los bienes a la fecha de terminación de la aventura; con excepción del valor de la carga que será el valor en la fecha de descarga, establecido en base a la factura comercial emitida al consignatario, o en defecto de dicha factura, en base al valor declarado para el embarque.

b) El valor de la carga incluirá el costo del seguro y del flete, excepto y en la medida en que el flete esté a riesgo de otro interés ajeno a la carga. De dicho valor se deducirá cualquier pérdida ó daño que haya sufrido la carga con anterioridad o al momento de su descarga.

c) El valor de la nave será establecido sin tomar en cuenta el efecto de incremento o de detrimento derivado de cualquier póliza de fletamento, sea a tiempo o a casco desnudo, que pudiese comprometer a la nave.

d) A los valores determinados conforme al inciso anterior se agregará la cantidad reconocida por sacrificios de avería gruesa y se deducirán todos los gastos extraordinarios incurridos, subsecuentes al acto de avería gruesa, a menos que los mismos sean reconocidos en avería gruesa.

e) Cuando la carga sea vendida antes de arribar a su destino, su valor a los fines de contribuir consistirá en el precio de venta más cualquier suma reconocida en avería gruesa.

ARTÍCULO 588.- Ajustador de avería gruesa.- La liquidación de las averías gruesas será practicada por un perito ajustador nombrado por el naviero de la nave el que deberá comunicarlo de inmediato a las partes que tengan algún interés a bordo de la nave al momento de efectuarse el acto de avería gruesa.

ARTÍCULO 589.- Bono de avería.- Declarada la avería gruesa y designado el ajustador, se solicitará a todos aquellos que tuviesen algún interés llamado a contribuir, la suscripción del respectivo bono de avería gruesa, en el que se detallarán las especificaciones de los bienes y su valor. El ajustador está facultado para requerir a los interesados que garanticen adecuadamente sus contribuciones a la avería. Serán aceptadas las cartas de garantía que otorguen los aseguradores de la carga. Tratándose de carga no asegurada, podrá exigirse un depósito de dinero que no excederá el quince (15%) por ciento del valor de la carga.

ARTÍCULO 590.- Depósito de las garantías.- Las sumas de dinero entregadas en garantía del pago de la contribución a la avería gruesa, deberán ser depositadas inmediatamente en

una cuenta específica a la orden mancomunada del ajustador de la avería y de un representante de los depositantes, en el banco designado por ambos.

ARTÍCULO 591.- Pagos a cuenta.- El ajustador de avería gruesa podrá solicitar a los interesados o a sus aseguradores, por escrito firmado y fechado por él y en cualquier momento del proceso de la liquidación, pagos a cuenta de la contribución final que les correspondan, los que deberán ser abonados sin demora.

ARTÍCULO 592.- Comunicación y contribuciones finales.- Liquidada la avería gruesa, el ajustador comunicará a todos los interesados los resultados de la misma, enviándoles copias del ajuste, solicitará a quienes corresponda las contribuciones finales a que hubiese lugar y ordenará el abono de los valores respectivos a los interesados conforme a la distribución efectuada.

TÍTULO V: RESPONSABILIDAD

ARTÍCULO 593.- Unidad de cuenta.- La unidad de cuenta aplicable en las sumas indemnizatorias previstas en la presente Ley es el Derecho Especial de Giro (DEG), como fuera definido por el Fondo Monetario Internacional. Dichas sumas resultarán de la conversión del DEG a la moneda nacional, según el valor que el mismo tenga el día anterior de la efectiva dación en pago.

ARTÍCULO 594.- Organismo competente.- El órgano competente lo será el Banco Central de la República Dominicana que tendrá a su cargo determinar la cotización oficial del DEG al momento referido en el artículo precedente.

ARTÍCULO 595.- Exclusión de los intereses y costas.- Los montos limitativos de responsabilidad dispuestos en el presente Título no incluyen los intereses ni los gastos que pudieran corresponder.

ARTÍCULO 596.- Responsabilidad.- El naviero es responsable por sus hechos y acciones derivados de la navegación de la nave, al igual que por los de su tripulación, y por las obligaciones contraídas por el Capitán, en virtud de la representación legal que tiene del mismo.

ARTÍCULO 597.- Extensión de la responsabilidad.- La responsabilidad que determina el artículo 596 comprende las obligaciones contractuales y extracontractuales y del naviero de una nave marítima por los hechos y actos propios y por los de sus dependientes, originados durante la navegación.

ARTÍCULO 598.- Exoneración de Responsabilidad.- El naviero no será responsable:

- a) Por los hechos del Capitán de la nave cuando actúe como delegado de la autoridad pública;
- b) Por los hechos de sus dependientes cuando actúen dolosamente ó sabiendo o prestando conformidad con el accionar ilícito de terceros;

c) Por el incumplimiento del Capitán de prestar socorro o de acudir en auxilio de vidas humanas en el mar.

ARTÍCULO 599.- Créditos que pueden motivar montos limitados.- El naviero puede limitar el monto del resarcimiento a su cargo, derivado de su responsabilidad por las obligaciones referidas en el artículo 597, cuando deriven de:

a) Reclamaciones por muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños en las cosas vinculadas con la navegación y explotación de la nave, incluyendo las obras portuarias y en las vías navegables, y por operaciones de salvamento o socorro;

b) Reclamos por perjuicios derivados de retrasos en el transporte de mercancías, pasajeros o sus equipajes;

c) Reclamaciones extracontractuales relacionadas directamente con la explotación de la nave o con operaciones de salvamento;

d) Reclamaciones derivadas del reflotamiento, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de la nave que se encontrare hundida, varada o abandonada, incluyendo su carga;

e) Reclamaciones por la remoción o destrucción de la carga de la nave o para eliminar la peligrosidad de la misma;

f) Reclamos por los perjuicios ocasionados a terceros por las medidas adoptadas, según se señala en este artículo, y que motive una limitación en el monto indemnizatorio.

PÁRRAFO I.- Las reclamaciones señaladas en los precedentes incisos d), e) y f), no podrán ser motivo de la limitación dispuesta en el presente artículo si se hubiera concertado su cumplimiento, en forma expresa, mediante una remuneración.

PÁRRAFO II.- El hecho de invocar el monto limitativo de responsabilidad, no constituye admisión de responsabilidad por quien la alegara.

ARTÍCULO 600.- Reclamos excluidos.- Quedan excluidos de los montos limitativos de resarcimiento dispuestos en la presente sección, los reclamos por:

a) Operaciones de salvamento o por contribuciones de avería gruesa;

b) Créditos de los tripulantes derivados de sus contratos de trabajo;

ARTÍCULO 601.- Personas que pueden invocar la limitación.- El propietario de la nave, su Capitán y tripulantes y la nave salvadora o de los bienes transportados en el misma si cumpliera con las disposiciones del salvamento, también pueden invocar los montos limitativos dispuestos en el presente capítulo, aun cuando se les reclame en forma directa, o en demandas en repetición o invocando una responsabilidad contractual ó extracontractual.

ARTÍCULO 602.- Pérdida del derecho a la limitación.- Ni el naviero ni las personas mencionadas en el artículo precedente podrán verse favorecidos con los montos limitativos de resarcimiento dispuestos en este Capítulo si se prueba que el perjuicio derivó de su culpa

personal de acción u omisión culposa, realizada con intención de causar daño o perjuicio, o temerariamente y a sabiendas que probablemente se originaría ese perjuicio.

ARTÍCULO 603.- Montos limitativos.- Los montos limitativos de resarcimiento por la responsabilidad de las personas enumeradas en el artículo 601, son las siguientes:

1) Por reclamaciones por muertes o lesiones corporales:

a) Para buques cuyo arqueado sea de hasta 500 toneladas: 333,000 unidades de cuenta; para buques cuyo arqueado exceda ese límite, la cuantía que a continuación se indicará en cada caso, más las citadas en el numeral 2,

b) De 501 a 3,000 toneladas: 550 unidades de cuenta por tonelada;

c) De 3,001 a 30,000 toneladas: 333 unidades de cuenta por tonelada;

d) De 301,000 a 70,000 toneladas: 250 unidades de cuenta por tonelada;

e) Por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas: 167 unidades de cuenta,

2) Para cualquier otra reclamación, que no sea por muerte o lesiones corporales, ni por daños o retrasos en la carga:

a) Para buques cuyo arqueado no exceda de 500 toneladas: 167,000 unidades de cuenta;

b) Para buques cuyo arqueado exceda de ese límite, la cuantía que a continuación, se indique más la citada en el numeral 1,

c) De 501 a 30,000 toneladas: 167 unidades de cuenta por tonelada;

d) De 30,001 a 70,000 toneladas: 125 unidades de cuenta por tonelada;

e) Por cada tonelada que exceda de 70,000: 83 unidades de cuenta.

PÁRRAFO.- El arqueado mencionado refiere al arqueado bruto de la nave calculado según establecen las Reglas del Anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de 1969, del cual la República Dominicana es parte y la presente Ley.

ARTÍCULO 604.- Presunciones para el cálculo limitativo.- A los efectos del cálculo correspondiente, las naves marítimas menores de 500, 300, 100 toneladas de arqueado bruto deberán ser considerados como de ese tonelaje.

PÁRRAFO.- Para el salvador que no opere desde una nave marítima o que lo haga exclusivamente o en relación con la nave al que auxilia, el monto limitativo de responsabilidad deberá ser calculado sobre la base de una nave marítima de 1.500 toneladas de arqueado bruto.

ARTÍCULO 605.- Acumulación de reclamaciones.- Los montos limitativos de resarcimiento dispuestos en el presente Capítulo deberán aplicarse a la totalidad de las reclamaciones surgidas en cada caso concreto contra las personas mencionadas en el artículo 603.

ARTÍCULO 606.- Constitución de un fondo de limitación.- Sólo podrá invocar la procedencia de los montos limitativos que disponen los artículos 345, 346 y 603, el naviero que constituyera un fondo de limitación, depositando esos valores a la orden del Tribunal competente, con los intereses correspondientes desde que se produjera el acontecimiento que originara la responsabilidad, hasta la fecha en que se aprobara dicho fondo.

ARTÍCULO 607.- Suspensión de reclamos y medidas precautorias.- Desde la aprobación por el Tribunal competente de la constitución del fondo de limitación o desde la

aceptación de la garantía ofrecida a ese efecto, se deberá suspender toda ejecución, medida precautoria o embargo iniciados contra el naviero. También desde esa fecha quedarán suspendidos los intereses que esos créditos pudieran devengar. Deberá reconocerse la precedencia, permanencia y finalidad de la constitución del fondo de limitación, que no podrá afectarse a otras obligaciones, aunque el naviero o la persona que lo motivara fueran declaradas en quiebra.

ARTÍCULO 608.- Inaplicabilidad.- Las normas del presente Título no serán aplicables a los hechos derivados de la navegación, utilización y explotación de:

- a) Los buques de perforación de los fondos marinos;
- b) Las plataformas flotantes destinadas a la exploración o explotación de recursos naturales en los fondos marinos o en su subsuelo.
- c) Los vehículos de sustentación neumática.

LIBRO VI DE LAS DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

TÍTULO I DE LAS DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 618.- En la presente Ley, cuando se hace referencia a “días hábiles” o “día laborable” se entenderán los días de trabajo normales que no incluyen los días festivos o días de descanso para su cómputo.

ARTÍCULO 620.- En la presente Ley, cuando se hace referencia a “días naturales” se entenderán los días normales, independientes de los días festivos o días de descanso para su cómputo.

ARTÍCULO 620.- En la presente Ley, cualquier referencia a “días” sin hacer distinción entre días hábiles, laborables o naturales se entenderá que se refiere a días naturales tal y como ha sido descrito en el artículo precedente.

TÍTULO II DE LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 621.- El Ministerio de Industria y Comercio habilitará las facilidades e infraestructuras necesarias para la aplicación de esta Ley y emitirá los reglamentos y normas pertinentes para la correcta aplicación de sus funciones dentro de un plazo de un (1) año contado a partir de la promulgación del mismo. Instaladas las facilidades e infraestructura correspondientes en el Ministerio de Industria y Comercio asumirá el Registro de Naves de la República Dominicana.

ARTÍCULO 622.- No obstante lo anterior, la Armada de la República Dominicana mantendrá el registro de naves hasta tanto sean habilitadas las infraestructuras y facilidades mencionadas en el Artículo anterior. La Armada de la República Dominicana deberá entregar al Ministerio de Industria y Comercio la totalidad de los libros y demás registros relativos a las naves registradas bajo el pabellón dominicano, así como todos los datos relativos a dichas naves, sus propietarios y los permisos emitidos hasta la fecha, en un plazo no mayor de sesenta (60) días, una vez haya sido abierta la dependencia correspondiente al Registro Marítimo.

ARTÍCULO 623.- Las naves marítimas registradas con anterioridad a la promulgación de la presente Ley, en las Comandancias de Puertos de la Armada Dominicana, exceptuando aquellas naves marítimas menores, deportivas y aquellas destinadas al recreo, aunque no sean menores, mantendrán su vigencia hasta su fecha de vencimiento, tras lo cual pasarán a ser inscritas en el Registro Marítimo que existirá bajo la dependencia del Ministerio de Industria y Comercio de la República Dominicana.

ARTÍCULO 624.- La Armada Dominicana establecerá mediante reglamento, las particularidades y exenciones aplicables al estatuto de las embarcaciones menores, deportivas y de recreo, aunque no sean menores, de las dedicadas exclusivamente a la navegación por aguas no marítimas y de los artefactos navales, separándose parcialmente de las disposiciones contenidas en la presente Ley.

ARTÍCULO 625.- La Armada Dominicana en conjunto con los demás órganos que intervienen en la administración marítima impulsará la actualización y modernización conforme lo establecido en la presente ley, de la Ley número 3003 sobre Policía de Puertos y Costas, del 12 de julio de 1951 y sus modificaciones, tendente a la aprobación de una Ley de Navegación de la República Dominicana.

TÍTULO III DE LAS DISPOSICIONES DEROGATORIAS

ARTÍCULO 626.- Derogaciones Específicas.- Esta Ley deroga y sustituye el Libro Segundo del Código de Comercio de la República Dominicana, relativo al Comercio Marítimo, el cual comprende desde los artículos 190 hasta el 436, tal y como se encontraban redactados al momento de la promulgación de la presente Ley.

PÁRRAFO: Quedan derogados los siguientes artículos, Leyes y Decretos:

- a) Los artículos 14, 27, párrafos I y II del artículo 44, artículos 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 96, 97, 98, 99, de la Ley No. 3003 sobre Policía de Puertos y Costas de fecha 12 de julio de 1951;
- b) La Ley Número 603 de fecha 11 de junio de 1976, que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas;
- c) La Ley Número 688 de 20 de mayo de 1977 que modifica la Ley número 603;
- d) La Ley Número 3538/53, del 22 de abril de 1953 sobre la prohibición de abandonar barcos en aguas territoriales en las vías fluviales del país;
- e) La Ley Número 3764/54, del 11 de febrero de 1954 sobre la prohibición de abandono de buques, botes y yolas en aguas territoriales de la República;

ARTÍCULO 627.- Disposición Derogatoria General.- Quedan derogadas todas las disposiciones legales y reglamentarias o la parte de ellas en cuanto se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.

PÁRRAFO: En tanto se publican los Reglamentos de aplicación de la presente Ley, seguirán en vigor las disposiciones reglamentarias existentes a la fecha de publicación de ésta, en las partes que no resulten expresamente derogadas por la misma o inaplicables en ocasión de esta Ley.

ARTÍCULO 628.-VIGENCIA. La presente ley entra en vigencia después de su promulgación y publicación según lo establecido en la Constitución de la República y el Código Civil Dominicano.

DADA...



**FÉLIX BAUTISTA
SENADOR PROVINCIA SAN JUAN**

