

LEY DEL COMERCIO MARÍTIMO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde los tiempos más antiguos el hombre ha navegado por comercio, placer o conquista de nuevos territorios, de hecho la navegación es uno de los primeros modos de globalización de la comercialización que registra la humanidad. El derecho marítimo internacional de la antigüedad inspiró el derecho comercial, los romanos incorporaron las famosas “Tablas de Amalfi”. Luego, los griegos inspirados en las practicas marítimas incorporaron las antiguas Leyes de Rodias; los españoles acogieron las Leyes de Olerón; los ingleses adoptaron las leyes del Almirantazgo. Los franceses implementaron las Ordenanzas de Colbert durante la época napoleónicas, las cuales fueron incorporadas al principio del siglo XIX y llevadas de forma mutilada al segundo libro de nuestro vetusto Código de Comercio.

Desde el hundimiento del famoso trasatlántico “RMS Titanic”, la humanidad fijó su atención a esta actividad, es por esto que recién creada las **Naciones Unidas** en 1945, esta elaboró el convenio del 6 de marzo de 1948 constitutivo de la **Organización Marítima Internacional (OMI)**, el cual es un organismo especializado que promueve la cooperación entre los Estados y la industria del transporte para mejorar la seguridad marítima (convenio SOLAS) y para prevenir la contaminación marina (convenio MARPOL 73/78), así como otros instrumentos para la facilitación del comercio marítimo y la regulación de las líneas navieras.

La República Dominicana se había mantenido rezagada en el desarrollo de esta industria, teniendo legislaciones que datan del 1884, cuando fue adoptado el actual Código de Comercio, el cual regula en principio esta actividad y posteriormente varias legislaciones dispersas que han sido sometidas a una gran cantidad de modificaciones para mantenerlas medianamente a flote, en un mundo más conectado y ágil. Dentro de todo lo referente a la industria marítima, debemos iniciar al igual que en el mismo proceso humano, con su nacimiento, que el mismo se origina con las naves marítimas o buques y las actividades que derivan de su explotación, fundamental para poder aplicar las normas jurídicas que lo regulan.

Para que una nave marítima pueda navegar libremente por aguas internacionales o las nacionales de un Estado, así como su entrada a los puertos de este, necesita estar estrechamente vinculada a un Estado, que le permita enarbolar su pabellón o bandera, sea bajo un registro de naves marítimas, lo que las obliga a cumplir con las leyes de ese Estado, así como a su armador y su tripulación, quedando el Estado en la obligación de prestar la debida protección a estos.

Nuestro país presenta una oportunidad extraordinaria para la industria marítima, por la posición geográfica, los aproximadamente 1,576 kilómetros de litorales de costas, playas, bahías, puertos naturales, ensenadas y golfos, y unas facilidades portuarias de 18 puertos internacionales, 4 fondeaderos habilitados, 3 boyas de descarga y 9 instalaciones portuarias especializadas, así como por nuestra estratégica ubicación geográfica en el Caribe.

La actividad marítima y portuaria ha alcanzado logros importantes para convertir el país en el Hub del Caribe, aprovechando las infraestructuras portuarias existentes que utilizan las naves marítimas comerciales. La llegada de estas naves marítimas al país genera una gran actividad económica que hasta la fecha no ha podido ser potencializada a su máximo, por las limitaciones o barreras que presentan las obsoletas y dispersas legislaciones que regula esta materia, razón más que evidente para que nos aboquemos a colocarnos de frente al mar y abrir las puertas de nuestro país a las oportunidades que presenta la industria marítima.

Esto lo lograremos con el fomento de un registro de naves marítimas, que generará la captación de la inversión extranjera y de bienes capitales que por consiguiente le garantizará a la nación dominicana mayor oportunidad y desarrollo económico.

A estos fines, se plantea la actualización y reforma de la legislación marítima nacional para la armonización ajustado al derecho marítimo internacional. El desarrollo del proyecto de ley ha sido inspirado en las metas establecidas en la Ley núm. 1-12, relativa a la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030; habiendo sido consensuada con los diversos sectores que participan en las actividades marítimas y portuarias.

Adicionalmente a todos los convenios internacionales y las legislaciones que figuran en los vistos consultados para la elaboración de esta Ley, se han observado los siguientes convenios:

- La Convención internacional sobre **Arqueo de Buques**, 1969. “Tonnage 69”
- Las **Reglas y Usos Uniformes Relativos a los Créditos Documentarios** (UCP) de la *Cámara de Comercio Internacional* (CCI), entidad consultiva de la Organización de las **Naciones Unidas**; en especial la versión 1.1 y la UCP 600.
- Los **Términos Internacionales** (Incoterms) de la *Cámara de Comercio Internacional* entidad consultiva de la Organización de las **Naciones Unidas** Incluyendo la Publicación ICC No. 723 de las **Reglas Incoterms 2020** las cuales entraron en vigencia el primero del primero (1ro.) de enero del 2020;
- La “**Ley Modelo sobre Comercio Electrónico**” de 1996, creada por la Comisión de las **Naciones Unidas para el Desarrollo** (CNUDMI).

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 por lo que es ineludible la creación de un marco legal que ampare y regule todo lo que concierne a los actos y hechos que ocurren en aguas jurisdiccionales del Estado dominicano.

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que es necesario entender la naturaleza jurídica del Derecho Marítimo, mediante el estudio de las relaciones que surgen de la navegación, el comercio en el mismo, así como de las relaciones humanas que se desprenden;

CONSIDERANDO TERCERO: Que la inexactitud en la categorización de la embarcación y artefactos navales, ha dado lugar a numerosos inconvenientes en el ámbito jurídico e impositivo, lo que hace necesario regularizar su clasificación, individualización que permitan identificarla correctamente y registrarla;

CONSIDERANDO CUARTO: Que las leyes que regulan el negocio y las operaciones marítimas en el derecho positivo dominicano se encuentran dispersas en numerosas legislaciones que datan desde principios del siglo XVIII, que actualmente necesitan ser revisadas a fines de sustituirlas y adecuarlas a las mejores prácticas internacionales en la materia más aceptadas y a los convenios internacionales de los cuales somos parte y aquellos de los cuales no somos partes pero son referentes en la actividad marítima;

CONSIDERANDO QUINTO: Que la República Dominicana posee numerosas ventajas 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 explotar estas ventajas en favor de sus ciudadanos y a la vez responder a la realidad de un mundo globalizado que genera un comercio internacional cada vez más acelerado;

CONSIDERANDO SEXTO: Que es esencial el aprovechamiento de las aguas navegables del país, y al mismo tiempo garantizar la protección de los ecosistemas marítimos, que conforman el patrimonio nacional de la nación dominicana.

CONSIDERANDO SÉPTIMO: Que el noventa por ciento del flujo de carga que llega al país se realiza por la vía marítima; siendo el transporte y el comercio marítimo, los sectores más importantes de la economía nacional;

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

CONSIDERANDO NOVENO: Que resulta imperativo estructurar un marco legal que permita la modernización, el desarrollo y la promoción del comercio marítimo, con procedimientos definidos para los actores que intervienen en los contratos de explotación de

naves marítimas, en el transporte internacional de mercancías y las demás actividades propias de esta actividad;

Bloque Constitucional

Vista: **La Constitución de La República Dominicana**, Votada y Proclamada por la Asamblea Nacional en fecha trece (13) de junio de 2015 Publicada en la Gaceta Oficial número 10805 del 10 de julio de 2015;

Convenios Internacionales:

Visto: El Convenio Internacional sobre **Salvamento Marítimo**; del 1910, ratificado mediante resolución número 4941, de fecha 11 de junio del 1958, Publicado en la Gaceta Oficial número 8266.

Visto: El Convenio Internacional para la **Seguridad de la Vida en el Mar** (SOLAS) de 1914 ratificado mediante resolución número 81-74, de fecha 12 de diciembre del 1974 y el 1974, ratificado mediante resolución número 81, del 1979, Publicado en la Gaceta Oficial número 9516, y sus posteriores modificaciones y enmiendas;

Visto: La Carta de las **Naciones Unidas** del 1945, de la cual la República Dominicana es parte.

Visto: Convenio de la **Organización Marítima Internacional** (OMI, en inglés **IMO**) del 6 de marzo de 1948

Visto: El Convenio para **Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional** (FAL 65) de 1965 y sus apéndices, ratificada mediante ley número 255, de fecha 22 de junio del 1966, Publicado en la Gaceta Oficial número 8990, de fecha 22 de junio 1966;

Visto: El Convenio Internacional sobre **Líneas de Carga** de 1966. "CLC/66"; (LL/66)

Vista: La Convención de Viena sobre **Derecho de los Tratados** del 23 de mayo de 1969;

Vista La Convenio internacional sobre **Arqueo de Buques**, 1969. "Tonnage 69"

Visto: El Convenio sobre **Reglamento Internacional Para Prevenir Los Abordajes** de 1972 "COL-REG/72", ratificado el 14 de noviembre de 1977;

Visto: El Convenio Internacional para **Prevenir La Contaminación Por Los Buques** (Convenio MARPOL 73/78) de 1973 y sus enmiendas; ratificado mediante la Resolución número 247- 98, de fecha 10 julio de 1998, emitida por el Congreso Nacional

Visto El Convenio de las Naciones Unidas sobre el **Transporte Marítimo de Mercancías** de 1978 (Reglas de Hamburgo), ratificado el 28 de julio de 2007;

- Vista:** La Convención de las Naciones Unidas sobre los **Contratos de Compra Venta Internacional de Mercancías** celebrada en Viena, Austria, el 11 de abril del 1980 bajo los auspicios de la Comisión de las Naciones Unidas para el Desarrollo Mercantil (CNUDMI) de la cual la República Dominicana se adhirió mediante la resolución número 42-10 del 11 de febrero del 2010;
- Vista** La Convención de las Naciones Unidas de 1982 sobre **Derecho de Mar** (CONVEMAR), Convención de Montego Bay, Jamaica del 10 de diciembre de 1982, ratificada por la República Dominicana el 10 de julio de 2009;
- 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 el 14 de agosto de 2007;
- Visto** El **Acuerdo de Marrakech**, del 15 de diciembre del 1993, mediante el cual se establece la **Organización Mundial del Comercio** (OMC). de la cual la República Dominicana se adhirió mediante la resolución del Congreso Nacional número 2-95, del 20 de enero de 1995,
- Visto** El **Tratado de Libre Comercio** entre la República Dominicana y la Comunidad del Caribe (CARICOM), suscrito en 1998, del cual la República Dominicana se adhirió mediante la resolución del Congreso Nacional número 38-01, del 21 de febrero de 2001.
- Visto** El **Tratado de Libre Comercio** entre República Dominicana y Centroamérica (TLC RD-CA) se firmó el 16 de abril de 1998, del cual la República Dominicana se adhirió mediante la resolución del Congreso Nacional número 63-01, del 28 de marzo de 2001.
- Visto:** **Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP)**, adoptado el 12 de diciembre del 2002, derivado del Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) del 1914;
- Visto** El **Tratado de Libre Comercio** entre la República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos (DR-CAFTA) de 2004, del cual la República Dominicana se adhirió mediante la resolución del Congreso Nacional número 357-05, del 9 de septiembre de 2005.
- Visto:** El Convenio de las Naciones Unidas sobre la utilización de las **Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales**. Nueva York, 23 de noviembre de 2005, bajo los auspicios de la Comisión de las Naciones Unidas para el Desarrollo Mercantil (CNUDMI) de la cual la República Dominicana se adhirió mediante la resolución número 6-12, del Congreso Nacional, de fecha 6 de febrero del 2012.
- Visto** **Convenio de Kyoto Revisado (CKR)**, elaborado por la *Organización Mundial de Aduanas* y entró en vigor el 3 de febrero de 2006, al cual la República Dominicana

se adhirió mediante la resolución del Congreso Nacional número 119-12 de fecha 17 de abril del 2012.

Visto El **Acuerdo de Asociación Económica entre el CARIFÓRUM y la Unión Europea** de 2007, del cual la República Dominicana se adhirió mediante la resolución del Congreso Nacional número 453-08, del 27 de octubre de 2008.

Visto el **Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Marrakech** por el que se establece la **Organización Mundial del Comercio (OMC)**, hecho en Ginebra el 27 de noviembre de 2014, del cual la República Dominicana se adhirió mediante la resolución del Congreso Nacional número 696-16, del 16 de diciembre de 2016.

Normas Legislativas

Visto: **Código de Comercio** de la República Dominicana, Promulgado mediante el Decreto-Ley número 2236, del 5 de junio de 1884;

Visto: **Código Civil** de la República Dominicana, Promulgado mediante Decreto-Ley número 2213, de fecha 17 de abril de 1884;

Visto: **Código de Procedimiento Civil** de la República Dominicana, Promulgado mediante Decreto-Ley número 2213, de fecha 17 de abril de 1884;

Visto: **Código de Trabajo** de la República Dominicana, número 16-92, promulgada el 29 de mayo de 1992;

Visto: **Código Penal** de la República Dominicana, Promulgado mediante Decreto-Ley número 2274 del 20 de agosto de 1884.

Visto: **Código Procesal Penal** de la República Dominicana, número 76-02, del 19 de julio de 2002, y sus posteriores modificaciones.

Visto: **Código Tributario** de la República Dominicana, número 11-92 y sus modificaciones; promulgada el 29 de abril de 1992 y publicada el 16 de mayo del año 1992.

Vista: Ley número 1474, del 22 de febrero de 1938, **Ley de Vías de Comunicación.**

Vista: Ley número 1486, sobre **Representación del Estado en los Actos Jurídicos**, publicada en la Gaceta Oficial número 5148, del 28 de marzo de 1938.

Vista: La Ley número 908, del 1º de junio de 1945, **Orgánica del Banco Agrícola e Hipotecario** de la República Dominicana (hoy Banco Agrícola).

Vista: Ley número 1494, del 2 de agosto del año 1947, que instituye la **Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo** y sus modificaciones;

- Vista:** Ley número 3003-51, del 12 de julio de 1951, sobre **Policía de Puertos y Costas** y sus modificaciones posteriores;
- Vista:** Ley número 3489-53 sobre el **Régimen General de Aduanas** del 25 de febrero de 1953, publicada en la Gaceta Oficial número 7529.
- Visto:** 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;
- Visto:** Ley número 3675-53 que **modifica** los artículos 32 y 33 de la ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** 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;
- Visto:** Ley número 4038-55 que **modifica** el artículo 31 de la ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** Ley número 4313-55 que **agrega un párrafo al artículo 108** de la ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** Ley número 4739-57 que **agrega un párrafo al artículo 58** de la ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** Ley número 4760-57 que **agrega un artículo 134 bis**, a la ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** Ley número 5237-57 que **deroga la ley número 4796** que agregó el artículo 85 bis a la ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** Ley número 4796-58 que **agrega un artículo, 85 bis**, de la ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** Ley número 4989-58 que **modifica el artículo 22** de la ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** Ley número 5021-58 que **modifica el artículo 131** de la ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** Ley número 5173-59 que **modifica el artículo 67** de la Ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** Ley número 5381-60 que **Introduce Modificaciones** a la ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** Ley número 5618-61, que **reforma el artículo 57** de la ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;

- Visto:** Ley número 5899-62 que **agrega un párrafo IV al artículo 57** de la ley número 3003-51 sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** Ley número 290-66 de fecha 30 de junio de 1966 que **crea el Ministerio de Industria y Comercio**;
- Visto:** Ley número 305-68 de fecha 30 de abril de 1968 que **modifica el artículo 49** de la ley número 1474-38 de **Ley de Vías de Comunicación**;
- Visto:** Ley número 366-68 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**;
- Visto:** Ley número 70-70, que crea la **Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)**, publicada en la Gaceta Oficial número 9210, del 18 de diciembre de 1970;
- Visto:** Ley número 597-70 que **modifica el artículo número 88** de la ley número 3003-51, sobre **Policía de Puertos y Costas**;
- Visto:** Ley número 644-74 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;
- Visto:** Ley número 169-75, del 6 de mayo del 1975, que **modifica los integrantes del Consejo de Administración** de Autoridad Portuaria Dominicana;
- Visto:** Ley número 603-76 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, publicada en la Gaceta Oficial número 9436, del 11 de junio de 1977;
- Visto:** Ley número 688-77 de 20 de mayo de 1977 que **modifica** la Ley número 603-76, **Admisión De Hipotecas**;
- Visto:** Ley número 344-98 de 14 de agosto de 1998 sobre **Viajes Ilegales**;
- Visto:** Ley número 64-00, de fecha 18 de agosto de 2000, ley **General de Medio Ambiente y Recursos Naturales** de la República Dominicana;
- Visto:** Ley número 126-02 de fecha 04 de septiembre de 2002, sobre **Comercio Electrónico**, documentos y firmas digitales;
- Visto:** Ley número 146-02 de fecha 09 de septiembre de 2002, sobre **Seguros y Fianzas** de la República Dominicana;

- Visto:** Ley número 183-02, de fecha 21 de noviembre de 2002, **Código Monetaria y Financiera** de la República Dominicana;
- Visto:** Ley número 137-03 de 22 de julio de 2003, sobre **Tráfico Ilícito de Migrantes y Trata de Personas**;
- Visto:** Ley número 200-04, de fecha 28 de julio del 2004, sobre el **Libre Acceso a la Información Pública** y el Decreto número 130-05, del 25 de febrero del 2005, que aprueba su Reglamento.
- Visto:** Ley número 340-06, sobre **Compras y Contrataciones Públicas**, modificada por la ley número 449-06.
- Vista** La ley 494-06 de fecha 27 de diciembre de 2006, sobre **Organización de la Secretaría de Estado de Hacienda**;
- Visto:** Ley número 13-07, del 5 de febrero del año 2007, de transición hacia el **Control Jurisdiccional de la Actividad Administrativa del Estado**
- Visto:** Ley número 66-07, del 22 de mayo de 2007, que declara la República Dominicana como **Estado Archipiélago**;
- Visto:** Ley número 426-07 de fecha 17 de diciembre de 2007 que **Sanciona la Práctica de Polizonaje** en la República Dominicana;
- Visto:** Ley número 479-08, **General de las Sociedades Comerciales y Empresas Individuales de Responsabilidad Limitada**, de fecha 11 de diciembre de 2008, modificada por la ley número 31-11, del 8 de febrero de 2011.
- Vista:** La ley número 189-11 de fecha 16 de julio de 2011 sobre **Desarrollo de Mercado Hipotecario y Fideicomiso** en la República Dominicana;
- Visto:** Ley número 1-12, que establece la **Estrategia Nacional de Desarrollo 2030**, de fecha 25 de enero de 2012.
- Visto:** Ley número 107-13, sobre los **Derechos y Deberes de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo**, de fecha 6 de agosto de 2013.
- Visto:** Ley número 139-13 de fecha 13 de septiembre de 2013, **Orgánica de las Fuerzas Armadas** del 13 de septiembre de 2013. publicada en la Gaceta Oficial número 10728 del 19 de septiembre de 2013;
- Vista:** Ley número 141-15 de **Reestructuración y Liquidación de Empresas y Personas Físicas Comerciantes**. Deroga los artículos del 437 al 614 del Código de Comercio y la Ley número 4582 del año 1956, sobre Declaración de Estado de Quiebra. publicada en la Gaceta Oficial número 10809 del 12 de agosto de 2015

Normas Ejecutivas

- 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:** 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:** Decreto número 222-92, del 7 de julio de 1992, que **agrega el acápite 9.11** al artículo 9, Sección 3 del **Reglamento de Prestación de Servicios** No. 1673-80 del 7 de abril de 1980, de la Autoridad Portuaria Dominicana;
- Visto:** 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 258-93, del 1 de octubre de 1993, **Reglamento de Aplicación, del Código de Trabajo.**
- Visto:** Decreto número 3-94, del 10 de enero de 1994, sobre qué 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:** Decreto número 164-95, del 23 de julio de 1995, sobre la encomienda a la Marina de Guerra del **mantenimiento y operación de las dragas** que posee el Estado Dominicano;
- 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** que modifica el **Reglamento de Prestación de Servicios** número 1673 de Autoridad Portuaria Dominicana;

- Visto:** 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:** Decreto número 96-98, del 10 de marzo de 1998, sobre el **reglamento de consolidadores de carga;**
- Visto:** Decreto número 746-00, del 9 de enero de 2000, sobre la creación del **Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP);**
- Visto:** Decreto No. 519-02, del 5 de julio del 2002, Que modifica el artículo 3 del **Reglamento de Prestación de Servicios de Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)**, número 1673 del 1980
- Visto:** Decreto número 1082-03, de fecha 25 de noviembre del año 2003, que dispone que **el Director Ejecutivo de la Autoridad Portuaria Dominicana deberá crear las condiciones para ejecutar las regulaciones establecidas en el Código Internacional PBIP**, en lo que respecta a la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, tanto públicas como privadas.
- Visto:** Decreto número que aprueba el **Reglamento de Aplicación** de la ley número 126-02, sobre **Comercio Electrónico, Documentos y Firmas Digitales**, del 8 de abril de 2003. Publicada en la Gaceta Oficial número 10204, del 11 de abril de 2003.
- Visto:** Decreto número 534-04 que **modifica** los artículos 4, 5 y 10 del Decreto número 572-99, correspondiente a la Sección 6 del **Reglamento de Prestación de Servicios de Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)**, número 1673 del 1980.
- Visto:** Decreto número 535-04, del 16 de junio de 2004, que modifican el Párrafo IV y sus Notas 1, 2 y 3 del artículo 1ro, del Decreto No. 519-02, que modifico el **Reglamento de Prestación de Servicios de Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)**, número 1673 del 1980
- Visto:** Decreto número 130-05, del 25 de febrero del 2005, que aprueba el Reglamento de aplicación de la ley de **Libre Acceso a la Información Pública** y el
- Visto:** 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);**
- Visto:** Decreto número 323-12 de 25 de junio de 2012, **Reglamento de Aplicación** de la Ley 66-07 **Sobre Estado Archipelágico;**
- Visto:** Decreto número 543-12, **Reglamento de Aplicación** de la ley número 340-06, de **Compras y Contrataciones Públicas.**

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**;

Visto El Decreto número 431-17 que *crea e integra* el **Comité Nacional de Facilitación del Comercio** (CNFC), con el objetivo de facilitar la coordinación interna y la aplicación de las disposiciones del Acuerdo de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio. Publicada en la Gaceta Oficial número 10899 del 11 de diciembre de 2017.

Normas Administrativas

Vista Resolución número 55 de fecha 22 de marzo de 2010, sobre **Hipotecas Navales** dictada por el Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes.

Vista Norma General 15-2007 del 19 de noviembre del 2007, dictada por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), para establecer la forma de sustentar el pago de los fletes por parte de los importadores y/o exportadores de bienes y de las operaciones de las empresas que representan y conforman las empresas extranjeras de transporte y del uso de comprobantes fiscales para sustentar sus operaciones.

Visto: El **Reglamento para el Funcionamiento de Agente Consignatario de Buques**, establecido mediante la resolución Núm.47-96, de la Secretaria de Estado de Finanzas (Ministerio de Hacienda) de fecha 22 de enero de 1996.

HA DADO LA SIGUIENTE LEY:

**TÍTULO I
DE LAS DISPOSICIONES INICIALES**

**CAPÍTULO I
OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES**

**SECCIÓN I
OBJETO**

Artículo 1.- Objeto 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 involucradas 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 Títulos I, II, los Capítulos II y III del Título IV, sección II del Capítulo III del Título VII de la presente Ley son de orden público, salvo que de manera expresa, 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 complementará de las normas y reglamentos que serán dictados por las autoridades competentes, de acuerdo a las características y necesidades particulares de su ámbito.

**SECCIÓN II
ÁMBITO DE APLICACIÓN**

Artículo 2.- Ámbito de aplicación.

La presente ley, salvo que de manera expresa esta norma disponga lo contrario o cualquier legislación posterior, no se aplica a las naves militares ni a los buques del Estado.

Párrafo.- La Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional establecerá mediante reglamento, las particularidades y exenciones aplicables al estatuto de las embarcaciones menores, y artefactos navales y aquellas dedicadas, de manera exclusiva, a la navegación por aguas no marítimas separándose parcialmente de las disposiciones contenidas en la presente ley, cuando lo considere necesario en atención a las circunstancias especiales que en ellas concurren y tomando en cuenta la clase de navegación o de actividad que desarrollan.

**SECCIÓN III
DE LAS DEFINICIONES**

Artículo 3.- Definiciones.

A los efectos de la presente ley y su aplicación, se entenderá por:

1. **Agente consolidador de carga:** Es un operador que puede ser una persona física o jurídica distinta al porteador que carga de forma agrupada bajo sus propio nombre y responsabilidad las mercancías de uno o más consignatarios finales. El agente consolidador puede hacer operaciones de importación como de exportación de mercancías.
2. **Agente transitario:** Es aquella persona física o jurídica que presta servicio en el transporte internacional de mercancías. Es un intermediario entre el importador o el exportador y las compañías de transporte.
3. **Agente consignatario de la carga** Destinatario a quien van dirigidas las mercancías. Puede estar representado por un receptor de las mismas, que será el encargado de retirar la carga.
4. **Autoridad marítima nacional:** Es la que ejerce el Estado dominicano a través de la Armada de República Dominicana para el ejercicio de su soberanía, autoridad, protección y seguridad marítima, así como para el mantenimiento del Estado de derecho en las zonas marinas, costeras, vías fluviales, lacustres y recintos portuarios nacionales, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otros órganos del Estado; el ejercicio de la autoridad marítima se basa en la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones de la legislación marítima dominicana, convenios marítimos de los cuales la República Dominicana es país signatario y demás normas complementarias.
5. **Armador:** Es el propietario de la nave marítima, sea una persona física o jurídica, inscrita en el Registro Nacional de Naves Marítimas del Estado.
6. **Artefactos navales:** Son estructuras fijas o flotantes, que, sin haber sido diseñada y construida para navegar, sean susceptible de ser desplazada sobre el agua por sí misma o por una nave marítima, o bien construida sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos, tales como: las boyas, los diques flotantes, los faros, y las plataformas flotantes, entre otros. Quedan excluidas las instalaciones portuarias, aunque se internen en el mar. Los artefactos navales no forman parte de las naves marítimas, estarán sujetos a un registro especial a cargo de la Armada de la República Dominicana y gozarán de beneficios de inscripción en el Registro Nacional de Naves Marítimas.
7. **Comercio electrónico de mercancías:** Aplicable a cualquier acto que guarde relación con un transporte marítimo de mercancías y a todo tipo de información en forma de documento digital –métodos electrónicos o de otros tipo- o mensaje de datos-medios electrónicos o de otra característica-, emanada en toda relación comercial sea o no contractual, incluyendo pero no limitado al intercambio electrónico de datos –EDI-.
8. **Créditos documentarios:** Los créditos documentarios son las reglas y usos uniformes de la Cámara de Comercio Internacional conocidas por sus siglas en inglés “USP” y sus modificaciones relacionados a los negocios, prácticas bancarias, comerciales y del seguro en el transporte marítimo, las cuales se regulan por las prácticas contractuales y privadas del comercio internacional.
9. **Destinatario:** Es 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;

- 10. Dotación:** es el conjunto de la gente de mar embarcada a bordo de una nave marítima y empleada en su dirección, maniobras y servicio, quedando comprendidos el Capitán, los oficiales y demás cargos de abordó.
- 11. Embarcaciones mayores:** Son embarcaciones de quinientas (500) o más unidades de arqueó bruto de registro.
- 12. Embarcaciones menores:** Son embarcaciones de registro inferior a quinientas (500) unidades de arqueó bruto.
- 13. Embarcador:** Nombre que también se le adjudica al usuario, al igual que el de cargador. Es el propietario de las mercancías, o su representante, abocado a negociar lo relativo al embarque de ciertas mercancías.
- 14. Gente de mar o marino mercante:** es toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de una nave marítima y que cuente con la autorización y la titulación otorgada por la Autoridad Marítima Nacional para ejercer y ocupar el puesto para la cual ha sido enrolado.
- 15. Marinero:** Todo tripulante de la nave marítima excluyendo al capitán y los oficiales.
- 16. Mercancías:** Son bienes, productos o 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;
- 17. Naufragio:** Es el hundimiento, encalladura, pérdida o destrucción de una nave marítima, de cualquier artefacto marítimo o de los bienes que se encuentren a bordo;
- 18. Naves marítimas o buques:** Son aquellas embarcaciones consideradas bienes muebles dedicadas al comercio y transporte marítimo, que tienen capacidad de navegar en aguas marítimas o fluviales, propulsadas y gobernadas por sus propios medios, incluyendo las barcas cuando van compuestas o integradas a un remolcador como una unidad.
- 19. Naviero o compañía naviera:** Es la persona física o jurídica que, que siendo o no propietaria de la nave marítima, se dedica a la explotación de las mismas bajo cualquier modalidad admitida por los usos y costumbres internacionales. No tiene que tener la posesión.
- 20. Oficiales:** Son quienes desempeñan a bordo las actividades superiores y de dirección en los departamentos correspondientes y para cuyo ejercicio necesitan realizar los estudios y estar en posesión de título o certificado profesional emitido por la Autoridad Marítima Nacional.
- 21. Póliza de fletamento:** Es el formulario-tipo en el que consta el consentimiento de las partes para la realización del contrato de fletamento, si bien la póliza constituye la prueba del contrato de fletamento, la validez de éste la otorga la naturaleza consensual del mismo. Las pólizas de fletamento son pactadas libremente por las partes, pudiendo ser redactadas a partir de los formularios-tipos de la Cámara del Transporte del Reino Unido y la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO).

- 22. Privilegio marítimo:** Es un derecho que la titularidad del crédito le da a un acreedor para ser preferido sobre los demás, establecido a favor del mismo para cubrir un crédito con el producto de la venta;
- 23. Términos del comercio internacional. -INCOTERMS-:** Son las reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales fijados por la Cámara de Comercio Internacional y que reflejan las normas de aceptación voluntaria elegida por las partes contratantes (comprador y vendedor), acerca de las condiciones de entrega de las mercancías y otras responsabilidades que se derivan del acuerdo de compra venta internacional de mercancías. INCOTERMS es la abreviatura en inglés de estos términos.
- 24. Tripulación:** Son los miembros de la dotación excluyendo el Capitán.

TÍTULO II DE LA NATURALEZA JURÍDICA DE LAS NAVES MARÍTIMAS

CAPÍTULO I DEL NOMBRE Y LA MATRICULACIÓN

Artículo 4.-Regulación.

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, titulares 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 en cuanto constituye el dominio de su propiedad, conforme se establece en la presente ley.

Párrafo I.- Los elementos de individualización mínimos 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 (OMI).

Párrafo II.- La embarcación conservará su identidad aun cuando se haya cambiado alguno de los elementos de individualización referidos en el párrafo precedente.

Párrafo III.- Los artefactos navales estarán sujetos a un registro especial a cargo de la Armada de la República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional, y gozarán de beneficios de inscripción en el Registro Nacional de Naves Marítimas.

SECCIÓN I DEL NOMBRE

Artículo 5.-Nombre.

A las naves marítimas se les atribuirá un nombre, el cual deberá cumplir con las siguientes condiciones:

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

Párrafo.- La Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional podrá reglamentar los demás requisitos y procedimientos para la atribución de nombres a las naves marítimas.

Artículo 6.-Colocación de nombre.

El nombre de la nave marítima debe estar visiblemente marcado o colocado en ambas amuras y sobre la popa, así como también el puerto de su matrícula. Estos nombres estarán inscritos 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 de ancho.

Artículo 7.- Solución administrativa.

Los aspectos relativos al uso y el nombre de una nave marítima serán resueltos administrativamente a solicitud de la parte interesada, por el Registro Nacional de Naves Marítimas.

Párrafo.- La Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional establecerá el procedimiento a seguir para el cambio de nombre de una nave marítima.

SECCIÓN II DE LA MATRICULACIÓN

Artículo 8.-Matrícula de las naves marítimas.

La matrícula de las naves marítimas es el certificado de propiedad expedido para toda nave marítima inscrita en el Registro Nacional de Naves Marítimas de la República Dominicana. La expedición de matrícula conlleva la concesión inmediata de la nacionalidad dominicana y el pabellón nacional a la nave marítima.

Párrafo.- En adición a las disposiciones establecidas por la presente ley y sus reglamentos, la Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional regulará las condiciones y procedimientos administrativos internos para la obtención de la matrícula de la nave marítima.

Artículo 9.-Pasavante.

El consulado dominicano correspondiente al país 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 Nacional de Naves Marítimas y obtener pabellón nacional, expedirá un pasavante que servirá de permiso provisional para el logro de dicha finalidad.

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 o sesenta (60) días después de su emisión, o cualquiera de las dos que suceda primero.

CAPÍTULO II DEL PABELLÓN Y EL ARQUEO

SECCIÓN I DEL PABELLÓN

Artículo 10.-Abanderamiento.

El abanderamiento es el acto mediante el cual se otorga a la nave marítima la facultad para enarbolar legítimamente el pabellón nacional, y tiene lugar con la entrega de la matrícula resultante por parte del Registro Nacional de Naves Marítimas.

Párrafo.- La forma del pabellón nacional se encuentra regida por la Constitución de la República y las leyes que se dicten al efecto.

Artículo 11.-Naves marítimas registradas.

Las naves marítimas debidamente registradas bajo matrícula dominicana y, por consiguiente, abanderadas bajo pabellón nacional tendrán, la nacionalidad de la República Dominicana y estarán sujetas a la soberanía nacional del Estado dominicano.

Artículo 12.-Objeción para la obtención de pabellón definitivo de las naves marítimas.

Las naves marítimas, salvo lo dispuesto en esta ley, para el abanderamiento provisional por arrendamiento o fletamento a casco desnudo, no podrán obtener pabellón definitivo de la República Dominicana mientras tengan pabellón de otro Estado.

Artículo 13.-Requisitos para obtener pabellón.

Las naves marítimas extranjeras, para obtener pabellón de la República Dominicana, previo a la obtención de la matrícula, deberán cumplir con los requisitos siguientes:

1. Procedimiento de baja de bandera correspondiente al Estado en que haya obtenido el pabellón anterior;
2. 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. 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;
3. Entregar una declaración notarial bajo acto auténtico en la cual se haga constar acerca de la existencia o no de cualquier otra deuda privilegiada que pudiera afectar la nave.

Artículo 14.- Abanderamiento provisional.

Una nave marítima puede obtener provisionalmente pabellón nacional por un período no mayor de un (1) año, prorrogable por tres (3) meses adicionales.

Párrafo I.- Las naves marítimas dominicanas que sean objeto de un contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo, podrán ser autorizadas a abanderarse provisionalmente en el Estado de residencia de los arrendatarios o fletadores, durante el período de duración del arrendamiento o fletamento a casco desnudo que se encuentre debidamente asentado en el Registro Nacional de Naves Marítimas.

Párrafo II.- Las naves marítimas extranjeras arrendadas o fletadas a casco desnudo por residentes dominicanos, de manera recíproca, podrán ser autorizadas a enarbolar

provisionalmente el pabellón nacional por el tiempo de la duración del contrato. Para estos fines, la Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional expedirá la matrícula provisional correspondiente.

Párrafo III.- Las naves de pabellón extranjero destinadas a desguace, viajes de entrega o cualquier otra modalidad de navegación temporal se podrán inscribir bajo el registro provisional. El Registro Nacional de Naves Marítimas establecerá las disposiciones técnicas necesarias para este tipo de registro especial.

Párrafo IV.- 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 Nacional de Naves Marítimas. Cuando este se haga directamente en el Registro Nacional de Naves Marítimas de la República Dominicana, será realizado por medio de un abogado debidamente apoderado.

Párrafo V.- A los fines de otorgar el abanderamiento, el Registro Nacional de Naves Marítimas, se requiere lo siguiente:

1. Nombre de la embarcación y su bandera en el momento de la aplicación, así como los demás elementos de identificación;
2. Nombre de la persona o sociedad solicitante;
3. Nombre de la nave marítima con el cual se abanderará la nave;
4. Constancia del derecho o título de propiedad;
5. Cancelación del registro anterior de la nave, el cual podrá ser presentado con posterioridad a la expedición de los documentos que constatan el abanderamiento provisional;
6. Lugar en que la nave va a estar en el momento de su inscripción provisional, si es conocido.

Párrafo VI.- 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 VII.- La Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional determinará por reglamento la forma en que se procederá con la notificación del abanderamiento provisional a la autoridad marítima del país extranjero.

Artículo 15.- Baja de bandera.

La baja de bandera es el proceso mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional cancela el derecho a enarbolar el pabellón nacional a una nave marítima. Este proceso tendrá lugar en los siguientes casos:

1. A petición del o de los propietarios o armadores de la nave marítima, debidamente registrados como tales;
2. Por imposibilidad absoluta para navegar o pérdida total comprobada y declarada por la Autoridad Marítima Nacional;
3. Por presunción fundada de pérdida de la nave marítima, después de transcurrido un año desde la última noticia que se tuvo de la nave;
4. Por desguace;

5. Por falta de pago de los derechos y tasas debidas;
6. 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;
7. Por ejecución de actos que afecten los intereses nacionales, comprobados por el Registro Nacional de Naves Marítimas;
8. Por presentación a las autoridades de documentos falsos o alterados, comprobado por el Registro Nacional de Naves Marítimas;
9. Por inscripción y abanderamiento de la nave en el registro o ante las autoridades de otro Estado.

Párrafo.- En los casos establecidos en los numerales 2), 5), 6), 7), 8) y 9) del presente artículo, procederá la baja de bandera de oficio.

Artículo 16.- Reglamentos de aplicación.

La Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional, elaborará los reglamentos de aplicación correspondientes, a todo lo no previsto en Título, los cuales serán promulgados por el Poder Ejecutivo.

SECCIÓN II DEL ARQUEO

Artículo 17.- Arqueo.

El arqueo de una nave marítima comprende la expresión de su tamaño en función de su arqueo de registro bruto y neto, determinado por la Armada de República Dominicana según la legislación nacional vigente.

Artículo 18.- Arqueo de registro bruto.

El arqueo de registro bruto es la expresión del tamaño total de una nave marítima, determinado de acuerdo con las disposiciones de la legislación vigente.

Artículo 19.- Arqueo de registro neto

El Arqueo de registro neto es la expresión de la capacidad utilizable de una nave marítima, determinado de acuerdo con las disposiciones de la legislación vigente.

Artículo 20.- Desplazamiento en rosca o ligero.

El desplazamiento en rosca de una nave marítima es su peso total cuando está terminada su construcción y lista para la navegación pero no contiene pertrechos, provisiones, agua, combustibles, ni dotación; es cuando posee su mínimo calado.

Artículo 21.- Desplazamiento en lastre.

El desplazamiento en lastre es el peso total de una nave marítima cuando esta lista para navegar y solo contiene pertrechos, provisiones, agua, combustibles y la dotación.

Artículo 22.- Peso muerto.

El peso muerto es la suma de los pesos de la carga transportada, combustible, agua y provisiones que ocasionan un cambio en la línea de flotación de la nave, llevándola desde la línea de calado en rosca o ligero hasta la línea de calado a plena carga.

CAPÍTULO III ACCESIÓN, PROPIEDAD Y COPROPIEDAD DE UNA NAVE MARÍTIMA

SECCIÓN I DE LA ACCESIÓN

Artículo 23.- Integración y propiedades de las naves marítimas.

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

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

Párrafo II.- Las pertenencias son: los botes y aparatos salvavidas, los equipos de navegación, las grúas e instalaciones para la carga y descarga, las anclas, las cadenas, los cables, las estachas y los demás elementos que están vinculados con las partes integrantes para constituir la nave marítima como unidad jurídica y económica.

Párrafo III.- Se denominan accesorios: el avituallamiento (las provisiones, el combustible, los lubricantes) y los demás elementos fungibles que se encuentran en cada momento adscrito al inventario de bienes de la nave marítima y sirven para posibilitar su navegación, servicio o maniobra.

Párrafo IV.- La nave marítima conserva su identidad aun cuando sus partes integrantes o pertenencias sean sucesivamente sustituidas.

SECCIÓN II PROPIEDAD Y COPROPIEDAD DE UNA NAVE MARÍTIMA

Artículo 24. Modos de adquirir la propiedad de las naves marítimas o los buques.-

Las naves marítimas constituyen propiedades que se pueden adquirir y transmitir por cualquiera de los modos reconocidos en el derecho común y las leyes aplicables.

Artículo 25. Copropiedad de una nave marítima.-

La copropiedad de una nave marítima se rige por las disposiciones del derecho común para todo lo que no se encuentre en la presente Ley.

CAPÍTULO IV DE LA PUBLICIDAD REGISTRAL DE LAS NAVES MARÍTIMAS

SECCIÓN I DEL REGISTRO NACIONAL DE NAVES MARÍTIMAS

Artículo 26.- Registro Nacional de Naves Marítimas.

El Registro Nacional de Naves Marítimas es el registro público del Estado, a cargo de la Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional, donde se anota la propiedad de las naves marítimas, el cual estará conformado por el asentamiento de todos los documentos y actos jurídicos relativos a la inscripción y control de las naves marítimas y la de sus propietarios a efectos y con finalidad jurídico-pública, incluyendo:

1. La expedición de la matrícula de las naves marítimas registradas y abanderadas en la República Dominicana, y la patente de navegación otorgada a las naves de pabellón dominicano autorizadas o a quien se autorice a surcar las aguas marítimas y fluviales nacionales e internacionales;
2. La inscripción del surgimiento, transferencia, modificación o reducción y extinción de los derechos reales principales, privilegios marítimos y reales accesorios de las referidas naves marítimas conforme se indica en la legislación dominicana;
3. El visado, certificación e inscripción de aquellos actos y documentos que sean requeridos por la ley, y de todos los demás actos, contratos y documentos que, por sus normas complementarias, se requieran someter a registro y oponibilidad frente a terceros.

Párrafo I.- Las naves marítimas que se incorporen al Registro Nacional de Naves Marítimas serán considerados como una inversión de capital y tendrán gravamen cero.

Párrafo II.- El registro, que afecta a las naves marítimas inscritas, es público. En efecto cualquier persona que tenga un interés legítimo tendrá acceso al conocimiento del contenido de sus asientos y podrá obtener certificaciones, extractos y copias, en los términos que se determinen reglamentariamente.

Párrafo III.- 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, conforme a las normas vigentes.

Párrafo IV.- Cualquier persona física o jurídica, podrá registrar una o más naves marítimas de su propiedad, de manera provisional o definitiva. Cuando la persona física o jurídica no se encuentre domiciliada en el territorio nacional, antes de inscribir la nave marítima de su propiedad en el Registro Nacional de Naves Marítimas, deberá tener y asegurarse un representante legal o administrador debidamente domiciliado en la República Dominicana. Ese representante o administrador podrá ser una persona física o jurídica debidamente establecida o constituida en el Estado dominicano, de conformidad con las normas y reglamentos vigentes; y debidamente facultada para actuar en nombre y en representación del propietario. En particular, ese representante o administrador legítimo debe tener calidad para comparecer ante los procesos legales, judiciales o extrajudiciales que se conozcan en el país, y asimismo para responder por el propietario de conformidad con las normas vigentes.

Párrafo V.- Se puede inscribir la propiedad de la nave marítima en dos registros internacionales de naves marítimas o buques, siempre y cuando el registro principal sea el Registro Nacional de Naves Marítimas a cargo de la Armada de República Dominicana; lo que permite a una nave marítima poder navegar bajo el pabellón nacional.

Párrafo VI.- La Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional, se encargará del registro de todas las naves marítimas.

Párrafo VII.- La Armada de República Dominicana también mantendrá bajo su dependencia el control, la supervisión y vigilancia de la seguridad de las naves marítimas, de conformidad con las normas vigentes.

Párrafo VIII.- En cuanto al derecho real accesorio de las hipotecas navales, cuyos registros son de carácter obligatorio, los mismos deben estar debidamente asentados en el Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes, conforme a las normas vigentes. Así mismo, las inscripciones asentadas en el Registro de Admisión e Inscripción de Hipotecas Navales del Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes serán comunicadas al Registro de Nacional de Naves Marítimas; a los efectos de hacer oponible cualquier traspaso, cesión, donación o venta; hasta tanto no hayan sido radiadas o canceladas.

Párrafo IX.- Las notificaciones o comunicaciones, vinculadas a ambos registros se realizarán mediante cualquier medio o vía electrónica, digital o física, que haga constancia.

Párrafo X.- Tanto la Armada de República Dominicana como el Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes reglamentarán en sus respectivas áreas de competencia, lo no previsto en el presente capítulo.

Artículo 27.- Negación del registro.

El registro de las naves marítimas podrá ser denegado, debidamente motivado, cuando la Armada de República Dominicana, en su función de Autoridad Marítima, determine que el mismo es lesivo a los intereses de la República Dominicana o a la industria marítima, previo comprobar las siguientes consideraciones:

1. Las normas contenidas en los convenios marítimos 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;
2. Las condiciones laborales de la gente de mar;
3. Las condiciones físicas y la edad de la nave, sus antecedentes y las actividades que ejecute.

Párrafo.- La Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional, 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, la zona marítima de navegación para lo cual se elaborará un reglamento.

Artículo 28.-Cancelación del registro.

La Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional, cancelará el registro de toda nave marítima, a solicitud de parte o de oficio, en los casos previstos en la presente ley para la baja de bandera. A tal fin, se emitirá una certificación de

cancelación de registro la cual será inscrita en el Registro Nacional de Naves Marítimas y se cursará las notificaciones o comunicaciones 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 y demás documentos técnicos y estatutarios.

Párrafo.- Todo aquel que inscriba en el Registro de Admisión e Inscripción de Hipotecas Navales una hipoteca o gravamen sobre la nave marítima, debe notificarla a los acreedores inscritos precedentemente en la forma y en los plazos establecidos en la presente ley.

SECCIÓN II

DEL REGISTRO PROVISIONAL DE NAVES MARÍTIMAS EN CONSTRUCCIÓN

Artículo 29.- Registro provisional.

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 o naviero cumpla con los requisitos para el registro definitivo. Este registro se expedirá por el período que determine la Autoridad Marítima Nacional para la construcción de la nave, teniendo como plazo prorrogable de seis (6) meses.

Artículo 30.- Solicitud del registro provisional.

El armador o naviero, a fin de obtener el registro provisional de naves marítimas en construcción, deberá someter al Registro Nacional de Naves Marítimas lo siguiente:

1. Una instancia en solicitud de registro, indicando el nombre que será dado a la nave y adjuntando a dicha instancia, lo siguiente:
 - a) Copia de la cédula de identidad o pasaporte del armador o naviero, en caso de persona física; o en caso de que se trate de una sociedad comercial, los documentos constitutivos vigentes;
 - b) Original de los planos de la nave en construcción, con todas sus características, elaborado por un arquitecto naval certificado por la Autoridad Marítima Nacional;
 - c) Original del contrato de construcción suscrito con un astillero habilitado por la Autoridad Marítima Nacional, de firmas legalizadas por notario público;
 - d) Los demás requerimientos establecidos por la Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional.
2. El pago de las tasas correspondientes, que serán establecidas por la Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 31.- Información para la identificación.

El Registro Nacional de Naves Marítimas le asignará a la nave en proceso de construcción registrada, conjuntamente con la expedición del certificado de registro provisional de naves marítimas en construcción todos los números y datos necesarios para su identificación.

Artículo 32.- Asignación de datos de registro.

El armador o propietario, por medio de asignación de datos preliminares de registro, podrá utilizar los datos asignados en la documentación debidamente preparada para la nave, durante su construcción, ya sea financiación o cualquier otra operación técnica y comercial de su interés.

Artículo 33.- Inscripción en el registro provisional.

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 34.- Obligación del armador o propietario.

La obtención de un registro provisional de naves marítimas en construcción obliga al armador de la nave a lo siguiente:

1. Completar el registro definitivo de la nave, en el plazo acordado por el Registro Nacional de Naves Marítimas;
2. Notificar al Registro Nacional de Naves Marítimas a cargo de la Armada de República Dominicana en su función Autoridad Marítima Nacional, 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 o propietario de estas obligaciones, conllevará automáticamente la pérdida por cancelación del registro provisional de nave en construcción, adoptado de oficio por el Registro Nacional de Naves Marítimas.

SECCIÓN III DEL REGISTRO DEFINITIVO

Artículo 35.- Registro de las personas físicas o jurídicas.

Las personas físicas o jurídicas, podrán registrar una o más naves de su propiedad ante el Registro Nacional de Naves Marítimas, a cargo de la Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional, cumpliendo con los requisitos y formalidades establecidos a tal fin.

Artículo 36.- Obtención del registro definitivo.

Para obtener el registro definitivo de nave marítima, el cual conlleva la expedición de la matrícula y el otorgamiento del pabellón nacional, el armador deberá someter al Registro Nacional de Naves Marítimas lo siguiente:

1. Una instancia en solicitud de registro, indicando el nombre que será dado a la nave y adjuntando a dicha instancia lo siguiente:
 - a) Copia de la cédula de identidad o pasaporte del armador, en caso de persona física; y si se tratara de una sociedad comercial, los documentos constitutivos debidamente registrados de la misma;
 - b) Los datos y características propias de la nave marítima;
 - c) Original del registro provisional de nave marítima en construcción expedido por el Registro Nacional de Naves Marítimas, cuando proceda;
 - d) Certificado de terminación de construcción de nave marítima, expedido por el astillero que ha construido la nave de que se trata, cuando proceda;
 - e) Los demás requerimientos establecidos por el Registro Nacional de Naves Marítimas.
2. El pago de las tasas correspondientes, las cuales serán establecidas por el Registro Nacional de Naves Marítimas.

Artículo 37.- Contenido del registro definitivo.

El registro definitivo de la nave marítima indicará, entre otros, el nombre de la nave, su nombre anterior cuando lo hubiere, el número otorgado por la Organización Marítima Internacional (OMI), 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 los documentos técnicos de seguridad.

Artículo 38.- Obligación de cumplir con la legislación nacional.

Las naves marítimas inscritas provisional o definitivamente en el Registro Nacional de Naves Marítimas estarán sometidas al cumplimiento de legislación dominicana donde quiera que se encuentren.

**CAPÍTULO V
DEL REGISTRO DOCUMENTAL**

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

Artículo 39.- Registro documental.

El Registro Nacional de Naves Marítimas expedirá o visará, según corresponda, los siguientes documentos:

1. Matrícula;
2. Patente de navegación.

Artículo 40.- Matrícula.

La matrícula es el documento expedido por el Registro Nacional de Naves Marítimas, bajo las disposiciones de la presente ley, que comprueba el derecho de propiedad de una nave marítima y que certifica su inscripción en dicho registro. Su vigencia será de cinco (5) años, debiendo ser renovada anualmente por el armador o el naviero.

Párrafo.- La matrícula deberá ser renovada y actualizada cada vez que en la nave marítima se produzca alguna modificación de las informaciones que se hacen constar en la misma.

Artículo 41.- Menciones del certificado de matrícula.

En el certificado de matrícula deberá hacerse constar, entre otros, el registro de los demás derechos reales, principales, accesorios, anotaciones, cargas y demás gravámenes inscritos contra la nave marítima.

Artículo 42.- Patente de navegación.

La patente de navegación es el certificado expedido por el Registro Nacional de Naves Marítimas bajo las disposiciones de la presente ley, previa constatación de que reúne los requerimientos de seguridad, que permite a toda nave marítima navegar bajo el pabellón nacional y legitima al capitán para el ejercicio de sus funciones.

Párrafo.- La patente de navegación para naves marítimas de pabellón nacional será expedida por un período de dos (2) años, debiendo ser renovada 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 de los derechos por concepto de renovación de la misma.

Artículo 43.- Requisitos para navegar.

La nave marítima de pabellón nacional no podrá navegar sin estar provista de su patente de navegación y el certificado de navegabilidad, ya sea en aguas fluviales y territoriales dominicanas, como en aguas de otro Estado o aguas internacionales.

Artículo 44.- Permiso provisional de navegación de cabotaje

La Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional podrá expedir permiso provisional de navegación de cabotaje a embarcaciones extranjeras en aquellos casos en que la República Dominicana requiera servicios especiales para el desarrollo y fomento de la industria marítima y portuaria, y el Registro Nacional de Naves Marítimas no cuente con embarcaciones con dichas características en operaciones.

Párrafo I.- Dicho permiso provisional de navegación de cabotaje podrá ser expedido, por un período de un (1) año y renovables por seis (6) meses, sin mayor prórroga, previo cumplimiento con los requisitos establecidos por la Armada de la República Dominicana.

Párrafo II.- En aquellos casos especiales otorgados mediante concesiones por el Estado Dominicano o en aquellos casos en que un equipo de navegación marítima sea contratado para construcción de una obra, dicho periodo será otorgado por el tiempo de duración del contrato.

Párrafo III.- El permiso provisional de navegación de cabotaje no constituye un permiso de navegación internacional bajo pabellón dominicano.

Párrafo IV.- Dichas naves deben contar con un agente consignatario en la República Dominicana.

Artículo 45.- Patente de navegación provisional.

El armador o naviero de la nave marítima, para la obtención de la patente de navegación provisional, deberá:

- 1) Hacer una solicitud mediante instancia dirigida al Registro Nacional de Naves Marítimas, a la cual deberá anexar:
 - a) Copia certificada de la matrícula o certificado de propiedad de la nave, expedido por el Estado correspondiente a su pabellón;
 - b) Certificado de navegabilidad expedido por la Armada de República Dominicana;
 - c) Documentación actualizada del registro documental de la nave ante la Autoridad Marítima Nacional, tales como: diario de navegación, diario de máquinas, cuaderno de bitácora y rol de la tripulación;
 - d) Cualquier otro requisito que establezca la Armada de República Dominicana;
- 2) Pagar las tasas y derechos establecidas por las autoridades competentes;
- 3) Designar un representante local con domicilio en República Dominicana y registrado ante la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 46.- Cancelación de patente.

El Registro Nacional de Naves Marítimas, por el incumplimiento de uno de los requisitos para la obtención de la patente de navegación de una nave marítima, tiene facultad para la ejecución de su cancelación. Una vez que dicha nave cumpla nuevamente con los requisitos, previo cumplimiento de las sanciones correspondientes, tiene derecho a solicitar 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 47.- Menciones del diario de navegación.

El diario de navegación es llevado por el capitán de toda nave marítima. En el mismo, deberá asentarse, diariamente, lo siguiente:

1. El estado del tiempo y los vientos;
2. El progreso y retardo de la nave;
3. El grado de longitud y latitud en que se halle la nave;
4. El estado sanitario de los pasajeros y tripulantes;
5. Los nacimientos, matrimonios, defunciones y testamentos, con arreglo a las disposiciones de las leyes que regulan las actas del estado civil y notariado;
6. Los servicios extraordinarios prestados por la tripulación;
7. Las penas correccionales que se hubieran impuesto, con expresión de sus causas;
8. Los daños que ocurrieran a la nave o la carga y sus causas;
9. El estado, en cuanto sea posible, de todo lo que se perdiera por accidente o lo que se hubiera desechado o abandonado;
10. El derrotero seguido y los motivos de las separaciones, ya sean voluntarias o forzosas;
11. Los despidos que se hayan dado a oficiales, tripulación y demás gentes de mar, así como sus motivos;
12. Cualquier otro suceso que ocurra a bordo de la nave marítima o que sea requerido por la ley.

Párrafo.- El diario de navegación 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 numerales 1) y 2) del presente artículo, serán firmados por el capitán o quien haga sus veces.

Artículo 48.- Documento público.

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.- El capitán, independientemente del lugar donde verifique su protesta, estará obligado a hacer visar su diario de navegación por la autoridad ante la cual la formule y a exhibir dicho diario a las partes interesadas, las que podrán sacar copias o extractos.

Artículo 49.- Cuaderno de bitácora.

Las naves marítimas, cuando vayan enrolados dos o más oficiales de puente, deberán llevar un cuaderno de bitácora, en el que los pilotos de guardia registrarán cuantas vicisitudes náuticas y meteorológicas se produzcan durante la navegación.

Artículo 50.- Rescate de documentos y papeles utilizados durante el viaje.

El capitán y los miembros de la tripulación antes de abandonar la nave, en caso de verse conminados a ello, realizarán 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.

Artículo 51.- Diario de máquinas.

El jefe de máquinas tendrá la obligación de registrar en el diario de máquinas, lo siguiente:

- 1) Los datos referentes al trabajo de las máquinas, entre ellas, número de motores principales y auxiliares en funcionamiento, sus revoluciones, temperaturas, presiones y régimen de marcha, las presiones de vapor y el grado de saturación del agua en las calderas;
- 2) El consumo del combustible y lubricantes;
- 3) Las averías y descomposiciones que ocurran en máquinas y calderas y las causas que las produjeron;
- 4) Los medios empleados para reparar los referidos daños, averías y descomposiciones;
- 5) Los cambios y relevos de guardia.

Artículo 52.- Rol de la tripulación.

La tripulación de las naves registradas ante el Registro Nacional de Naves Marítimas también deben estar registrados, dotados de títulos de idoneidad y contar con la actitud física que establezcan las normas vigentes.

Párrafo I.- El registro de tripulantes debe hacerse por ante la Armada de la República Dominicana en su función de la Autoridad Marítima Nacional, quién establecerá el reglamento sobre el registro, titulación, y guardia de la gente de mar.

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

Párrafo III.- Todos los tripulantes de la nave deben plena disciplina y obediencia al capitán y reportar a este los acaecimientos que ocurran en los departamentos en los cuales ellos operen, lo cual también debe ser registrado en los libros, diarios, cuadernos y récords que se establezcan para dichos fines.

Artículo 53.- Dotación extranjera.

La Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional puede autorizar el enrolamiento de gente de mar extranjera para conformar la dotación. La gente de mar extranjera empleada en las naves marítimas de registro nacional serán considerados trabajadores temporeros en el territorio dominicano y gozarán ipso facto de los derechos establecidos en la legislación nacional vigente.

Artículo 54.- Conservación.

El diario de navegación, el cuaderno de bitácora, el diario de máquina y el rol de la tripulación deberán conservarse durante un año 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 depositadas en las oficinas de registro de la Autoridad Marítima Nacional del pabellón anterior, copia de los libros sometidos a registro o visado.

Párrafo II.- Las personas que acrediten un interés legítimo, podrán 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 VI
DEL REGISTRO DE DERECHOS
SECCIÓN I
PUBLICIDAD, DERECHOS REALES Y ACCESORIOS**

Artículo 55.- Publicidad del Registro Nacional de Naves Marítimas.

En adición a la inscripción y matriculación de las naves marítimas y los documentos objeto de registro, el Registro Nacional de Naves Marítimas asentará para fines de publicidad, fecha cierta y oponibilidad, los derechos reales principales y accesorios sobre toda nave marítima, conforme lo establece la presente ley.

Artículo 56.- Derechos reales.

Los derechos reales principales sobre la nave marítima que están sometidos al Registro Nacional de Naves Marítimas son el derecho de propiedad sobre la nave marítima y su desmembración consistente en el arrendamiento o fletamento a casco desnudo.

Artículo 57.- Derecho real accesorio.

El derecho real accesorio de las hipotecas de naves marítimas se encuentra sometido a la formalidad de registro ante el Registro Nacional de Naves Marítimas y de inscripción ante el Registro de Admisión e Inscripción de Hipotecas Navales.

**SECCIÓN II
DEL REGISTRO DE LOS DERECHOS REALES PRINCIPALES**

Artículo 58.- Registro de la propiedad de las naves marítimas.

El derecho de propiedad sobre una nave marítima se formaliza a través de su inscripción en el Registro Nacional de Naves Marítimas, el cual es 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 59.- Propiedad de las naves marítimas.

Las naves marítimas podrán ser propiedad total o parcial de una o varias personas físicas o jurídicas, de derecho público o privado, dominicanas o extranjeras.

Artículo 60.- Competencia del tribunal.

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 61.- Inscripción y registro.

La inscripción y registro del arrendamiento o fletamento a casco desnudo de una nave marítima, será efectuada ante el Registro Nacional de Naves Marítimas, a los fines de darle publicidad y hacerlo oponible frente a terceros.

**TÍTULO III
DE LOS DERECHOS REALES ACCESORIOS Y LAS EJECUCIONES
MARÍTIMAS**

**CAPÍTULO I
DEL REGISTRO DE LOS DERECHOS REALES ACCESORIOS**

**SECCIÓN I
DE LAS HIPOTECAS NAVALES**

Artículo 62.- Hipotecas sobre naves marítimas.

En la nave marítima de pabellón nacional puede ser inscrita una hipoteca, lo cual es un derecho real sobre la nave que afecta al cumplimiento de una obligación y sigue a la nave marítima en cualesquiera manos en que se encuentre.

Artículo 63.- Privilegio.

La hipoteca entre los acreedores, independientemente de su origen, solo tiene rango privilegiado desde el día en que el acreedor hizo la inscripción en el Registro Nacional de Naves Marítimas, en la forma y de la manera prescrita por la ley.

Párrafo.- La hipoteca de nave marítima, desde el momento de su inscripción en el Registro Nacional de Naves Marítimas, da al acreedor los derechos de persecución y de preferencia, conforme a las disposiciones de la presente ley.

Artículo 64.- Exento de obligación.

El arrendatario o fletador a casco desnudo no está obligado por las deudas garantizadas con hipotecas de la nave marítima arrendada.

Artículo 65.- Inscripción de hipoteca de nave marítima.

La inscripción de hipoteca de nave marítima en el Registro de Admisión e Inscripción de Hipotecas Navales, y su posterior notificación al Registro Nacional de Naves Marítimas, 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.

Artículo 66.- Efecto de la hipoteca de nave marítima.

La hipoteca de una nave marítima, salvo pacto en contrario, afecta a todo por cuanto forma parte del derecho de propiedad de la misma, conforme lo establecido en el artículo 23 de la presente ley.

**SECCIÓN II
DE LA HIPOTECA CONVENCIONAL DE NAVES MARÍTIMAS**

Artículo 67.- Otorgamiento de hipoteca convencional.

La hipoteca convencional de una nave marítima solo podrá ser otorgada por su armador o de quien detente poder o mandato expreso del armador.

Artículo 68.- Forma de la hipoteca convencional.

La hipoteca convencional de una nave marítima será consentida por acto instrumentado por acto auténtico ante notario público según la norma vigente.

Artículo 69.- Hipoteca de nave marítima.

La hipoteca de una nave marítima podrá convenirse en construcción, siempre que hayan obtenido el registro provisional establecido en el artículo 24 de la presente ley.

Artículo 70.- Inscripción o radiación de la hipoteca convencional de naves marítimas.

La inscripción, cancelación o radiación de la hipoteca convencional de naves marítimas se realizará mediante instancia dirigida al Registro de Admisión e Inscripción de Hipotecas Navales por el interesado, anexando las documentaciones que le sirvan de soporte, conforme a los requerimientos establecidos por la autoridad competente.

Párrafo I.- El Registro de Admisión e Inscripción de Hipotecas Navales, una vez constate la procedencia de la inscripción, cancelación o radiación, expedirá el certificado correspondiente y lo comunicará al Registro Nacional de Naves Marítimas para que se anote en el registro de la nave marítima.

Párrafo II.- El Ministerio de Industria, Comercio y Mypimes regulará los procedimientos del Registro de Admisión e Inscripción de Hipotecas Navales y establecerá las tasas correspondientes por esos servicios.

CAPÍTULO II DE LOS CRÉDITOS Y LA EJECUCIÓN MARÍTIMAS

SECCIÓN I DE LOS CRÉDITOS MARÍTIMOS

Artículo 71.- Causas de los créditos marítimos.

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 cualquiera de las siguientes causas:

1. Pérdidas o daños causados por la explotación de la nave marítima;
2. Muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o en agua, en relación directa con la explotación de la nave marítima;
3. Operaciones de asistencia o salvamento, o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de una nave marítima que, por sí misma o por su carga, pueda causar daño al medio ambiente;
4. 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;
5. 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 la nave marítima, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de la nave marítima abandonada y el mantenimiento de su tripulación;

6. Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento de la nave marítima formalizado en contrato de fletamento o de otro modo;
7. Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en la nave marítima formalizado en contrato de fletamento o de otro modo;
8. Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo de la nave marítima;
9. La avería gruesa;
10. El remolque;
11. El practicaaje;
12. 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;
13. La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento de la nave marítima;
14. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;
15. 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;
16. Los desembolsos hechos por cuenta de la nave marítima o de su armador (propietario) o naviero;
17. 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 (propietario) o naviero de la nave marítima o el fletante o arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con la nave marítima;
18. Los cargos, las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el armador (propietario) o naviero de la nave marítima o el fletante o arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con la nave marítima;
19. Los fletes y pasajes adeudados al transportista.
20. La controversia relativa a la propiedad, usufructo o la posesión de la nave marítima;
21. La controversia entre los copropietarios de la nave marítima acerca de su utilización o del producto de su explotación;
22. La hipoteca, derecho de preferencia o gravamen de la misma naturaleza sobre la nave marítima;
23. La controversia resultante de un contrato de compraventa de nave marítima.

Párrafo I.- Solo los créditos marítimos dan lugar a las medidas preventivas o 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 II DE LAS DISPOSICIONES COMUNES AL CRÉDITO MARÍTIMO

Artículo 72.- Orden para cobrar los créditos.

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 73.- Rango de los créditos.

Los créditos inscritos el mismo día tienen el mismo rango, sin que haya diferencia entre la inscripción que se hizo en la mañana y la que se hizo en la tarde; salvo si en la inscripción ha sido indicada la hora, caso en el cual tendrá preferencia el primero en inscripción en cuanto a la hora.

Párrafo I.- Es obligación de todo funcionario del Registro de Admisión de Inscripción de Hipotecas Navales 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, estos concurren a prorrata.

Artículo 74.- Oposiciones de los acreedores quirografarios.

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 75.- Cobro de crédito a prorrata.

Los acreedores pueden 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 marítimos y las hipotecas navales.

Artículo 76.- Venta a causa de un embargo.

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

Párrafo.- La venta a causa de un embargo será anunciada en la forma que dispone esta ley, y el anuncio que la promueva contendrá el precio que ofreciere el persiguiendo para hacerse adjudicatario.

Artículo 77.- Valor de los bienes embargados.

El valor de los bienes embargados, en ningún caso, será superior a la suma que sirvió de causa a la medida trabada, más un cincuenta por ciento de la misma. La venta, o adjudicación al persiguiendo, a causa de un embargo, se llevará a cabo por un precio no inferior al sesenta (60) 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 78.- Nave no susceptible de embargo, ni de oposición.

La nave pronta a hacerse a la mar, no pueden ser objeto de embargo ni de oposición, 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 la autorización del debido despacho para el viaje provisto por la Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional, previo el agotamiento de las formalidades ante la Autoridad Portuaria Dominicana.

Artículo 79.- Nave marítima no susceptible de venta.

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 en fraude a sus derechos o en perjuicio de alguna oposición que se hubiese hecho y en este caso sin la notificación previa al oponente.

Artículo 80.- Tribunales competentes.

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.

SECCIÓN III DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS

PRIVILEGIOS SOBRE NAVES MARÍTIMAS, FLETES Y PASAJES

Artículo 81. Créditos privilegiados. Los siguientes créditos tendrán privilegio sobre la nave marítima, en primer lugar, aunque cambie de propietario, de matrícula o pabellón, y sobre los fletes y pasajes originados en el viaje en que se produzcan, y en el orden de prelación que se enumeran:

- a) Por recompensas por salvamento de la nave marítima, excluyéndose los gastos el salvador para evitar una amenaza de daños al medio ambiente;
- b) Por los salarios y demás derechos que los contratos laborales y las normas aplicables reconozcan a la tripulación;
- c) Por muerte o lesiones en la salud, producidas tanto en tierra como en el agua, siempre que deriven, directamente, de la navegación o explotación de la nave marítima;
- d) Por derechos y servicios de puertos, tributos aduaneros, depósitos, almacenes, uso de canales y de otras vías navegables y de practicaaje;
- e) Las costas judiciales incurridas y otras deudas legales, hechas para efectuar la venta pública de la nave marítima y la distribución del precio;
- f) Por culpa extracontractual en razón de las pérdidas o daños materiales causados por la explotación de la nave marítima, con exclusión de los que pudieran ocasionarse al cargamento, contenedores y efectos de los pasajeros transportados a bordo de la nave marítima;

Párrafo.- En caso de venta forzosa de un buque, los créditos por las costas y gastos causados por su embargo preventivo o conservatorio, o por su ejecución, incluyéndose los gastos por

su conservación jurídica, sueldos y manutención de la tripulación, tendrán rango preferente sobre los enumerados en este artículo.

Artículo 82.- Exclusiones.

Se excluyen los créditos señalados en los incisos c) y e) del artículo anterior, cuando deriven del transporte marítimo de hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, si estuvieran amparados por las previsiones de una cobertura aseguradora obligatoria, dispuesta por un convenio internacional.

Párrafo.- También se excluyen los créditos de dichos incisos c) y e), cuando deriven de las propiedades radioactivas o de sus combinaciones con las propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radioactivos.

Artículo 83.- Prelación con respecto a la hipoteca naval. Los créditos enumerados en el artículo 81 tendrán rango preferente con respecto a los garantizados por la hipoteca naval.

Artículo 84. Créditos privilegiados en segundo rango. Con la prelación que aquí se señala, los siguientes créditos resultarán preferidos en segundo lugar y con rango posterior a los enunciados en el artículo 81 y al de la hipoteca naval, sobre la nave marítima, fletes y pasajes:

- a) Por suministros y equipamiento de productos o materiales para la explotación, avituallamiento o conservación del buque;
- b) Por construcción o reparación del buque;
- c) Por daños o faltantes de mercancías cargadas o equipajes no acompañados;
- d) Por resultantes de los contratos de locación o fletamento del buque;
- e) Por saldo del precio de adquisición del buque y los intereses devengados por tal concepto en el último año.

Artículo 85. Créditos del último viaje. Los privilegiados del último viaje resultarán preferidos a los de los viajes precedentes.

Párrafo.- No obstante, los créditos derivados de un contrato único laboral que comprendiera varios viajes, concurren con los demás originados en el último viaje y con el rango señalado en el artículo 81 y siguientes.

Artículo 86. Concurrencia de créditos. Los créditos enumerados en el artículo 81 concurren a prorrata entre sí, en caso de insuficiencia del valor del bien que les sirve de base, con excepción del crédito por salvamento.

Artículo 87. Créditos por un mismo acontecimiento. Los créditos derivados de un mismo acontecimiento se consideran originados al mismo tiempo.

Párrafo.- Los créditos por salvamento se consideran originados en la fecha que concluyera cada operación de salvamento. Tendrán prelación, entre sí, en el orden inverso del de la fecha de su origen.

Artículo 88. Extinción. Los privilegios sobre la nave marítima, enunciados en el artículo 81, se extinguen:

- a) Por el transcurso de un año desde que se consideren originados los créditos pertinentes, con excepción de los créditos derivados de los contratos laborales que se deberán computar desde que finalicen esas relaciones. Dicho plazo no podrá ser objeto de suspensión o interrupción alguna, salvo que el buque haya sido motivo de embargo preventivo o de ejecución conducentes a su venta forzosa;
- b) Por la venta judicial del buque de la nave marítima, a partir de su inscripción en el registro pertinente correspondiente o por el transcurso de treinta (30) días corridos desde a partir de la notificación de la decisión definitiva al armador (propietario) relativa al pago del precio de la venta resolución firme que tenga por pagado el precio de la venta, debiendo computarse el plazo que resulte menor;
- c) Por el transcurso del plazo de noventa (90) días corridos, en caso de una venta voluntaria de la nave marítima, contado desde su inscripción en el registro correspondiente.

Párrafo.- Los plazos señalados en los incisos b) y c) no podrán computarse si el buque se encontrara fuera de la jurisdicción nacional y no pudiera procederse a su embargo o ejecución. El cómputo de dicho plazo se reiniciará desde su regreso a puerto nacional.

Artículo 89.Computo. A los efectos del debido cómputo pertinente, además de los señalados, los créditos deben considerarse originados:

- a) Por muerte o lesiones en la salud o por daños o faltantes en los equipajes, desde la fecha del desembarco del pasajero o desde que se originaron las causas que lo produjeron, si la víctima no había estado embarcada;
- b) Por daños o faltantes de las mercancías cargadas, desde la terminación de la descarga de la nave marítima o desde la fecha en que debieron haber sido descargadas en destino;
- c) En todos los otros casos, a partir de la fecha en que el crédito se haya originado y sea exigible.

Artículo 90.- Reclamo por fletes y pasajes.

Los privilegios por créditos sobre fletes y pasajes solo podrán ser exigibles cuando no hubiesen sido percibidos por el armador (propietario) o por el naviero, aunque los importes por esos conceptos estuvieran en poder del capitán o del agente consignatario de naves marítimas.

Artículo 91.- Derecho de retención.

Este derecho otorga preferencia sobre cualquier privilegio que lo gravare, si el mismo comenzó a ejercerse antes que se hubieran originado esos créditos privilegiados.

Párrafo.- El derecho de retención prevalecerá sobre cualquier crédito hipotecario. El derecho de retención se extingue con la entrega de la nave marítima al comitente.

SECCIÓN IV

PRIVILEGIOS SOBRE LA NAVE MARÍTIMA EN CONSTRUCCIÓN

Artículo 92.- Créditos privilegiados. Son aquellos que tienen preferencias sobre la nave marítima en construcción y sobre los materiales, motores o propulsores, generadores eléctricos, paneles solares, turbinas eólicas, maquinarias, aparejos, equipos electrónicos auxiliares de la navegación y de salvamento que se encuentren en esta, o en el astillero de fabricación y sean identificados como partes o componentes de la nave marítima.

Artículo 93.- Transferencia. Los privilegios sobre la nave marítima en construcción no se extinguen por la transferencia de su dominio ni por la entrega de la obra, prevaleciendo siempre sobre la hipoteca naval.

SECCIÓN V

PRIVILEGIOS SOBRE LOS EFECTOS CARGADOS

Artículo 94. Créditos privilegiados. Serán privilegiados sobre los efectos cargados, en el orden que se enumeran, los siguientes créditos:

- a) Por salarios de salvamento y por contribución en avería gruesa sobre los que deban participar los efectos cargados;
- b) Por gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores;
- c) Por derechos aduaneros o portuarios debidos en el lugar de la descarga;
- d) Por fletes por su transporte, incluyendo los gastos por su carga, descarga y almacenaje, cuando correspondieran.

Artículo 95. Prevalencia. Los créditos posteriores sobre los efectos cargados serán preferidos a los de la fecha anterior, si se hubieran originado en puertos distintos.

Párrafo.- Los créditos originados en un mismo puerto concurrirán entre sí a prorrata, si el valor del efecto cargado resultara insuficiente para cancelarlos, salvo por los enumerados en el inciso a) del artículo precedente.

Artículo 96. Crédito privilegiado sobre el equipaje. El crédito por el precio del pasaje adeudado por un pasajero resulta privilegiado sobre su equipaje, mientras se encuentre en poder del transportista.

Artículo 97. Extinción. Los privilegios enumerados en los artículos 94 y 96 se extinguen a los treinta (30) días corridos de terminada la descarga de la nave marítima, siempre que antes no se hubiera transferido a terceros la propiedad de los efectos o del equipaje.

**CAPÍTULO III
DE LA EJECUCIÓN MARÍTIMA**

SECCIÓN I

DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS O CONSERVATORIAS Y EJECUTORIAS

Artículo 98.- Efectos de las medidas preventivas o conservatorias y ejecutorias.

Las medidas preventivas o conservatorias y ejecutorias hacen indisponible la nave marítima que constituye su objeto.

Artículo 99.- Horario y autorización para trabar medidas.

No se trabará ni realizará ninguna medida preventiva ni ejecutoria antes de las ocho horas (08:00) de la mañana, ni después de las seis horas (06:00) de la tarde, ni en los días de fiesta legal o declarados no laborables, sin permiso del juez presidente del tribunal competente por ante el cual se va a ejecutar la medida.

SECCIÓN II

**DE LAS DISPOSICIONES COMUNES A LAS MEDIDAS
PREVENTIVAS O CONSERVATORIAS**

Artículo 100.- Medidas preventivas o conservatorias.

Las medidas preventivas respecto de las naves marítimas se anotan en el Registro Nacional de Naves Marítimas, y son las siguientes:

1. El derecho de retención;
2. El embargo preventivo o conservatorio de naves marítimas; y,
3. La oposición a zarpe por la Armada de la República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 101.- Instrumentos legales que permiten trabar medidas preventivas o conservatorias.

Los créditos marítimos permiten la ejecución de medidas preventivas.

Párrafo I.- Al autorizar la medida, el tribunal debe 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 II.- 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 esta será depositada en una entidad de intermediación financiera designada por el tribunal.

Artículo 102.- Interrupción de la prescripción.

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

Artículo 103.- Levantamiento de medida preventiva o conservatoria y garantía económica.

A partir de la notificación del acta del embargo u oposición, el deudor podrá hacer levantar la medida por demanda ante el juez de los referimientos en atribuciones comerciales, del lugar donde se encuentre surta la nave marítima, mediante consignación en la secretaría del

Tribunal o de quien el juez tenga a bien designar, de las sumas necesarias para garantizar las causas del embargo, sus accesorios y costas.

Artículo 104.- Levantamiento de medida trabada sin necesidad de intervención contenciosa.

La constitución de una garantía bancaria irrevocable o fianza emitida por una entidad aseguradora o carta de garantía emitida por 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 (50) 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 al 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, debiendo indicar en dicha decisión la fecha en que deberá retornar a puerto dominicano.

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.

Párrafo III.- En caso de que la jurisdicción competente hubiese autorizado el zarpe de la nave, conforme establece este artículo y el embargo preventivo o 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 dentro de los plazos otorgados por el Tribunal.

Artículo 105.- Demandas conjuntas.

Las medidas conservatorias trabadas sin título ejecutivo serán seguidas de demanda en pago del crédito que les ha servido de causa y de demanda en validez de las medidas trabadas, las cuales serán incoadas conjuntamente, dentro de los ocho 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 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.

Artículo 106.- Desistimiento de la medida preventiva o conservatoria.

Los acreedores que hayan trabado una medida preventiva fundamentada en cualquiera de los títulos previstos por esta ley para las medidas ejecutorias, podrá desistir de la medida para en su lugar trabar la medida ejecutoria correspondiente.

Artículo 107.- Sentencia condenatoria al pago del crédito.

La sentencia que luego de una medida preventiva o conservatoria que condenare al pago del crédito que le ha servido de causa y valide 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 preventiva o conservatoria en medida ejecutoria se producirá sin necesidad de que se levante nueva acta de embargo.

Artículo 108.- Plazo para notificar mandamiento de pago.

El acreedor que luego de una medida preventiva o conservatoria hecha conforme a las disposiciones de esta ley obtiene una sentencia ejecutoria e irrevocable 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 veinticuatro (24) horas, 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 109.- Comprobación de los bienes embargados.

Al vencimiento del plazo de veinticuatro (24) horas previsto en el artículo que antecede, sin que el deudor haya obtemperado al mandamiento de pago, el funcionario actuante procederá a la comprobación de la nave o de los bienes embargados o indisponibles y levantará acta de los bienes que faltaren o que estén deteriorados.

Artículo 110.- Disposiciones aplicables.

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

Artículo 111.- Medidas conservatorias con base a un crédito.

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

**SECCIÓN III
DEL DERECHO DE RETENCIÓN**

Artículo 112.-Derecho de retención especial.

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 113.- Efectos del derecho de retención.

El derecho de retención no requiere inscripción o registro y se aplica en los siguientes casos:

1. De un constructor de naves marítimas, para garantizar créditos por la construcción de esta;
o
2. De un reparador de naves marítimas, para garantizar créditos por la reparación de esta, incluida su reconstrucción, efectuada durante el periodo en que esté en su posesión.

Artículo 114.- Extinción del derecho de retención.

El derecho de retención se extinguirá cuando la nave marítima deje de estar en posesión del constructor o reparador de esta.

Párrafo.- En lo que respecta a las controversias surgidas por el derecho de retención se suplen por el derecho común, y en cuanto al levantamiento del derecho de retención por ante el juez de los referimientos en la medida establecida en el embargo preventivo o conservatorio.

SECCIÓN IV

DEL EMBARGO PREVENTIVO O CONSERVATORIO DE NAVES MARÍTIMAS

Artículo 115.- Embargo preventivo o conservatorio

El acreedor, en las condiciones previstas para las medidas preventivas o conservatorias, puede embargar preventivamente o conservatoriamente la nave marítima de su deudor o de su garante.

Artículo 116.- Menciones del acta de embargo.

El acta de embargo contendrá, a pena de nulidad, lo siguiente:

- 1) Las enunciaciones comunes a las notificaciones, según lo dispuesto en el Código de Procedimiento Civil;
- 2) La descripción detallada de la nave y demás bienes embargados; que incluye el nombre, signo distintivo, puerto de registro, bandera y dimensiones de la misma.
- 3) Los nombres, documento de identidad y domicilio de dos testigos, por lo menos, libres de tachas y excepciones de ley;
- 4) El lugar donde el guardián ha declarado que permanecerán los objetos embargados hasta el momento de la venta, si fuere la eventualidad.

Artículo 117.- Firmas del acta de embargo.

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 funcionario que establezca la ley, hasta el grado de primo hermano inclusive, ni tampoco sus asalariados.

Artículo 118.- Designación de guardián

Si la parte embargada declare interés en no ser designada como guardián o no presentarse depositario solvente y de la calidad requerida, en cuyo defecto lo designará el alguacil actuante.

Artículo 119.- Descripción de los bienes embargados.

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 otros de la misma naturaleza.

Artículo 120.- Detalle por pieza.

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

Artículo 121.- Cantidad y naturaleza de las monedas a ser depositada.

Si hubiere dinero efectivo se hará constar la cantidad y la naturaleza de las monedas y el funcionario actuante 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 funcionario actuante, quien no podrá retirarlo hasta la distribución de las sumas obtenidas con la subasta de los bienes embargados.

Artículo 122.- Efectos del acta de embargo preventivo o conservatorio.

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

Artículo 123.- Entrega de copia del acta del embargo.

Si el embargo se realizare en presencia de la parte embargada o de su capitán o representante local, 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. El funcionario que reciba dicha copia deberá visar los originales. En esta última eventualidad la copia del acta se notificará al embargado en los dos días siguientes al embargo, en la forma prevista para las notificaciones por el Código de Procedimiento Civil.

Artículo 124.- Prohibición de servirse de las cosas embargadas.

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, el guardián estará obligado a rendir cuentas.

Artículo 125.- Aperturas de puertas.

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 solo podrá extender de todo en una sola acta; sin perjuicio de la expedición de las copias certificadas que se requieran o le sean requeridas.

Artículo 126.- Declaración tomada por el alguacil.

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 127.- Acta de carencia.

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 128.- Demanda en pago y en validez.

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

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 preventiva o conservatoria deja sin efectos la medida trabada, la cual será levantada por el juez de los referimientos.

Artículo 129.- Notificación de la medida en el Registro Nacional de Naves Marítimas.

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 Nacional de Naves Marítimas. 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 Nacional de Naves Marítimas 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, esta 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 130.- Plazo para la denuncia.

En los ocho (8) días de la fecha de la notificación del embargo preventivo, será denunciado al deudor.

Párrafo I.- La notificación del auto de embargo preventivo o conservatorio al Registro Nacional de Naves Marítimas tiene valor de oposición a zarpe de la nave de que se trate.

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

Artículo 131.- Interposición de medidas preventivas o conservatorias

El derecho de retención o la interposición de cualquier otra medida conservatoria, no constituye obstáculo al embargo preventivo o conservatorio de nave marítima.

Artículo 132.- Inadmisibilidad de la acción fuera del plazo.

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 133.- Formalidad de publicidad previo a la venta.

Las sentencias que acogen el cobro y la validez del embargo preventivo, una vez que 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 colocación de los acreedores para la distribución del precio y demás disposiciones del presente código y de manera supletoria por el Código de Procedimiento Civil.

SECCIÓN V DE LAS MEDIDAS EJECUTORIAS

Artículo 134.- Medidas Ejecutorias.

Las medidas ejecutorias son títulos que permiten trabar las medidas ejecutorias marítimas, a saber:

1. Las copias certificadas de las sentencias condenatorias a pagar sumas de dinero por crédito marítimo que hayan adquirido fuerza ejecutoria;
2. La primera copia certificada del acto notarial que contenga obligación de pagar cantidades de dinero por 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;
3. Los certificados de registro de acreedores (duplicados de acreedor) expedidos por el Registro de Admisión e Inscripción de Hipotecas Navales;
4. 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;
5. 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;
6. Los laudos arbitrales con carácter de la cosa irrevocablemente juzgada, cuando contengan obligaciones de pagar sumas de dinero a cargo de una de las partes, surgida de un crédito marítimo;
7. 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 135.- Notificación al deudor del acto de cesión.

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

CAPÍTULO IV DEL EMBARGO EJECUTIVO DE NAVES MARÍTIMAS SECCIÓN I DEL PROCEDIMIENTO

Artículo 136.- Embargo ejecutivo.

Los acreedores titulares de un crédito y privilegios marítimos validados irrevocablemente por un tribunal y los provistos de una hipoteca convencional debidamente registrada, pueden embargar ejecutivamente la nave marítima de su deudor o de su garante, aunque esta se encontrare en manos de terceros.

Artículo 137.- Mandamiento de pago.

El mandamiento de pago debe ser notificado a la persona del propietario de la nave o en su domicilio. En ausencia de este, es válidamente notificado en manos del capitán o detentador

y del consignatario de la nave. A falta de encontrar la nave en puerto, la notificación debe ser realizada al agente consignatario.

Párrafo I.- El mandamiento de pago será notificado, conforme las formalidades previstas por el Código de Procedimiento Civil para el embargo ejecutivo.

Párrafo II.- Si la nave fuere extranjera, será notificado en manos del capitán, del agente consignatario de la nave en el país y por ante el cónsul del Estado cuyo pabellón enarbola la nave marítima ante la República Dominicana, o a quien representare dicho Estado en el país.

Párrafo III.- El capitán de la nave tiene el deber y la obligación de comunicar al armador o naviero, según sea el caso, toda notificación hecha en sus manos; por igual, el agente consignatario debe comunicar a sus principales.

Párrafo III.- El mandamiento de pago perimirá de pleno derecho, si durante los diez (10) días después de vencido el plazo de su notificación, no ha sido precedido de actuación judicial.

Artículo 138.- Contenido del mandamiento de pago.

El mandamiento de pago contendrá, además de las menciones comunes a todas las notificaciones establecidas en el Código de Procedimiento Civil, lo siguiente:

- 1) La hora en que es realizada la actuación;
- 2) Elección de domicilio hasta concluir los procedimientos del embargo en la jurisdicción del lugar donde se realizó el embargo;
- 3) El plazo que otorga el acreedor al deudor para realizar el pago;
- 4) Advertencia formal de que, a falta de realizar el pago en el plazo concedido, se procederá al embargo ejecutivo de la nave; y,
- 5) Descripción del título ejecutorio que le sirve de fundamento, del cual se anexará copia al mandamiento de pago;

Párrafo.- El tribunal apoderado del proceso de embargo será el competente para conocer de todas las contestaciones que puedan surgir como consecuencia de dicho proceso, incluyendo demandas e incidentes tanto del título con el cual se persigue el embargo, como del mandamiento y de todo lo relacionado al procedimiento de embargo ejecutivo, incluyendo las relacionadas con los ofrecimientos reales de pago y oposiciones-

Artículo 139.- Del embargo ejecutivo o proceso verbal de embargo.

Vencidas las veinticuatro (24) horas de notificado el mandamiento y dentro de los diez (10) días contados a partir de dicho vencimiento, el embargante deberá realizar el embargo ejecutivo o proceso verbal de embargo sobre la nave y notificarlo en el domicilio de su propietario o a persona, del capitán y de su agente consignatario.

Párrafo.- Para el caso de las naves marítimas extranjeras, dentro del mismo plazo, el embargante deberá notificar el embargo ejecutivo o proceso verbal de embargo al capitán de la nave con traslado al agente consignatario y al cónsul del Estado cuyo pabellón enarbola

la nave marítima ante la República Dominicana, o a quien representare dicho Estado en el país.

Artículo 140.- Menciones del acta de embargo ejecutivo o proceso verbal de embargo.

El acta de embargo o proceso verbal de embargo, será realizado y contendrá, las enunciaciones y formalidades establecidas para el embargo previsto en el código de procedimiento civil y, las que se indican a continuación:

- 1) La mención de haberse trasladado al lugar del embargo;
- 2) La hora en que inicio y finalizo su actuación;
- 3) La información relativa a la identificación del propietario, o del armador, porteador, operador o detentador de la nave embargada, según se tratara de una persona física o de una persona jurídica;
- 4) Los elementos básicos de identificación de la nave marítima embargada, que incluye el nombre, signo distintivo, bandera y dimensiones de la misma, esto último si fuere posible;
- 5) La enunciación y descripción si fuere posible, de las lanchas, botes, accesorios, pertrechos, aparejos y otros aparatos de la nave; así como los compartimientos donde estos se encuentren.

Párrafo I.- El propietario, armador, naviero, operador, detentador y el capitán de la nave marítima deberán, a pena de responsabilidad:

- a) Informar al embargante los datos de la nave y la información indicada precedentemente o presentar la matrícula de la misma, para recaudar la información plasmada en ese documento.
- b) Permitir al funcionario actuante, acceder a la misma, previa autorización de los requisitos de seguridad y autorizaciones correspondientes.

Párrafo II.- El funcionario actuante describirá en su actuación, todas las dificultades y obstáculos que se presenten para la realización de su función y que le impidieren obtener toda la información relativa a su actuación.

Artículo 141.- Autorización para acceder a la nave a ser embargada.

La Armada de República Dominicana, la Autoridad Portuaria Dominicana y los concesionarios privados deben permitir a los funcionarios debidamente acreditados con orden judicial penetrar al lugar donde se encuentra la nave. Para tales fines, deben cumplir con las formalidades legales, administrativas y de seguridad previa a la realización del embargo.

Artículo 142.- Del guardián o depositario.

El guardián o depositario designado podrá solicitar el descargo de responsabilidad al funcionario actuante que haya levantado el proceso verbal de embargo y este lo concederá si correspondiere. En caso de relevo o sustitución de funciones, designará un nuevo depositario en un plazo no mayor de cinco (5) días, a partir de la fecha de recepción de la solicitud.

Párrafo I.- La solicitud será denunciada a las partes vinculadas en el embargo, dentro de los dos días siguientes de su fecha.

Párrafo II.- El funcionario competente que rehusare 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 III.- Toda controversia, descargo del guardián o depositario y la designación de uno nuevo, serán denunciadas a las partes vinculadas en el embargo.

Párrafo IV.- Cualquier diferendo sobre el relevo o sustitución del guardián o depositario, será decidido por el Juez de los Referimientos de la jurisdicción que conoce del embargo.

Artículo 143.- Inscripción del embargo ejecutivo o proceso verbal

Dentro de los cinco (5) días después de realizado el embargo ejecutivo o proceso verbal de embargo, el embargante, requerirá su inscripción en el Registro Nacional de Naves Marítimas. Para el caso de naves extranjeras, deberá ser notificado al registro del pabellón correspondiente y al cónsul del Estado cuyo pabellón enarbola la nave marítima ante la República Dominicana, o a quien representare dicho Estado en el país.

Artículo 144.- Del estado de inscripción

En los tres (3) días siguientes a la fecha de la inscripción del embargo en el Registro Nacional de Naves Marítimas, este expedirá al persiguiendo un estado de las inscripciones que pesan sobre la nave marítima, incluyendo la inscripción del embargo ejecutivo o proceso verbal del embargo.

Párrafo I.- Para el caso de naves extranjeras, el plazo de tres (3) días, quedará sobreesido, tomando en cuenta el plazo en razón de la distancia, hasta la expedición de dicho estado de inscripciones.

Párrafo II.- La falta de expedición de dicha certificación o estado de inscripciones, dentro de los plazos acordados, no impedirá la continuación de las persecuciones, pero la venta en pública subasta deberá ser aplazada, hasta que dicha inscripción sea expedida y depositada en la secretaria del tribunal que conoce del embargo, para hacerla parte del pliego de condiciones.

Párrafo III.- En el caso de que dicho estado de inscripción haya sido emitido después del depósito del pliego de condiciones, presente cargas y gravámenes distintos al del crédito que persigue o figuren acreedores que no han sido emplazados, el persiguiendo deberá realizar los reparos y publicaciones correspondientes, incluyendo las notificaciones a las partes que no han sido a esa fecha, puestas en causa en el proceso.

Párrafo IV.- Cuando el registro no haya emitido el estado dentro del plazo precedente, luego de recibida o notificada al interesado, dicha certificación o estado de inscripciones, correrá el plazo de tres (3) días, para su depósito en el tribunal que conoce del embargo.

Artículo 145.- Efectos de la Inscripción.

La inscripción del embargo ejecutivo o proceso verbal de embargo, por ante el Registro Nacional de Naves Marítimas tiene por efectos:

1. La prohibición de la venta de la nave;
2. Impide nuevas inscripciones, las cuales son inoponibles al embargante; y,
3. La inmovilización de la nave marítima.

Artículo 146.- Depósito del pliego de condiciones.

El embargante, depositará en la secretaría del Juzgado de Primera Instancia de la jurisdicción dentro de la cual se encuentra la nave marítima, dentro de los diez (10) días que siguieren al vencimiento del plazo de la inscripción del embargo, el pliego de condiciones que regirá la venta en pública subasta.

Artículo 147.- Contenido del pliego de condiciones.

El pliego de condiciones por el cual se regirá la venta y adjudicación de la nave marítima embargada contendrá, por lo menos, las siguientes enunciaciones:

- 1) La enunciación del título en virtud del cual se procedió al embargo;
- 2) La enunciación de los actos procesales intervenidos;
- 3) El monto perseguido en capital, intereses y accesorios actualizado a la fecha del depósito del pliego;
- 4) La descripción de la nave embargada, de la manera que se haya hecho constar en el proceso verbal de embargo;
- 5) Las condiciones de la venta;
- 6) Fijación del precio que servirá de base a la primera puja;
- 7) Los datos emanados de la certificación de cargas y gravámenes o estado de inscripciones emitidas por el Registro de Admisión e Inscripción de Hipotecas Navales nacional y por quien correspondiere, si la nave fuere extranjera. y,
- 8) La obligación de los licitadores de la prestación de una garantía, mediante cheque certificado emitido por una institución bancaria domiciliada en la Republica Dominicana no menor al diez por ciento (10%) en la primera puja, salvo que se hubiere convenido una suma mayor entre el persigiente y el deudor.
- 9) Conjuntamente al pliego de condiciones, el persigiente del embargo deberá solicitar mediante instancia, la fecha de la subasta y depositar los originales del título que sirve de base al embargo, todos los actos procesales correspondientes y el estado de inscripciones.

Artículo 148.- Reparos y observaciones al pliego de cargas, cláusulas y condiciones y audiencia.

Los acreedores inscritos, la parte embargada, el deudor y el garante pueden realizar reparos y observaciones a las cláusulas del pliego de condiciones, por lo menos diez (10) días antes de la venta, mediante escrito depositado al tribunal apoderado, el cual será notificado, mediante acto de abogado a abogado a todas las partes del proceso, cuya audiencia debe celebrarse cinco (5) días a más tardar después del depósito de la instancia del reparo, con

intimación a comparecer mediante acto de abogado a abogado, notificado con por lo menos, un día franco antes de la fecha fijada de la audiencia a la que se cita.

Párrafo I.- La instancia de reparo debe contener, al menos las menciones siguientes:

- a) Constitución de abogados, con elección de domicilio en el lugar del tribunal, si no lo tuviere allí; y,
- b) El pedimento o pedimentos del o de los reparos y observaciones.

Párrafo II.- El oponente, en caso de tener documentos, deberá depositarlos, en la misma instancia y anexar dicho inventario en la notificación que realice a tales fines. Los documentos que harán valer los intimados o demandados deben ser depositados veinticuatro (24) horas antes de la audiencia del reparo y dentro de ese mismo plazo, notificado su inventario, a todas las partes. En caso de que, por circunstancia del tribunal o por ser día de fiesta, fuere imposible dicho depósito y notificación, será prorrogable hasta el próximo día hábil.

Párrafo III.- La audiencia de reparos y observaciones se instruirá mediante debates verbales y no será objeto de aplazamiento, ni de plazos para el depósito de escritos de defensa ni documentos, los cuales serán conocidos en la misma audiencia.

Párrafo IV.- El persiguiendo, para hacerse adjudicatario, no podrá hacer oposición en cuanto al precio que persigue, en caso de que no hubiere subastadores.

Párrafo V.- No podrán hacerse reparos ni oposición al precio de primera puja salvo fuere contrario a la presente ley.

Párrafo VI.- Los reparos y observaciones contra las cláusulas del pliego de condiciones o redactada en términos genéricos o sin precisar cuáles son las cláusulas impugnadas y los motivos específicos por los cuales se realiza la impugnación, será declarada inadmisibles.

Párrafo VII.- Los reparos y observaciones propuestas al pliego de condiciones y cualquier contestación al mismo, serán fallados a más tardar el mismo 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, la cual es ejecutoria de pleno derecho.

Párrafo VIII.- Las partes con interés para realizar reparos y observaciones al pliego de condiciones, además del persiguiendo mismo y del deudor, lo serán el propietario de la nave si fuere una persona distinta al deudor, el garante real del crédito en defecto, el nuevo adquirente de la nave hipotecada, los acreedores hipotecarios convencionales, los acreedores con crédito y privilegios marítimos, que se encuentren inscritos en el Registro de Admisión e Inscripción de Hipotecas Navales.

SECCIÓN II DE LA VENTA PÚBLICA DE NAVES MARÍTIMAS

Artículo 149.- Notificación del pliego de condiciones y de la venta en pública subasta

El persiguierte notificará al deudor, a la parte embargada, a los acreedores inscritos y al nuevo propietario que figure registrado, dentro de los diez (10) días siguientes al depósito del pliego de condiciones, la fecha del depósito del pliego de condiciones y el índice de los documentos depositados para que tomen conocimiento del mismo, el aviso publicado en un diario de circulación nacional, con indicación del día que fijare el tribunal para la venta, la cual será celebrada entre los veinte (20) y treinta (30) días siguientes de la fecha del depósito del pliego de condiciones.

Párrafo I.- Todos los anuncios de la subasta deben hacerse en el mismo periódico.

Párrafo II.- Cualquier parte que tenga interés en hacer publicaciones, para mayor publicidad, lo puede hacer en cualquier momento, a su solo costo y sin derecho a repetición.

Artículo 150.- Publicaciones de la subasta.

La publicación y pregones de la subasta deberán contener las especificaciones establecidas en el código de procedimiento civil del embargo inmobiliario, en la medida que aplique y las enunciaciones

Artículo 151.- Medios de prueba.

La prueba, de la publicación y la fijación de pregones, se hará por medio de un ejemplar del periódico certificado y del acto de alguacil donde aparezcan consignados dichos actos, los cuales deberán ser depositados en la secretaria del tribunal que conoce del embargo, en los plazos establecidos en este capítulo.

Artículo 152.- Formalidades de las pujas.

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

Artículo 153. Del aplazamiento de la venta. No se producirá aplazamiento de la venta en pública subasta salvo lo que disponga esta ley, que el persiguierte la solicitare o cuente con su anuencia o que fuere ordenada por el juez ante la falta de cumplimiento de alguna formalidad que no haya sido cumplida y que violare el derecho de defensa de alguna de las partes. A tales fines, solo será concedido un solo aplazamiento. La nueva fecha será fijada en audiencia y será conocida en un plazo no mayor de cinco días, debiendo cumplir con las mismas formalidades de la subasta, valiendo citación para las partes presentes y debidamente representadas. Un extracto de la pasada publicación, refiriendo la fecha del depósito del pliego de condiciones, el bien embargado y el monto perseguido será suficiente.

Párrafo.- Copia de este edicto con llamamiento a audiencia será notificada al embargado y a las demás partes señaladas en este capítulo, así como a los acreedores inscritos al menos un (1) día franco antes del día fijado para la venta.

Artículo 154.- Adjudicación.

La adjudicación solo se podrá hacer después de haber transcurrido tres minutos y dos anuncios de la venta anunciada, en alta voz, por el alguacil. En el caso de que no haya postura

durante ese tiempo se declarará adjudicatario al mismo que persigue la venta, por el precio ofrecido en el pliego de condiciones, el cual deberá ser el mismo que figure en la publicación.

Párrafo.- Si antes de pasar los tres minutos se hiciere alguna puja, solo 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 solo se procederá a la adjudicación luego de una tercera llamada o pregón. La adjudicación se hará al mayor postor.

Artículo 155.- Decisión.

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 la que se hará constar la presencia o no de la parte embargada.

Artículo 156.- Admisión de la puja ulterior.

La puja ulterior será admitida en caso de venta llevada a cabo de conformidad con las disposiciones de este capítulo y para la misma regirán las disposiciones de las leyes que rigen la puja ulterior en el Código de Procedimiento Civil sobre el embargo inmobiliario.

Artículo 157.- Pago del precio de la venta.

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 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 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 158.- Responsabilidad del depositario del tribunal.

El encargado de la secretaría del tribunal, hasta la distribución del precio de la venta, 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 159.- Nueva subasta.

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 160.- Entrega de la decisión de adjudicación.

La decisión de adjudicación, solo 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 157, 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 161.- Notificación a la parte embargada y a los acreedores inscritos.

Las pruebas del cumplimiento de las condiciones de la adjudicación, conjuntamente con la decisión de adjudicación, serán notificadas al deudor, a la parte embargada, al nuevo adquirente de la nave y a los acreedores inscritos, si los hubiere, por acto de alguacil.

Artículo 162.- Inscripción ante el Registro Nacional de Naves Marítimas.

El acta de adjudicación será inscrita ante el Registro Nacional de Naves Marítimas, 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 propietario u armador y proceder con el registro de la transferencia de la propiedad a favor del adjudicatario de la venta pública de la nave marítima.

Párrafo.- En caso que la nave marítima embargada fuere de pabellón extranjero, adicionalmente, la notificación establecida en el artículo 137 será hecha al pabellón de la nave y 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 Nacional de Naves Marítimas dominicano proceda a efectuar un registro de la nave adjudicada y matricularla a favor del adjudicatario, siempre que cumpla con los requisitos establecidos para su abanderamiento.

Artículo 163.- Transferencia de la propiedad oponible a los terceros.

La transferencia de la propiedad de la nave marítima adjudicada, solo después de la inscripción de la venta pública en el Registro Nacional de Naves Marítimas, será oponible a los terceros.

Artículo 164.- Extinción de hipotecas y privilegios.

La decisión de adjudicación debidamente inscrita por el Registro de Admisión e Inscripción de Hipotecas Navales, extinguirá los créditos y 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.

Párrafo.- Toda nave adjudicada para zarpar, deberá contar con la autorización del debido despacho y el previo pago de cualquier costo que haya sido causado por servicios y costos en puerto, incluyendo muellaje, agenciamiento y salarios de los oficiales y la tripulación; salvo que hayan sido incluidos en el precio de la subasta.

Artículo 165.- Oposición a la distribución del precio de la venta.

Los acreedores de la parte embargada titulares de un crédito o privilegio marítimo debidamente registrados, 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 en el título del embargo inmobiliario.

Artículo 166.- De los Reparos y Observaciones al precio fijado por el persigiente.

Las partes con interés para participar de los reparos y observaciones al pliego de condiciones, tienen calidad, para que sea designado a través de una demanda incidental, la designación de un tasador experto en la materia para establecer el valor del bien subastado, a los fines de, que en presencia de subastadores, al momento de abrirse el orden o distribución del precio, entre los acreedores debidamente inscritos, sean debidamente desinteresados, por el adjudicatario, sea el persigiente o un licitador. La sentencia que intervenga no será objeto de ningún recurso y será ejecutoria de pleno derecho.

Artículo 167.- Ventas de las partes necesarias.

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, solo se procederá a la venta de las partes necesarias para producir dicha suma. En aquellos casos, en que hubiere una parte de la nave en garantía, esto no afectara las porciones no garantizadas.

Artículo 168.- Sentencia de adjudicación. La sentencia de adjudicación, ya sea que contenga o no fallos sobre incidentes, no podrá ser atacada por acción principal en nulidad y sólo podrá ser impugnada mediante el recurso de casación, el cual deberá interponerse dentro de un plazo de quince (15) días, contados a partir de la notificación de la sentencia. La interposición del recurso de casación no tendrá efecto suspensivo. La demanda en suspensión, de ser interpuesta, por su sola introducción, tampoco tendrá efecto suspensivo y deberá ser fallada dentro de los treinta (30) días calendarios después de su notificación a la parte recurrida. Luego de su notificación, la sentencia de adjudicación será ejecutoria, tanto

contra el embargado como contra cualquier otra persona que se encontrare ocupando, a cualquier título que fuere, los bienes adjudicados; la matricula expedida a tales fines, permitirá el desalojo de los ocupantes de la nave y la posesión del adjudicatario.

Artículo 169.- Demandas incidentales. Cualquier contestación, medios de nulidad, de forma o de fondo, contra el procedimiento de embargo que surja en el curso del mismo y que produzca algún efecto respecto del mismo, constituirá un verdadero incidente del embargo y deberá regirse según el presente capítulo. Tendrán calidad para interponer demandas incidentales, las personas señaladas con aptitud para solicitar reparos al pliego de condiciones. La demanda se interpondrá por acto de abogado a abogado y, además de las formalidades propias de los emplazamientos, deberá contener, lo siguiente:

- a) Llamamiento a audiencia en un plazo no menor de un (1) día franco, ni mayor de cinco (5) días francos, contados a partir de la notificación de la demanda.
- b) Indicación del tribunal apoderado, que deberá ser el mismo encargado para la venta del inmueble.
- c) Los medios y las conclusiones.
- d) Comunicación del inventario de los documentos en caso de que los hubiere, que deben ser depositados por el demandante conjuntamente con la solicitud de audiencia.

Párrafo I.- Las audiencias de las demandas incidentales serán celebradas a más tardar ocho (8) días, antes del día fijado para la venta. En la misma, las partes presentarán sus conclusiones suficientemente motivadas y los debates serán verbales, no siendo entonces posible otorgar plazos para la producción de documentos ni de escritos justificativos. Los documentos de la parte intimada deberán ser depositados por lo menos un (1) día antes de la audiencia y notificados al demandante.

Párrafo II.- El tribunal deberá fallar el incidente, el día fijado para la venta en pública subasta. A tales fines, el día en que el tribunal conoce del incidente, citará en la misma audiencia, por sentencia, a las partes que están representadas, para escuchar de la lectura de la sentencia. Por tal razón, valdrá citación a todas las partes que fueron citadas y que comparecieron a la audiencia del incidente para conocer de la lectura de su fallo el día de la subasta. La sentencia que rechaza los incidentes no será susceptible del recurso de apelación y será ejecutoria en el acto. Sin embargo, si la sentencia del incidente fuera adversa a la parte persiguierte, esta podrá ejercer el recurso de apelación. En caso de que fuere adversa al demandante incidental, este tendrá abierto el recurso de casación.

Párrafo III.- Cuando por razones de fuerza mayor, que el tribunal estará obligado a especificar por auto emitido a tales fines, no se hubiesen fallado las demandas incidentales el día fijado para la venta, se producirá un único aplazamiento a fin de decidirse los incidentes, procediendo el tribunal a fijar la audiencia de adjudicación, a petición de parte o de oficio, en un plazo no mayor de cinco (5) días después del día fijado originalmente. En este caso, si las partes involucradas en el incidente no estuvieren presentes el día fijado para la lectura de la sentencia, habrán de ser citados por acto de abogado, a fin de que asistan a la

nueva audiencia para la adjudicación, en la cual se efectuará la lectura de la decisión incidental, con los mismos efectos especificados anteriormente.

Artículo 170.- De la Puja. En caso de que el persigiente adjudicatario sea un acreedor distinto al del primer rango, este deberá pagar el precio de la adjudicación en manos del acreedor inscrito en primer rango, dentro de los diez (10) días siguientes a la adjudicación, so pena de falsa subasta. Con el precio de la adjudicación desinteresará en primer término al acreedor en primer rango y con el excedente a los demás acreedores según el orden de sus inscripciones.

Artículo 171. Las disposiciones de los artículos 137, párrafos I y II, 138, 139 y su párrafo, 140, 146, 147, 148, 149, 150 y 169 deben ser observadas a pena de nulidad; pero ninguna nulidad podrá ser pronunciada en los casos, que a juicio del tribunal, no se lesionare el derecho de defensa. La omisión o falta de las notificaciones procesales en los plazos que determine la ley y aun, notificadas, que no hayan sido recibidas, serán consideradas lesivas al derecho de defensa y nulas de pleno derecho.

Artículo 172.- Disposiciones supletorias.

Para todo lo no previsto en lo relativo a la venta pública de naves marítimas, se regirá por el Código de Procedimiento Civil y en especial a las disposiciones relativas a los embargos inmobiliarios ordinarios, en los casos que aplique.

CAPÍTULO V

DEL ABANDONO DE LA NAVE MARÍTIMA A FAVOR DE LOS ACREEDORES

Artículo 173.- Facultad de renuncia.

Al armador o propietario 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, asimilado a una dación en pago según el derecho común.

Artículo 174.- Abandono de la nave a favor de los acreedores.

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 (2) testigos hábiles, mediante el cual el armador o propietario de la nave exprese su decisión inequívoca de renuncia. El acto de abandono, a pena de nulidad, contendrá:

1. El nombre o denominación social, documento de identidad o registro mercantil, y domicilio o asiento social del armador o propietario;
2. Los elementos de identificación de la nave marítima a ser abandonada;
3. El nombre o denominación social, documento de identidad o registro mercantil, y domicilio o asiento social de los acreedores del armador o propietario que sean titulares de un crédito marítimo.

Artículo 175.- Validez del abandono.

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

Artículo 176.- Efectos de abandono.

El abandono otorgado y aceptado de manera válida, libera al armador de todas sus obligaciones y créditos marítimos respecto de la nave marítima abandonada.

**TÍTULO IV
DE LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN**

**CAPÍTULO I
DEL ARMADOR O PROPIETARIO DE LA NAVE MARÍTIMA**

Artículo 177.- Armador o propietario de la nave marítima.

El armador o propietario de la nave marítima es la persona física o jurídica propietaria de la misma quien figura como dueño registrado de dicha nave por ante el Registro Nacional de Naves Marítimas a cargo de la Armada de la República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 178.- Naviero o compañía naviera.

Es la persona física o jurídica que, que siendo o no propietaria de la nave marítima, se dedica a la explotación de las mismas bajo cualquier modalidad admitida por los usos y costumbres internacionales. No tiene que tener la posesión.

Artículo 179.- Responsabilidad civil del armador por los hechos del capitán.

El armador o propietario de una nave es civilmente responsable de los hechos del capitán, y está obligado a cumplir los compromisos contraídos por este, 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 los artículos del 173 al 176 de la presente Ley.

Artículo 180.- Eximentes de responsabilidad en el Estado de excepción.

Los armadores o propietarios 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 la gente de guerra o tripulaciones que lleven a bordo.

Artículo 181.- Obligaciones del armador o propietario.

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

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

Artículo 182.- Obligaciones del naviero. 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.

CAPÍTULO II DE LA GENTE DE MAR

SECCIÓN I DEL CAPITÁN DE LA NAVE MARÍTIMA

Artículo 183.- Capitán de la nave marítima.

El capitán es la persona que, en posesión del título competencia, ejerce la dirección, el gobierno y el mando de la nave marítima, designado por el armador o el propietario, o por el arrendatario o fletador a casco desnudo, de conformidad con las disposiciones de la ley.

Párrafo I.- Ejerce 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.

Párrafo II.- Toda la tripulación le debe obediencia, en lo relativo al servicio.

Párrafo III.- 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 IV.- En tal virtud, el capitán actúa con el triple carácter de autoridad pública, director técnico de la navegación y representante legal del naviero.

Artículo 184.- Condiciones para ser capitán.

Los capitanes de las naves marítimas deberán tener capacidad idónea y aptitud legal para obligarse con arreglo a las leyes, además poseer título que acredite su pericia y condiciones necesarias para mandar y dirigir la nave marítima, según establezcan las leyes y las disposiciones emanadas de la Armada de República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional.

SECCIÓN II DE LAS FUNCIONES PÚBLICAS DEL CAPITÁN

Artículo 185.- 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.- 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 en la Ley de Notariado.

Artículo 186.- Orden y seguridad.-

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.

Párrafo.- Dichas medidas deberán ser cumplidas sin excusas, 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 III DE LAS FUNCIONES TÉCNICAS DEL CAPITÁN

Artículo 187.- Dirección 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.- El capitán, antes y durante cada viaje, 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:

1. Que la nave marítima esté debidamente armada, aprovisionada y con dotación suficiente;
2. 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;
3. 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;
4. Que se ha establecido un cuadro general de obligaciones y deberes para la ejecución de ejercicios y prácticas y de que el personal de a bordo y los pasajeros han sido debidamente instruidos en todo lo relativo a los servicios de emergencia, de acuerdo con lo establecido en las leyes, reglamentos vigentes y convenios internacionales.

Artículo 188.- Medidas a realizar y adoptar.

Durante el viaje, corresponden al capitán las obligaciones siguientes:

1. Realizar los ejercicios y simulacros de emergencia, peligro, incendio y abandono, previstos en la ley y en los convenios internacionales aplicables;
2. Adoptar, en caso de peligro, todas las medidas que estén a su alcance para la salvación de las personas, de la nave y de la carga que se encuentre a bordo, realizando si fuere necesario, una arribada forzosa o pidiendo auxilio;
3. Tomar las prácticas necesarias en los lugares en que los reglamentos o la prudencia así lo exijan;
4. 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;
5. 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;
6. No abandonar la nave marítima que se encuentre en peligro, hasta no 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;

7. 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.

Artículo 189.- 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 responsable directo de la navegación, maniobra y gobierno de la nave marítima, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda al práctico por su incorrecto asesoramiento.

Artículo 190.- Obligación de comunicar los hechos ocurridos.

El capitán de una nave marítima de pabellón nacional deberá comunicar, de inmediato y por el medio más rápido, a la Autoridad Marítima Nacional 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 este artículo, el capitán deberá presentarse dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional, ante la Autoridad Marítima Nacional, 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 Autoridad Marítima Nacional, 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 191.- 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 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.

SECCIÓN IV

DE LAS FUNCIONES COMERCIALES Y LABORALES DEL CAPITÁN

Artículo 192.- Sujeción a las instrucciones del armador o 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 debe mantenerse en continuo contacto con el naviero durante la navegación y en las escalas en puerto, para tenerlo al corriente de todos los acontecimientos relativos a la expedición y requerirle todo cuanto fuere necesario.

Artículo 193.- Representación legal del armador o naviero.

El capitán, sin perjuicio de los apoderamientos que le puedan ser conferidos en cada caso, es el representante legal del naviero y como tal estará facultado para realizar todos 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 194.- Responsabilidad del armador o naviero frente a terceros por los actos del capitán.

El capitán, como representante legal del naviero, obligará a este frente a terceros, en todo cuando concierne a sus actos y contratos relativos a la nave marítima, a su navegación y 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 el párrafo anterior, 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.

Párrafo III.- El capitán responderá 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 penal a que hubiere lugar si resultare probado haber mediado delito o falta.

Artículo 195.- Acta de protesta.

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 190, el capitán que hubiere enfrentado algún temporal y o considere que la carga o la nave marítima experimentaron o sufrieron daños o averías u otras pérdidas, hará sobre ellos acta de protesta ante la Autoridad Marítima Nacional 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.- El capitán deberá actuar del mismo modo, 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 República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional o cónsul en el extranjero comprobará los hechos referidos cuando reciba la declaración jurada de quienes se hayan salvado, incluidos los pasajeros, tomará las medidas

necesarias que conduzcan al esclarecimiento del caso, y nota de lo contenido en el diario de navegación para que el capitán lo presente en el puerto de destino.

Artículo 196.- 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.

**SECCIÓN V
DE LOS OFICIALES Y EL PERSONAL A BORDO O TRIPULACIÓN**

Artículo 197.- Oficiales.

La tripulación estará compuesta por el capitán de la nave, los oficiales, los marinos y otros trabajadores listados en el rol de la tripulación.

Párrafo.- Los oficiales a bordo de toda nave marítima deberán:

1. Reunir las condiciones de titulación o certificación de gente de mar que exijan las leyes y reglamentos;
2. No estar inhabilitados para el desempeño de su cargo.

Artículo 198.- Primer Oficial.

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 a bordo. Será, además, el segundo al mando de la nave marítima y el encargado de la seguridad interior de la misma.

**SECCIÓN VI
DEL PERSONAL A BORDO O TRIPULACIÓN**

Artículo 199.- Servicios de sanidad para el personal a bordo.

Las naves marítimas de pabellón nacional contarán 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 Autoridad Marítima Nacional.

Párrafo I.- Las naves marítimas nacionales llevarán botiquín y equipo médico a bordo, cuyo contenido y detalle será fijado y homologado por la Autoridad Marítima Nacional y el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, teniendo en cuenta el tipo de nave marítima, el número de personas a bordo y la índole, destino y duración de los viajes. Para tal fin 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.- La nave marítima de pabellón nacional llevará una guía médica de a bordo, adoptada por la Autoridad Marítima Nacional y el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social. 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 200.- Unidad de enfermería.

Las naves marítimas con arqueo bruto igual o superior a quinientas (500) o con capacidad de llevar once (11) o más pasajeros, deberán disponer a bordo de una unidad de enfermería.

Artículo 201.- Personal de salud.

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, al capitán o, por delegación de este, a un oficial.

Artículo 202.- Capacitación al personal de asistencia médica.

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 su función de Autoridad Marítima Nacional cumpliendo con los lineamientos de la Organización Marítima Internacional (OMI) en lo referente a la formación y titulación de la gente de mar.

Artículo 203.- 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 204.- Responsabilidad civil y penal.

El jefe y los oficiales de máquinas responderán ante el armador o 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 penal 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, lubricantes y todo cuando, según los reglamentos, constituye a bordo materia de la competencia del departamento de máquinas.

Párrafo II.- Serán obligaciones del jefe de máquinas las siguientes:

1. 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;
2. No emprender ninguna modificación en el aparato motor, ni proceder a remediar las averías que hubiese notado en el mismo, ni alterar el régimen normal de su marcha, sin la autorización previa del capitán;

3. 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 205.- Oficiales de comunicaciones.

Los oficiales de comunicaciones deben ser titulados y certificados por las autoridades competentes y 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 y satelitales marítimos.

Artículo 206.- Oficiales de otros departamentos.

Además de los oficiales a que se refieren los artículos 197, 198, 203 y 205 de la presente Ley, podrán existir a bordo oficiales pertenecientes a otros departamentos de la nave marítima. Mediante reglamento, la Armada de la República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional; determinará los requisitos, obligaciones y régimen a bordo de la tripulación.

Artículo 207.- Régimen laboral.

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 normas laborales dominicanas aplicables.

CAPÍTULO III DE LOS SERVICIOS AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN

SECCIÓN I DEL SERVICIO DE PRACTICAJE DE PUERTO

Artículo 208.- Servicios auxiliares de la navegación.

Se entenderá como servicios auxiliares de la navegación, aquellos que viabilicen la entrada, permanencia, fondeo, atraque, desatraque, maniobrabilidad y salida de las naves marítimas a los puertos habilitados, así como aquellos que el reglamento para los fines, contemple o incluya.

Artículo 209.- Funciones, habilitación e inhabilitación de los prácticos o pilotos de puertos.

Es el servicio de carácter obligatorio para toda nave marítima nacional o extranjera, con arqueo bruto igual o superior a trescientas (300) unidades, exceptuando a las embarcaciones de servicios y usos normales en los puertos, como los remolcadores auxiliares de puertos.

Párrafo I.- El servicio de práctico es de interés público y consiste en orientar a los Capitanes de las embarcaciones en las maniobras de fondeo, entrada, movimientos, salidas en los puertos o en las demás instalaciones portuarias, a los fines de garantizar y preservar la seguridad de las naves marítimas y las instalaciones portuarias; el Capitán de la nave marítima nunca delegará el mando de su embarcación, por consiguiente es su responsabilidad, la maniobrabilidad y el control de su nave.

Párrafo II.- El servicio de practicaje deberá ser prestado por prácticos debidamente entrenados y titulados por la Armada de la República Dominicana, la cual podrá autorizar, por escrito, el entrenamiento de los prácticos a través de entidades nacionales o extranjeras.

Párrafo III.- Una vez la Armada de la República Dominicana titula al práctico, estos podrán ser nombrados por la Autoridad Portuaria Dominicana, tomando en cuenta la necesidad de cada puerto y estableciendo la regulación y el desempeño en sus funciones para su habilitación o no.

Párrafo IV.- El ejercicio de la función del práctico sin las debidas condiciones antes señaladas, será sancionado bajo el delito de usurpación según lo dispuesto en la legislación vigente. Aquellos prácticos en ejercicio al momento de la entrada en vigencia de la presente norma tendrán un plazo de dos (2) años para actualizar su estatus, conforme a las normas vigentes.

Artículo 210.- Obligaciones de los prácticos.

Son obligaciones de los prácticos, de carácter enunciativo y no limitativo, las siguientes:

1. Tener al día los documentos que le titulen y acrediten como práctico, otorgados por la Armada de la República Dominicana;
2. Contar con un certificado de aptitud física y mental, emitido por un médico facultativo autorizado por la Armada de la República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional;
3. Estar siempre plena e inmediatamente disponible en sus horas de guardia para atender el servicio de practicaje;
4. Prestar diligentemente el servicio de practicaje, embarcándose en la nave marítima que lo solicite o precise y permaneciendo a bordo hasta la salida de la zona de practicaje o hasta que sea amarrado o fondeado en el lugar asignado;
5. 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, gobierno, maniobra y seguridad de la nave marítima en su zona;
6. Informar a los capitanes de las naves marítimas acerca de las leyes y reglamentos sobre navegación y uso del puerto o de la instalación portuaria;
7. Dar cuenta de inmediato y por el conducto más rápido a la Autoridad Portuaria Dominicana y la Armada de la República Dominicana de todo acaecimiento extraordinario, así como los indicios o duda razonable sobre la seguridad marítima de la embarcación y de toda infracción a las leyes y reglamentos vigentes que conociera a bordo de la nave marítima en que se encuentra o en otros o en la zona en que navegare;
8. Contribuir a la seguridad de la navegación informando continuamente a la Autoridad Portuaria Dominicana y a la Armada de la República Dominicana sobre 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.
9. Cumplir con las disposiciones y reglamentos que establezcan la Dirección Ejecutiva de la Autoridad Portuaria Dominicana y la Comandancia General de la Armada de la República

Dominicana, para la regulación y fiscalización del servicio de practicaje o pilotaje de puerto, en aras de garantizar la efectividad de dichos servicios y la seguridad de las naves.

SECCIÓN II DE LOS SERVICIOS DE REMOLCADORES AUXILIARES DE PUERTO

Artículo 211.- De los Remolcadores Auxiliares de Puertos.

Es el servicio obligatorio a toda nave marítima nacional o extranjera con arqueo bruto de registro superior a cuatrocientas (400), salvo en los casos en que naves marítimas con arqueo bruto inferior al previsto lo requieran por razones de seguridad, la Armada de la República Dominicana lo determine y lo requiera; el mismo será prestado para las maniobras de entrada, movimiento y salida dentro de los límites de un puerto, instalación portuaria, boyas de transferencia e instalaciones portuarias mar adentro, para garantizar la seguridad de la navegación.

CAPÍTULO IV DEL AGENTE CONSIGNATARIO DE NAVES MARÍTIMAS

Artículo 212.- Agente consignatario de naves marítimas.

Es la persona física o jurídica que puede tener a su cargo las gestiones de carácter administrativo, técnico y comercial relacionadas con la entrada, la permanencia y la salida de una nave marítima en un puerto determinado, así como la gestión o contratación de las operaciones de recepción, carga, descarga, 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 las naves marítimas utilizadas por quien lo ha designado y en cuyo nombre y representación actúa.

Artículo 213.- Funciones del agente consignatario.

Las principales funciones que realiza el agente consignatario de naves marítimas son:

1. Gestionar el atraque y desatraque; practicaje, remolque y amarre;
2. Gestión de la recepción y despacho ante los diferentes organismos y autoridades competentes;
3. Atención médica de los tripulantes;
4. Seguimiento de las operaciones portuarias;
5. Suministro de provisiones y combustible;
6. Contratación de inspectores o peritos, si fuere requerido;
7. Contratación de personal o empresas para reparar la nave marítima;
8. Realizar las gestiones relacionadas con la contratación o supervisión de las operaciones de manipulación portuaria de la mercancía, si es requerido;
9. Gestionar la contratación o supervisión de transportes de mercancías complementarios de los marítimos;
10. Elaborar y gestionar la documentación relacionada con los contratos de transporte de mercancías;
11. Defender los intereses del armador o naviero por cuya cuenta actúe, cumpliendo, además, cuanto este le encomiende.

TÍTULO V
DE LOS CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE LAS NAVES MARÍTIMAS Y
TRANSPORTE MARÍTIMO

CAPÍTULO I
DE LOS FLETAMENTOS

SECCIÓN I
DISPOSICIONES GENERALES DE LOS FLETAMENTOS

Artículo 214.- 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 este disponga, con el aprovechamiento de sus bodegas y espacios útiles apropiados, percibiendo un precio llamado flete.

Párrafo I.- El fletante posee para el pago de su flete un privilegio marítimo sobre el precio del transporte de la mercancía.

Párrafo II.- Los contratos de fletamento deberán constar por escrito.

Párrafo III.- El documento por el cual se celebra el contrato se denomina póliza de fletamento. En caso de inexistencia de escrito el contrato se prueba por cualquier medio.

Párrafo IV.- 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 las 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 de la convenida; en ese sentido, se podrá aumentar o disminuir el costo del flete en esa proporción.

Artículo 215.- Contratos de fletamentos.

Los contratos de fletamentos regulados por este capítulo lo son:

- 1- A casco desnudo.
- 2- Por tiempo; y
- 3- Por viaje total o parcial; y,

Párrafo I.- Estos contratos tienen por objeto el uso y la explotación de la nave de las formas indicadas, de acuerdo con la póliza de fletamento, contentiva de las estipulaciones de las partes.

Párrafo II.- Los contratos pueden establecer otras modalidades de fletamento, que se rigen por lo pactado en tales contratos o por lo establecido entre las partes y se suplen por lo indicado en este título. En caso de contradicción, prevalecen las de este capítulo.

Párrafo III.- Se reconocen los formularios tipo y pólizas especializadas en el uso del comercio marítimo internacional.

Artículo 216.- Contenido de los contratos de fletamento.

Los contratos de fletamento deben contener las siguientes disposiciones generales:

- a) Los elementos necesarios para la individualización de la nave.
- b) Los nombres y generales del fletador.
- c) El monto del flete y sus modalidades concernientes a la forma, condiciones, fecha y lugar del pago; y,
- d) De la duración del contrato.

Artículo 217.- Obligaciones genéricas del fletante.

En el fletamento, son obligaciones genéricas del fletante:

- 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 fletamento, sea en su aptitud náutica como en su acondicionamiento, y armado para el servicio a prestar, con la dotación de la tripulación en el número y capacidades reglamentarias y con la documentación y certificados habilitantes para poder realizar la navegación, con el transporte y actividad convenidos;
- c) Pagar las primas correspondientes por el seguro del casco y de la maquinaria de la nave, así como su seguro de indemnización de protección y los gastos para su mantenimiento en la clasificación del seguro que se le hubiera reconocido al inicio del fletamento;
- d) Tomar a su cargo el pago de los haberes (salarios) de la tripulación y las consecuentes obligaciones con la misma (alimentación, vestimenta, atención médico-farmacéutica, etc.).
- e) Asumir los costos de las reparaciones de la nave y sus gastos generales; Así como el pago oportuno, así como demás gastos que correspondan;
- f) Notificar al fletador su imposibilidad de cumplir el contrato, si así ocurriera, quien podrá rescindirlo. Si el fletante invocara que su incumplimiento se debe a fuerza mayor o caso fortuito, podrá quedar exento de responsabilidad si acreditara esas circunstancias;
- g) Dar aviso al fletador del alistamiento de la nave cuando se encontrara listo para recibir o entregar la carga, según corresponda.

Artículo 218.- Obligaciones genéricas del fletador.

En el fletamento, son obligaciones genéricas del fletador:

- a) Pagar el flete estipulado en los plazos convenidos;
- b) Emplear la navegabilidad y espacios de la nave en el objeto comprometido en la póliza (para el transporte de personas o cosas o para otra actividad);
- c) Pagar los daños y gastos que deriven de esa navegabilidad, transporte o actividad;
- d) Indemnizar al fletante por los perjuicios que sufra por disposiciones tomadas por el capitán sobre la nave y la carga (sobre operaciones de la nave y la carga), en cumplimiento de órdenes del fletador.

Artículo 219.- Rescisión de contrato.

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 220.- Efectos del subfletamento.

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 221.- Prescripción de las reclamaciones.

El término de prescripción para las reclamaciones en virtud de un contrato de fletamento es de dos (2) años.

Artículo 222.- Plazo de prescripción.

El plazo de prescripción de las acciones nacidas de los contratos de fletamentos corre:

- a) Para el fletamento por viaje, después del desembarque completo de la cosa o del acontecimiento que determine el fin del viaje.
- b) Para el fletamento por tiempo y para el casco de la nave, después de la expiración de la duración del contrato o de la interrupción definitiva de su ejecución. Y,
- c) Para el subfletamento, en las condiciones reguladas presentemente, según sea por viaje o por tiempo.
- d) Si la nave se hubiera perdido, el plazo se considera desde el momento en que debió haber finalizado el contrato de fletamento.

SECCIÓN II DEL ARRENDAMIENTO O FLETAMENTO A CASCO DESNUDO

Artículo 223.- Contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo.

Es aquel mediante el cual el armador denominado fletante o arrendador, se obliga a ceder a otra, el fletador o arrendatario, 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 224.- Disposiciones aplicable al arrendamiento o fletamento a casco desnudo.

El arrendamiento o fletamento a casco desnudo de naves, salvo pacto en contrario, se regirá por las disposiciones de la presente ley.

Artículo 225.- Oponibilidad a terceros.

Para que el contrato de fletamento a casco desnudo sea oponible a terceros deberá inscribirse en el Registro Nacional de Naves Marítimas y asentarse en el certificado de matrícula de la nave.

Artículo 226.- Obligaciones del fletante a casco desnudo.

El fletante a casco desnudo, salvo pacto en contrario, tiene las obligaciones siguientes:

- 1) 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;
- 2) 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 227.- Suspensión del flete.

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 esta no se utilice. Para que haya lugar a la suspensión del flete, el período de inactividad de la nave debe exceder de veinticuatro horas.

Artículo 228.- Obligaciones del fletador a casco desnudo.

Son obligaciones del arrendatario o fletador a casco desnudo, las siguientes:

- 1) Destinar la nave a la navegación y en el empleo convenido, bajo pena de nulidad;
- 2) Pagar el precio del arrendamiento 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 fue pactado; y a falta de convenio, en el lugar donde le fue entregada;
- 6) Restituir la nave libre de todo gravamen o crédito privilegiado que la afectara, derivado de su uso o explotación;
- 7) Poner en conocimiento del arrendador, en el menor tiempo posible y durante todo el tiempo del arrendamiento, 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.
- 8) Hacerse responsable de la dotación y gestión.

Artículo 229.- Arrendamiento o fletamento de nave armada y tripulada.

En caso de que el fletamento de la nave se haya realizado armada y tripulada, el fletante 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 230.- Prórroga del fletamento.

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

Artículo 231.- Consentimiento para ceder el fletamento.

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.

**SECCIÓN III
DEL FLETAMENTO POR TIEMPO**

Artículo 232.- Fletamento por tiempo.

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

Artículo 233.- Obligaciones específicas del fletante por tiempo.

Además de las obligaciones genéricas a cargo del fletante, son obligaciones del fletante por tiempo:

- 1) La realización diligente de los viajes ordenados; y
- 2) La puesta del capitán bajo las órdenes del fletador en la gestión comercial.

Artículo 234.- Obligaciones específicas del fletador en el fletamento por tiempo.

Además de las obligaciones genéricas a cargo del fletador, son obligaciones del fletador:

- 1) 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;
- 2) 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;
- 3) 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;
- 4) 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 235.- Particularidades que deberán observarse el fletamento por tiempo.

En el fletamento por tiempo deberá observarse que:

- 1) 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;
- 2) El capitán podrá recibir órdenes del fletador para ejecutar los viajes y actividad que a este 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;
- 3) 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;

- 4) Si la nave debiera permanecer inactiva en puerto, por reparaciones o recorridas en su casco, el flete dejará de ser debido por el fletador después de las primeras veinticuatro (24) horas de detención.

SECCIÓN IV FLETAMENTO POR VIAJE

Artículo 236.- 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 237.- Fletamento total o parcial.-

El fletamento es total cuando el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, todos los espacios susceptibles de recibir carga en una nave determinada, para realizar el o los viajes convenidos. Es parcial, cuando el fletante pone a disposición del fletador uno o más de esos espacios previamente determinados.

Artículo 238.- Obligaciones del fletante en el fletamento por viaje.-

Además de las obligaciones genéricas del fletante, en el fletamento por viaje y salvo estipulación en contrario el fletante no podrá cargar mercancías de terceros sin consentimiento expreso del fletador.

Párrafo.- Adicionalmente, 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;

Artículo 239.- Obligaciones específicas del fletador en el fletamento por viaje.-

Además de las obligaciones genéricas del fletador, están las siguientes:

- 1- 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, si fueran necesarios, y de los gastos de puerto, para la perfección de la entrega del cargamento al fletante;
- 2- Suministrar la carga determinada en el contrato, debiendo ésta responder a la cantidad, y calidad pactada; y,
- 3- 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 240.- Particularidades que deberán observarse en el fletamento por viaje.-

En el fletamento por viaje deberá observarse que:

1. 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;
2. 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;

3. 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;
4. 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 241.- 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 convenido, tales como estructura, flotabilidad, pertrechos, tripulación y estiba adecuada para el transporte. En ese sentido, navegabilidad incluye:

1. Adecuación del casco, es decir, que el mismo esté estanco y sano de quilla;
2. Adecuación de los avituallamientos y provisiones;
3. Documentación en regla para el viaje, siempre que afecte la condición física de la nave;
4. Estabilidad y estiba adecuada siempre que afecte la seguridad de la nave, no cuando afecte solamente la carga;
5. Adecuación de la nave para transportar la carga contratada.

Artículo 242.- Derecho de Retención.-

El fletante o el capitán de la nave 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, pudiendo hacerlas vender en pública subasta en la forma prevista en la presente Ley; pudiendo reembarcarlas a su puerto de origen de conformidad a los procedimientos establecidos en esta Ley y normas que le conciernan.

Artículo 243.- Venta de la nave.-

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

Artículo 244.- 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 245.- 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 246.- Subfletamento.

El subfletamento es el convenio entre el fletador y el subfletador por el cual aquel cede a este los derechos que tiene en un fletamento. El fletador permanece obligado a las cargas que asume originariamente, pues el subfletamento no significa la sustitución del fletador por el subfletador en el contrato de fletamento. El fletador que subfleta no se convierte en fletante del nuevo fletador, ya que no posee la calidad de armador o naviero.

Párrafo I.- No podrá subfletarse ni cederse un fletamento, sin previo consentimiento expreso del fletante.

Párrafo II.- El subfletamento no establece relaciones directas entre el fletante y fletador.

Párrafo III.- El fletante puede actuar directamente en contra del subfletado, por el monto total del flete adeudado o hasta la concurrencia del adeudado.

Artículo 247.- Sobreestadía.

Es el pago determinado por el contrato o por las partes, por el uso por parte del fletador de un tiempo que excede al que es concebido normalmente como necesario para el embarque o descarga de una nave o para el cumplimiento de ciertas funciones con él relacionadas.

Párrafo I.- La sobreestadía debe ser pagada salvo pacto en contrario desde el momento en que ha terminado el tiempo para la carga y descarga o como consecuencia por una falta del fletador en el cumplimiento de sus obligaciones o cuando no realiza sus operaciones en el tiempo convenido.

Párrafo II.- Cuando la nave entra en sobreestadía durante el periodo de embarque, esta cesa de correr durante la navegación y se reanuda desde el momento que el capitán presenta su carta de alistamiento en este último.

Párrafo III.- El fletador no incluye en responsabilidad por causa de fuerza mayor, caso fortuito y actos de guerra.

Párrafo IV.- El fletador le corresponde el pago de la sobreestadía, que por su falta devengue. Por excepción, el embarcador de bienes es responsable cuando en el conocimiento de embarque se hace referencia en ese sentido y el consignatario, cuando se presenta como titular del conocimiento de embarque y se incorpora en el contrato.

CAPÍTULO II TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

SECCIÓN I DE LAS DEFINICIONES

Artículo 248.- Definiciones. A los efectos del presente Capítulo, se entiende por:

- 1. Contrato de transporte marítimo:** 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. **Contrato de volumen:** todo contrato de transporte pactado entre el porteador y el cargador 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. **Transporte de línea regular:** el servicio de transporte que se ofrezca al público mediante anuncios o medios similares de publicidad y que incluya el transporte en naves marítimas que navegan con regularidad entre puertos determinados y conforme a un itinerario de fechas de navegación a disposición del público.

4. **Transporte no regular:** todo transporte que no sea de línea regular.

5. **Porteador:** toda persona física o jurídica que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre que ha celebrado por lo menos un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

6. **Porteador efectivo:** toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución de transporte de las mercancías o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

7. **Parte ejecutante:** La persona física o jurídica, distinta del porteador, que mediante contrato 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 el consignatario o el destinatario.

8. **Cargador:** Toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado por lo menos un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre por su cuenta entregue efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.

9. **Transitario o cargador documentario:** La persona física o jurídica, distinta del cargador, que acepte ser designada como “cargador” en el conocimiento de embarque, contrato, documento y cualquier otro documento electrónico de transporte.

10. **Tenedor:** La persona física o jurídica 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 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. **Consignatario o destinatario:** 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. **Documento de transporte:** 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.

13. **Documento de transporte marítimo negociable:** el documento que da constancia de que se ha realizado un contrato de transporte y de que se ha recibido la mercancía para ser embarcada. Constituye en sí un título de crédito, que permiten la transmisión de la propiedad de las mercancías descritas en el mismo, de acuerdo con la normativa vigente. Contiene las expresiones “negociables o a la orden”.

14. **Documento de transporte marítimo no negociable:** el documento que da constancia de que se ha realizado un contrato de transporte y de que se ha recibido la carga para ser embarcada, pero no constituye un título de crédito en sí, por lo que no se permite que las mercancías descritas en el mismo puedan ser transferidas a terceros. Funciona como una entrega expresa, cuando el expedidor o cargador decide de ante mano liberar de inmediato el control de la carga en Puerto al consignatario o destinatario de la misma.

15. **Documento de transporte nominativo:** aquel que indica que se ha consignado la mercancía a nombre de una persona determinada y solo podrá transferirse conforme establece el Código Civil dominicano o la normativa vigente.

- a) el documento de transporte será a la Orden cuando se consigna que la mercancía será entregada a la orden del cargador o de un tercero y podrá ser transferida por un endoso.
- b) el documento de transporte será al Portador cuando se consigna que la mercancía será entregada al portador del original del documento de transporte, sin la necesidad de que esté a nombre del tenedor, la transmisión de la propiedad se realiza con la entrega del original del documento.

16. **Comunicación electrónica:** 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.

17. Documento electrónico de transporte: 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.

18. Documento electrónico de transporte negociable: el documento electrónico de transporte: 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;

19. Documento electrónico de transporte no negociable: el documento de transporte que indique expresamente que se trata de un documento “no negociable”.

20. Emisión de un documento electrónico de transporte negociable: la que 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.

21. Transferencia de un documento electrónico de transporte negociable: la transmisión del control exclusivo sobre el documento.

22. Datos del contrato: 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.

23. Contenedor: toda unidad o recipiente de carga, plataforma o tanque portátil y cualquier otra unidad de carga similar utilizada para agrupar mercancías, así como todo equipo auxiliar de dicha unidad de carga.

25. Flete: la remuneración que ha de pagarse al porteador por el transporte de las mercancías con arreglo a un contrato de transporte.

SECCIÓN II DE LAS DISPOSICIONES GENERALES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS MARÍTIMAS

Artículo 249.- 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 Capítulo será aplicable sea cual fuere la nacionalidad de la nave, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del consignatario o destinatario o de cualquier otra parte interesada.

Artículo 250.- **Ámbito de aplicación de este capítulo.**

1. El presente Capítulo 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 Capítulo 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.

Párrafo I.- No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del presente Título se aplicará a ese conocimiento de embarque si este regula las relaciones entre el porteador y el tenedor del conocimiento, que no sea el fletador.

Párrafo II.- Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Título se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo anterior.

Artículo 251. - Empleo y eficacia de los documentos electrónicos de transporte.

A reserva de los procedimientos establecidos en el artículo siguiente:

- a) Todo lo que deba figurar en un documento de transporte con arreglo a lo previsto en el presente Título 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 252.- 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 Título, 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 253.- 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 254.- Obligaciones del porteador.-

El porteador con arreglo al presente Capítulo y de acuerdo a lo estipulado en el contrato de transporte, deberá transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al consignatario o destinatario, de conformidad con las leyes vigentes. De tal forma, que si estas leyes prevén la entrega de la carga al consignatario o destinatario, a las autoridades u otros terceros, de conformidad con el contrato, las leyes o los reglamentos que rigen la materia, la

carga se considera efectivamente entregada.

Artículo 255.- 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 transformarlas en 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 256.- 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 257.- Eximentes de responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso.

El porteador quedará exento de responsabilidad cuando pruebe uno o más de los siguientes hechos o circunstancias:

- 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 sus dependientes, ni agentes;
- e) Huelgas, cierre patronal, interrupción del trabajo o reducción intencional del ritmo laboral;
- g) Vicios ocultos de la carga que no puedan descubrirse obrando con la debida diligencia;
- h) 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;
- i) Acto u omisión del cargador, del cargador documentario o de cualquier otra persona por cuyos actos sea responsable el cargador o el cargador documentario.
- j) Carga, manipulación, estiba o desestiba de las mercancías no contratadas por el porteador o una parte ejecutante;
- 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 255 y 256 de la presente ley.

Artículo 258.- Cálculo de la indemnización.- A reserva de lo dispuesto en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo), relativo a la limitación de responsabilidad, 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.

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 Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo).

Párrafo III.- Cuando el porteador o el cargador queden parcialmente exonerados de su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en la presente ley, deberán responder única o proporcionalmente de aquella parte de la pérdida o del daño que les sea imputable a su culpa o negligencia o de alguna de sus empleados o agentes.

Artículo 259.- 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 de su derecho a invocar ninguna exoneración o límite de responsabilidad con arreglo a la presente ley.

Artículo 260.- Obligaciones del cargador frente al porteador. Entrega de las mercancías para su transporte. Salvo contrato pactado entre las partes, el cargador se considera responsable 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. Dar cumplimiento, con la diligencia y el cuidado debidos, a cualquier obligación que haya asumido contractualmente.
3. 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; cuando un contenedor o un vehículo sea llenado por el cargador,

Artículo 261.- Obligación 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 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.

Párrafo.- Nada de lo dispuesto en el presente artículo afectará la obligación específica del porteador y el cargador 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 262.- 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 263.- 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 para la emisión de los documentos de transporte o de los documentos electrónicos de transporte, incluidos los datos indicados en el artículo 299, 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 la 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 264.- Datos del contrato.

Las informaciones mínimas que deben ser consignadas en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte que se mencionan en esta Ley son las siguientes:

1. Una descripción de las mercancías adecuada para su transporte;
2. Las marcas distintivas requeridas para identificar las mercancías;
3. El número de bultos o de unidades, o la cantidad de mercancías;

4. El flete pagado o por pagar;
5. El peso de las mercancías;
6. 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;
7. El nombre y la dirección del porteador;
8. 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;
9. Si el documento de transporte es negociable, el número de originales del documento de transporte negociable, de haberse emitido más de uno.
10. El nombre y la dirección del destinatario, de haber sido ya designado por el cargador;
11. El nombre de la nave,
12. El lugar de la recepción y, de conocerlo el porteador, el lugar de la entrega;
13. El puerto de carga y el puerto de descarga, si se han especificado en el contrato de transporte.

Artículo 265.- Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas.

El cargador deberá marcar o etiquetar las mercancías peligrosas de conformidad con los convenios internacionales, 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.

Artículo 266.- Derechos y Obligaciones del Cargador Documentario.

El cargador documentario quedará sujeto a las obligaciones y responsabilidades impuestas al cargador a tenor del presente Capítulo, gozará de los derechos y de las exoneraciones que el presente Título reconoce al cargador. Estas no afectarán a las obligaciones, las responsabilidades, los derechos o las exoneraciones del cargador.

Artículo 267.- 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 268.- Deficiencias en los datos del contrato. La ausencia o inexactitud de uno o más de los datos del contrato indicados en el artículo 264 no afectará entre las partes, 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 269.- Obligación de aceptar la entrega.

Cuando las mercancías hayan llegado a su destino, el destinatario o consignatario de la carga 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 ley, de la costumbre o los usos del comercio, de las prácticas del tráfico o de las circunstancias del transporte.

Artículo 270.- 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 271.- Responsabilidad del tenedor. 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, salvo que ejecute algún derecho derivado del mismo.

Artículo 272.- Límites de la responsabilidad. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo), 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 Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo).

Artículo 273.- Acción de repetición. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse aún después de expirado el plazo de prescripción establecido en el artículo 20 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo), siempre que se ejercite dentro de un plazo no mayor de dos (2) años desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

Artículo 274.- 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 esta ley.

Artículo 275.- Normas especiales relativas a los contratos de volumen. En las relaciones entre el porteador y el cargador, estos podrán pactar derechos, obligaciones y responsabilidades distintas a las previstas en esta Ley, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- a) En el contrato conste de manera visible tales derechos, obligaciones o responsabilidades;
- b) Hay sido individualmente negociado;
- c) Se dé al cargador la oportunidad de concertar dicho contrato;
- d) No sea incorporado a otro contrato por remisión;
- e) No sea un contrato de adhesión;
- f) Que no se aparte del régimen general de responsabilidad establecido en la presente Ley.

Párrafo.- 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.

SECCIÓN III DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Artículo 276: Del conocimiento de embarque.

Es un documento que da constancia de la existencia de un contrato de transporte marítimo y que acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y que las entregará contra la presentación del mismo en la forma establecida en la ley y normas aplicables. Es un título valor –título de crédito-, y debe contener como mínimo las informaciones siguientes:

- a. Los datos del embarcador, de las mercancías, del consignatario a quien se remita; el lugar, puerto de embarque y lugar y puerto de destino; clase, nacionalidad, nombre de la nave marítima y los de su Capitán.
- b. Tipo, número, fecha del conocimiento de embarque y cantidad de ejemplares emitidos.

- c. Las marcas, número, clase y peso de los bultos.
- d. Descripción de las mercancías.
- e. Tipo de firma que corresponda.
- f. El flete pagado o por pagar.
- g. Dispositivo o precinto de seguridad, según corresponda.
- h. Si es negociable o no.

Párrafo.- No deberán omitirse las informaciones mínimas requeridas, bajo pena de no ser aceptado como un documento válido para el despacho de las mercancías en aduanas o de que se apliquen las sanciones establecidas en la normativa aduanera vigente.

Artículo 277.- Tipos del conocimiento de embarque

De acuerdo a nombre de quien se emita el conocimiento de embarque puede ser: nominativo, a la orden o al portador.

- a) El conocimiento de embarque nominativo es aquel que indica que se ha consignado la mercancía a nombre de una persona determinada y podrá transferirse por una cesión en la forma que dispone el derecho común y normativas aduaneras.
- b) El conocimiento de embarque será a la orden cuando se consigna que la mercancía será entregada a la orden del cargador o de un tercero y podrá ser transferida por un endoso.
- c) El conocimiento de embarque será al portador cuando se consigna que la mercancía será entregada al portador del original del conocimiento de embarque, sin la necesidad de que esté a nombre del tenedor, la transmisión de la propiedad se realiza con la entrega del original del documento.

Párrafo I.- Documento de embarque marítimo no negociable conocido como “Sea Way Bill (SWB)”: documento que evidencia el contrato de transporte, el recibo de la mercancía por el transportista o armador y aunque es un documento de título no puede ser negociado como instrumento de crédito o bancario, ni es endosable, funciona como una entrega expresa cuando el expedidor o cargador decide de ante mano liberar de inmediato el control de la carga en Puerto al consignatario o destinatario de la misma. La mercancía no puede ser comercializada ni vendida durante el transporte.

Párrafo II.- Conocimiento de embarque Madre: se emite a favor de un agente consolidador de carga, para las mercancías consolidadas de varios compradores o consignatarios. Las mercancías no podrán ser tramitadas para despacho con este tipo de conocimiento de embarque principal o madre. Un contenedor debe estar amparado en un solo conocimiento de embarque.

Párrafo III.- Conocimiento de embarque hijo: se emite al momento de desconsolidar la carga, en cuyo caso anulan el Madre, y por tanto impide con el conocimiento de embarque madre despachar la mercancía. Lo emite el agente de carga internacional.

Párrafo IV.- Conocimiento de embarque netos: Lo emite el agente consolidador de carga cuando vende el espacio del contenedor a otro consolidador

Artículo 278.- Expresiones contenidas en los usos de los conocimientos de embarque.

Las expresiones o circunstancias que pueden ser contenidas en los usos de los conocimientos de embarque, de manera enunciativa mas no limitativas:

1. Mercancía embarcada: se emite cuando la mercancía ha sido cargada a bordo y estibada en las bodegas de la nave marítima.
2. Limpio a bordo: se emite para manifestar que el embarque se encuentra en bodega aparentemente en buen estado y sin observación.
3. Sucio a bordo: se emite para manifestar que hay observaciones en el embarque sobre cubierta.
4. Sobre cubierta: se emite cuando la mercancía no se transporta en bodega.
5. Recibido para embarque posterior: se emite cuando el transportista recibió la mercancía directo.
6. Directo (BL Straight): se emite cuando el trasbordo no está permitido la mercancía llegue en la misma nave en que fue embarcada.
7. Conocimiento Directo (through Bill of landing): cuando existe una pluralidad de porteadores en un transporte marítimo combinado, el conocimiento directo puede cubrir la totalidad del transporte ejecutado.
8. BL Corrido: se emite cuando los trasbordos están permitidos por la necesidad que intervengan diferentes naves en Puertos intermedios de la ruta de destino.

Párrafo.- Los diferentes tipos de conocimiento de embarque facultan a los agentes de carga presentar las informaciones, corregir su contenido, para agilizar y simplificar el proceso de desaduanización y ejercer un mayor control de la mercancía consignada a una tercera persona.

Artículo 279.- Interpretación.- Para todo lo relativo a la interpretación del presente capítulo del transporte de mercancías se tendrán en cuenta las recomendaciones de organismos multilaterales en la materia, la necesidad de promover la uniformidad de la aplicación del comercio electrónico, de los documentos digitales y por otros medios, y la observancia de buena fe en la facilitación del comercio, confirmar las transacciones entre partes que se hayan realizado por medio de las nuevas tecnologías de información, de uso y costumbre en el contrato de compraventa internacional de mercancías y del comercio marítimo internacional incluyendo el comercio electrónico, que no estén expresamente regulados por una ley o norma.

Párrafo I.- No se negarán efectos jurídicos, validez o fuerza obligatoria a todo tipo de información en forma de documento digital, mensaje de datos o electrónica, por la sola razón de que está en dicha forma o en razón de no haber sido presentado en su forma original, siempre y cuando cumplan con todos los requisitos de la ley y normas aplicables.

Párrafo II.- La Dirección General de Aduanas establecerá las normas y reglamentos necesarios para la utilización de los documentos que se identifican en este Capítulo, para el proceso del despacho de la mercancía.

Párrafo III.- Cuando se refiere a los documentos o conocimientos de embarque electrónicos las partes involucradas deben establecer un sistema concreto a través de código de barras, claves, nomenclaturas o mixto; que permitan garantizar el despacho y entrega de las mercancías.

Párrafo IV.- El documento o conocimiento de embarque físico podrá estar firmado o sellado, o sustituir estos con una firma electrónica con código de barras, o con el sistema establecido en el párrafo anterior para los documentos electrónicos.

Artículo 280.- Legislación aplicable

Para todo lo no previsto en el presente Capítulo, se suple por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo) ratificado por la República Dominicana mediante Resolución número 11-07, de fecha ocho (08) del mes de enero del año dos mil siete (2007), emitido por el Congreso Nacional, y del derecho común.

SECCIÓN IV DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y SUS EQUIPAJES

Artículo 281.- 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:

1. 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.
2. 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.

3. 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.

Párrafo II.- Para los fines de la presente Sección 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 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. 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. **Suceso relacionado con la navegación:** Es cualquier episodio que pudiera presentarse durante la navegación, a saber: naufragio, zozobra, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia de la nave, entre otras;
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 282.- **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 283.-Obligaciones del transportista.-

Son obligaciones del transportista:

1. 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;
2. 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;
3. Iniciar y cumplir el viaje en los plazos, con las escalas y por las rutas publicitadas;
4. 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 o accidentes ocasionados por la navegación;
5. Entregar al pasajero los formularios correspondientes para la declaración de aduanas;
6. Mantener y percibir las tarifas por el precio del pasaje, como fueran publicadas.

Párrafo.- 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 o viceversa, si este traslado estuviera incluido en el contrato de pasaje o si el medio utilizado hubiera sido puesto a disposición por el transportista.

Artículo 284. Obligaciones del pasajero.-

El pasajero está obligado:

1. A pagar el precio del pasaje;
2. 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;
3. 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;
4. A no introducir en la nave material peligroso o en infracción fiscal o prohibida de ser exportado o importado;
5. 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 o no se exteriorizaran sus secuelas;
6. 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 2, 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 5) y 6), 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 285.- 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;

Párrafo.- El transportista puede establecer todas las normas y reglamentaciones sobre el proceso de embarque y desembarque de los pasajeros, incluyendo horarios, itinerarios y control de acceso, por razones de seguridad, reservándose el derecho de impedir el acceso a la nave marítima en cumplimiento a las normativas internacionales, el contrato de pasaje y prevención de actos ilícitos.

Artículo 286.- Derechos del pasajero.-

El pasajero tiene derecho:

1. A utilizar los servicios de trasbordo que resulten necesarios ejecutar durante el viaje contratado, sin tener que abonar precio suplementario alguno;
2. 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 doce (12) horas;
3. 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 287.- 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 288.- 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 289.- 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 290.- 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 bienes de valor, a menos que tales bienes hayan declarado su valor y entregados al transportista y éste los haya aceptado para custodiarlos; en tal caso será responsable hasta el límite estipulado en el artículo 292, salvo que haya quedado convenido un límite superior de conformidad con lo dispuesto en el literal e) artículo 292.

Artículo 291.- 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 283 no excederá en ningún caso de 400,000.00 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto.

Artículo 292.- 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:

1. 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.

2. 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.
3. La responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por equipajes que no sean los mencionados en los numerales 1) y 2) del presente artículo no excederá en ningún caso de 3,375.00 unidades de cuenta por pasajero y transporte.

Artículo 293.- Límites de responsabilidad más elevados.

El transportista y el pasajero podrán acordar de forma expresa y por escrito límites de responsabilidad más elevados que los estipulados en el artículo 291.

Artículo 294.- Fórmulas de defensa y límites de responsabilidad de los empleados del transportista.-

Si se formaliza 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 295.- Acumulación de reclamaciones.-

Cuando proceda aplicar los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 291 y 292 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.- 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 296.- Pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad.-

El transportista no podrá acogerse al beneficio de los límites de responsabilidad prescritos en los artículos 291 y 292 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.- 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 dicho (s) empleado (s) o agente (s), si éstos obraron con la intención de causar esos daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se causarían tales daños.

Artículo 297.- Notificación de pérdida o daños sufridos por el equipaje.-

El pasajero notificará por escrito al transportista o a su agente:

1. El daño visible sufrido por el equipaje, debiendo hacer tal notificación:
 - a) Respecto del equipaje de camarote, antes de desembarcar o cuando esté desembarcando el pasajero;

- b) Respecto de todo otro equipaje, antes de que éste sea devuelto o al tiempo de que esto ocurra;
2. El daño no visible o pérdida sufridos por el equipaje, debiendo hacer 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.

Párrafo I.- 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.

Párrafo II.- 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 y levantar acta para tales efectos.

Artículo 298. Contrato de pasaje.

Cesión.- El contrato de pasaje se prueba por la emisión de un billete o pasaje donde deberán 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 o transferencia sólo tendrá valor con el consentimiento o aceptación del transportista. Si el billete fuera emitido al portador, no podrá cederse o transferirse después de iniciado el viaje.

Artículo 299.- 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 de la presente ley 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 300.- 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.

El plazo de prescripción se contará como sigue:

1. En caso de lesión, desde la fecha de desembarco del pasajero;
2. 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;
3. 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 I.- 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.

Párrafo II.- No obstante lo dispuesto en el presente artículo, el plazo de prescripción podrá ser prorrogado por acuerdo concertado entre las partes después de surgida la causa que haya motivado la acción. El acuerdo se hará por escrito.

Artículo 301.- Nulidad de estipulaciones contractuales.-

A reserva de lo dispuesto en el artículo 293, 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 293, si bien la nulidad de tales estipulaciones no dejará sin efecto el propio contrato de pasaje, que seguirá sujeto a las disposiciones de la presente Ley.

CAPÍTULO II REMOLQUE DE TRANSPORTE

SECCIÓN I DEL CONTRATO DE REMOLQUE DE TRANSPORTE

Artículo 302.- Concepto.

Es aquel que consiste en la operación de desplazamiento 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.

Artículo 303.- El contrato de remolque de transporte.

El contrato de remolque debe constar por escrito y su contenido debe proveer:

1. Nombre y dirección del naviero de la nave remolcadora;
2. Nombre y dirección del naviero de la nave u objeto remolcado;
3. Nombre y especificaciones de las embarcaciones remolcadora y remolcada;
4. Lugar de salida y destino;
5. El precio;
6. La forma y plazo de pago;
7. Fecha, lugar y firma del contrato; y
8. Cualquier otro aspecto relevante.

Artículo 304.- Obligaciones del naviero de la nave remolcadora.-

Son obligaciones del naviero y el capitán de la nave remolcadora:

1. 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.

2. 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;
3. Dar aviso al naviero y al capitán de la nave a ser remolcada, cuando la nave remolcadora se encuentre listo para iniciar el remolque estipulado;
4. 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;
5. Tomar a su cargo el pago de los gastos, tasas y derechos que origine la navegación del remolcador durante el remolque; y
6. Dar aviso en destino a la contraparte, del cumplimiento del remolque.

Párrafo.- Cuando el transporte sea un objeto o artefacto el naviero o capitán de la nave remolcadora se hará cargo del bien que remolque.

Artículo 305.- Obligaciones del naviero de la nave remolcada.-

Son obligaciones del naviero de la nave remolcada:

1. Poner en condiciones de navegabilidad o de flotabilidad la nave a remolcar, según corresponda y sea posible;
2. Poner a disposición la nave a ser remolcada al capitán de la nave remolcadora en el lugar y tiempo convenidos; y
3. Pagar el flete pactado.

Artículo 306. Derechos del naviero y del capitán de la nave remolcadora.-

El naviero de la nave remolcadora tiene derecho a:

1. 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;
2. Rescindir o dar por terminado el remolque cuando por razones de fuerza mayor le imposibiliten iniciarlo o 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;
3. 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.
4. 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.
5. 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 307.- 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 1) y 3) del Artículo 304 del naviero de la nave remolcadora sin necesidad de intimar su cumplimiento o poner en mora a la contraparte.

Artículo 308.- Daños causados durante el remolque.

Si durante el remolque la nave remolcada sufriera daños por causa imputable a la nave remolcadora o por su negligencia, ésta última pagará al naviero de la nave remolcada la reparación de la misma y la indemnizará si diere a lugar. Si el daño se debiere a la responsabilidad de ambas partes, cada parte 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 el remolcador al intentar salvar vidas humanas, preservar el medio marino o por fuerza mayor.

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 309.- 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 este Título, a menos que mediare entre las partes un contrato de fletamento, en cuyo caso se aplicarán las normas relativas al contrato de fletamento establecidas en esta Ley.

Artículo 310.- La 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 realizarse el remolque.

**CAPÍTULO III
DEL CONTRATO DE REMOLQUE DE MANIOBRA EN PUERTO**

Artículo 311.- 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 hayan establecido la Autoridad Marítima Nacional y la Autoridad Portuaria Dominicana.

Artículo 312. Obligaciones del naviero de la nave remolcadora.-

Entre las obligaciones principales de la nave remolcadora se encuentran:

1. 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.

2. 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.
3. 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 313.- Obligaciones del naviero de la nave remolcada.-

Las obligaciones básicas del naviero de la nave remolcada son las siguientes:

1. Pago del servicio convenido.
2. La nave remolcada debe cumplir con los requisitos requeridos para el remolque.

Artículo 314.- 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 315.- 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 316.- Tasas portuarias y otras tarifas.-

Las tasas portuarias, practicaaje o cualesquiera otras tasas vinculadas con el atraque de la embarcación remolcada serán sufragadas por el naviero de la nave remolcada, así como todos los gastos de la apertura de los puentes o bloqueos.

Artículo 317.- 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.

Artículo 318.- 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 319.- 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 320.- 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.

CAPITULO IV

DEL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

Artículo 321.- Concepto de Transporte Multimodal.-

Se entiende por Transporte Multimodal Internacional el porte de mercancías, por dos modos de transporte por lo menos, que incluya el modo marítimo, 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 322.- Derecho del Usuario.

Las disposiciones del presente título no afectarán el derecho del usuario a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

Artículo 323.- Del Contrato de Transporte Multimodal.

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 324.- Del Operador de Transporte Multimodal (OTM)

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 Expendedor 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, aun cuando éstos intervengan en el transporte multimodal internacional de mercancías.

Artículo 325.- 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 326.- De la presunción del documento de transporte multimodal.

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

Párrafo.- Cuando el Operador de Transporte Multimodal o la persona que actúe por cuenta de este se percata o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud lo manifestado en el documento que ha tomado efectivamente en custodia, o si no tiene medios para validarlos, puede realizar una reserva en la que se especifique los motivos de sospecha, las inexactitudes presumidas, o la falta de medios razonables para verificar en ese momento los datos.

Artículo 327.- De los datos del documento de transporte multimodal.

Los datos y especificaciones generales del documento de Transporte Multimodal serán los mismos que se utilizan en el capítulo referente al Transporte Marítimo de Mercancías.

Artículo 328.- Del expedidor y los datos de la mercancía.

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 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 329.- De la responsabilidad del expedidor.

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.

Párrafo.- Con relación a los artículos 380 (Del Expedidor y los datos de la mercancía) y 381 (De la responsabilidad del Expedidor), el expedidor seguirá siendo responsable, aun cuando haya transferido el Documento de Transporte Multimodal.

Artículo 330.- Del período de responsabilidad del operador.

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.- El operador de Transporte Multimodal será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida, daño, o retraso de las mercancías, si el hecho que las ha causado, se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que el operador pruebe que él, sus empleados o agentes, o cualquier otra persona a cuyo servicio recurra, pruebe que se adoptaron todas las medidas razonables para evitar el hecho y sus consecuencias.

Artículo 331.- De la obligación del operador.

El operador del transporte multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas: en cualquier forma en que se haya emitido el documento de transporte multimodal.

Párrafo.- Cuando no se haya emitido ningún documento, el operador de Transporte Multimodal será 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 332.- Responsabilidad del Operador de Transporte Multimodal.

Todas las disposiciones contenidas en el Transporte Marítimo de Mercancías 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 SEGUROS MARÍTIMOS**

**CAPÍTULO I
DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO**

Artículo 333.- Contrato de seguro marítimo.

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 334.- La cobertura del seguro marítimo.

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;
7. El equipaje del pasajero.

Párrafo I.- Dichas coberturas se describe de forma enunciativa más no limitativas. El asegurador y asegurado podrán establecer los riesgos cubiertos en cada contrato póliza.

Párrafo II.- Serán obligatorios los seguros para los objetos indicados en los literales a, c y e del presente artículo.

Artículo 335.- Condiciones del contrato.

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 336.- Del riesgo.

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 337.- La perfección del contrato de seguro.

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.

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 338.- De la cesión.

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.

**CAPÍTULO II
DISPOSICIONES COMUNES A LOS DIVERSOS TIPOS DE SEGURO
MARÍTIMO**

**SECCIÓN I
DEL INTERÉS ASEGURABLE**

Artículo 339.- Interés asegurable.

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 o 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 interés parcial de cualquier naturaleza es asegurable.

Párrafo.- 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 340.- Presunción de existencia de interés.

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.

**SECCIÓN II
DEL VALOR ASEGURABLE**

Artículo 341.- El valor asegurable.

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 342.- El valor convenido.

El valor convenido en la forma prevista por el artículo anterior, se reputará el único válido para todos los efectos del contrato.

Párrafo.- Salvo estipulación en contrario, el valor convenido no será conclusivo para el efecto de determinar si el siniestro constituye o no pérdida total real o constructiva.

Artículo 343.- Pérdida total.

Las partes podrán estipular, para el fin de determinar si existe o no pérdida total real o constructiva o virtual, que el valor reparado del objeto asegurado sea considerado como el valor convenido en la póliza.

Artículo 344.- Concurrencia de contratos de seguro.

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.

SECCIÓN III

DE LAS DECLARACIONES DEL ASEGURADO PARA LA ESTIMACIÓN DEL RIESGO

Artículo 345.- Obligación de declarar.

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 o circunstancias que conozca o que se presuman conocidos por dicho agente o corredor, así como los hechos y circunstancias que sean conocidos por el asegurado, al momento de la contratación.

Artículo 346.- Declaración falsa.

La declaración falsa 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 347.- Reajuste de la prima.

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 348.- Disminución de riesgo.

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 349.- Acreditación de la Póliza.

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 350.- Formularios tipo.

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 351.- Contenido de la póliza.

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 352.- Descripción del objeto asegurado.

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 353.- Interpretación de las cláusulas.

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 354.- Clasificación de las pólizas.

Las pólizas se clasifican:

1. 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.
2. Póliza por Tiempo: Se denomina póliza por tiempo a la que se emite para asegurar el objeto durante un lapso de tiempo determinado.
3. Póliza por Tiempo y por Viaje: En una misma póliza puede otorgarse cobertura por viaje y por tiempo a la vez.
4. Póliza Valuada: La póliza será valuada cuando el valor del objeto haya sido convenido por las partes de conformidad con lo dispuesto en el valor real del objeto asegurado. Si el valor

del objeto asegurado fuese fijado por las partes en esta póliza o 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 355.- Vigencia del seguro por tiempo.

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 356.- Vigencia del seguro por viaje.

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 rescindir el contrato, cursando aviso por escrito al asegurado.

Artículo 357.- Inicio del riesgo.

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 358.- Variación del destino.

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 359.- Desviación de la nave.

Cuando sin mediar causa lícita que lo justifique la nave se desvíe 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 360.- Puertos de descarga.

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 361.- De la expedición.

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 362.- Desviación, cambio o demora de viaje.

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;
8. Cuando sea por causa de fuerza mayor o hecho fortuito.

Párrafo I.- Los casos enumerados anteriormente tendrán cobertura de conformidad con los términos y condiciones establecidos en la póliza. 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.

Párrafo II.- Las partes podrán convenir en la póliza, endoso u otro documento, que los supuestos contemplados en los artículos 356 y 361 no afecten la cobertura del seguro en consideración al pago de una prima extra acordada o 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 363.- Incremento del riesgo

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 364.- Comunicación oportuna del incremento del riesgo.

Si el asegurado cumple con comunicar oportunamente al asegurador el incremento del riesgo, serán de aplicación las siguientes normas:

1. 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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 365.- Eximentes de la agravación del riesgo.

La agravación del riesgo será excusada en cualquiera de los casos siguientes:

1. Cuando haya resultado inevitablemente del cumplimiento de disposiciones legales expedidas con posterioridad a la celebración del contrato de seguro;
2. 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;
3. Si ha sido causada por un acto de baratería del Capitán o de la tripulación y siempre que la baratería sea un riesgo asegurado;
4. Cuando sea por causa de fuerza mayor o hecho fortuito

Artículo 366.- La garantía del asegurado.

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 367.- Incumplimiento de la garantía.

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.

Párrafo.- El incumplimiento de una garantía resulta justificado en los casos previstos en el artículo 365 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 LOS RIESGOS CUBIERTOS POR EL SEGURO

Artículo 368.- Responsabilidad del asegurador.

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 369.- Riesgos cubiertos.

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 370.- Dolo o culpa del asegurado.

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 371.- Demora y otras exclusiones.

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 o 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 VIII DE LAS PÉRDIDAS TOTALES

Artículo 372.- Clasificación de pérdida total.

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 373.- Pérdida total real.

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 irremediamente privado de él.

Artículo 374.- Presunción de pérdida en el seguro por viaje.

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 375.- Presunción por pérdida en el seguro por tiempo.

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 376.- Pérdida total constructiva.

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.

1. En especial se considerará que se ha producido pérdida total constructiva en los casos siguientes:
 - a) 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;
 - b) 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;
2. 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 377.- Tratamiento de la pérdida real constructiva.

En caso de pérdida total constructiva el asegurado y el asegurador, de común acuerdo podrán tratarla como avería simple o particular, o alternativamente abandona el objeto asegurado a favor del asegurador y tratar la pérdida como si fuese una pérdida total real o efectiva.

Artículo 378.- Aviso del abandono a favor del asegurador.

Si el asegurado optase por abandonar el objeto asegurado a favor del asegurador, deberá dar aviso de abandono al asegurador. 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.

Artículo 379.- Notificación.

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. En el caso de las naves marítimas el asegurado debe notificar al Registro Nacional de Naves Marítimas.

Artículo 380.- De la falta de aviso oportuno.

Si el asegurado no diese el aviso de abandono en cinco (05) días hábiles y en debida forma, la pérdida será considerada y tratada solamente como pérdida parcial.

Artículo 381.- Efecto del aviso oportuno.

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 382.- La aceptación del abandono a favor del asegurador.

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.

Párrafo.- 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 383.- Transferencia de derechos y obligaciones.

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 384.- Avería simple o particular.

La avería simple o particular es la pérdida parcial o el daño que sufra el objeto asegurado a consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza y que no constituya avería gruesa.

Artículo 385.- Medidas razonables.

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 386.- Indemnización por gastos de avería gruesa.

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 perdida, 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 387.- Riesgos no cubiertos.

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 388.- Concurrencias de intereses asegurados.

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 389.- Gastos para evitar pérdidas.

Cuando se incurre en gastos o se sufren daños para evitar una pérdida por riesgos cubiertos por la póliza, éstos serán recuperables como pérdidas ocasionadas como si fueran a consecuencia de esos mismos riesgos.

Artículo 390.- Indemnización por salvamento.

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, así como lo establecido en la póliza.

Artículo 391.- Pago de los servicios de salvamento.

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 392.- Reembolso de gastos.

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.

Párrafo.- El reembolso de los gastos de conservación o particulares serán contemplados dentro de la suma asegurada.

**SECCIÓN XI
DE LA INDEMNIZACIÓN**

Artículo 393.- Importe de la indemnización.

Salvo estipulación en contrario, en caso de pérdida total el importe de la indemnización será equivalente al valor asegurable.

Artículo 394.- Importe de la indemnización de avería gruesa.

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 341 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 395.- Importe de gasto de salvamento.

En caso de que el asegurador sea responsable por gastos de salvamento, el importe de la indemnización será determinado conforme a las disposiciones de la póliza.

Artículo 396.- Reembolso de gastos de conservación.

Cuando de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 392 el asegurado tenga derecho al reembolso de los gastos de conservación o particulares conforme se definen en dicho artículo, el asegurador deberá pagarlos de conformidad con los límites y condiciones establecidos en 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 397.- Alcance de la Indemnización.

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 398.- Reembolso de los gastos de salvamento y de conservación.

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 399.- Del daño real sufrido por el objeto asegurado.

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 400.- Notificación del siniestro.

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 401.- Medidas razonables del asegurado.

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 392 y 396. El asegurador por su parte podrá intervenir en la decisión y adopción de tales medidas.

Párrafo I.- Las medidas adoptadas por el asegurado o 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 402.- Aceptación y liquidación del siniestro.

Salvo estipulación distinta en la póliza, el asegurador deberá pronunciarse sobre el reclamo del asegurado y efectuar la liquidación del siniestro en el plazo establecido en la legislación vigente.

Artículo 403.- Aceptación parcial de la reclamación.

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 este Título.

Artículo 404.- Seguros de distintos riesgos.

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 paguen en la medida en que riesgo en cuestión se haya materializado y de acuerdo a las condiciones establecidas en cada uno de los contratos de póliza suscrito, tomando en cuenta la causa que dio origen al siniestro.

Artículo 405.- Subrogación de los aseguradores.

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.- 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 III
DISPOSICIONES ESPECIALES PARA CIERTOS TIPOS DE SEGURO
MARÍTIMO
SECCIÓN I
DEL SEGURO DE NAVES

Artículo 406.- Seguros de naves.

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 este responsable de su cuidado y conservación.

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 407.- De las modalidades del seguro.

El seguro de naves puede ser contratado en dos modalidades, por viaje o por tiempo.

1. Si el seguro se contrata por viaje, salvo estipulación en contrario en la póliza, el riesgo comienza para el asegurador tan pronto la nave se encuentre en el lugar de salida, en condiciones de seguridad, en el momento en que el contrato se perfecciona. La expresión “condiciones de seguridad” significa que la nave esté en posesión del asegurado y no bajo captura o arresto y en condiciones aptas de navegabilidad.
2. Si el seguro se contrata por tiempo, salvo estipulación en contrario en la póliza, el riesgo comienza para el asegurador tan pronto inicia la vigencia contratada. En el seguro por tiempo, si al vencimiento del plazo la nave se encuentra navegando o está en peligro o en un puerto de refugio o de escala, el seguro queda prorrogado, previa notificación por escrito y aceptación por parte del asegurador, hasta que la nave arribe al puerto de destino, abonando al asegurador la proporción de prima que corresponda al tiempo de prórroga.

Artículo 408.- De la innavegabilidad.

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 241 de la presente Ley.

Artículo 409.- Importe de la indemnización de naves.

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 la nave hubiese sido sólo parcialmente reparada, el asegurado tendrá derecho al costo razonable de las reparaciones efectuadas, siempre y cuando la suma total acumulada no exceda del costo de las reparaciones totales de la nave, computado conforme a la valoración del daño al momento del siniestro, sin perjuicio de la que al término de la vigencia de la póliza no se haya incluido la reparación;
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. 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.- 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.

Párrafo II.- 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 410.- Pérdidas sucesivas.

El asegurador será responsable por las pérdidas sucesivas, siempre y cuando el importe acumulado de dichas pérdidas no exceda el límite del de 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 392, a ser reembolsado por los gastos particulares incurridos para evitar o aminorar pérdidas por riesgos cubiertos.

SECCIÓN II DEL SEGURO DE LA CARGA

Artículo 411.- Seguro de la carga.

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 el cambio de asegurado le sea comunicado al asegurador.

Artículo 412.- Valor asegurable.

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 413.- Seguro de la carga por viaje.

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 o 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 414.- Exoneración de responsabilidad.

Salvo estipulación contraria en la póliza, el asegurador 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 no hayan conocido de tal innavegabilidad o falta de adecuación en el momento en que los bienes asegurados fueron embarcados.

Artículo 415.- La póliza abierta o flotante.

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 o endoso a la póliza, certificado de seguro, o por cualquier otro medio aceptado por el uso o 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 o cúmulo de embarque.

Artículo 416.- Declaración de la póliza abierta o flotante.

El seguro contratado mediante póliza abierta implica la obligación del asegurado de declarar todos los embarques definidos en la póliza al asegurador, 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 o la errónea declaración pueden ser rectificadas aún después de llegados los bienes o de su pérdida, siempre que el asegurado haya incurrido en ellas de buena fe. Cuando el valor de los bienes haya sido declarado después de su llegada o de su pérdida, la póliza será tratada como no valuada respecto de los bienes objeto de la declaración tardía.

Artículo 417.- Reembolso de gastos extras.

Cuando como resultado de la realización de un riesgo cubierto por la póliza, si el 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 418.- Indemnización por pérdida de efecto asegurado.

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, o 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.

Párrafo.- Todo lo anterior se aplicará de conformidad con lo pactado por las partes en el contrato póliza.

Artículo 419.- Indemnización por avería de efectos asegurados.

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.

Párrafo III.- Todo lo anterior se aplicará de conformidad con lo pactado por las partes en el contrato póliza.

SECCIÓN III DEL SEGURO DEL FLETE

Artículo 420.- Valor asegurable.

En el seguro del flete el valor asegurable es el importe bruto del flete a riesgo del asegurado más los gastos del seguro.

Artículo 421.- Del flete asegurado.

El término flete asegurado comprende el transporte de sus mercancías, así como la retribución abonable por un tercero por el servicio de transporte.

Artículo 422.- Disposiciones complementarias.

Las disposiciones sobre el seguro de naves y mercancías, se aplicarán al seguro de flete en cuanto sean compatibles con su propia naturaleza.

CAPÍTULO IV DE LA VIGENCIA DEL SEGURO

Artículo 423.- Seguro por tiempo o a término.-

Si el seguro se contrata por tiempo, la responsabilidad del asegurador, 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, salvo pacto en contrario.

Artículo 424.-Seguro por Viaje.-

Si el seguro se contrata por viaje, 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, salvo pacto en contrario. El contrato de seguro termina cuando son descargadas en tierra en el lugar de destino o 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 y aceptación al asegurador.

Artículo 425.- Seguro marítimo de almacén a almacén.-

Cuando el seguro marítimo 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 426.- 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 pérdidas serán por cuenta del asegurador.

Párrafo I.- El informe 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 póliza, derechos de emisión, tributos establecidos o por establecerse que graven el seguro por concepto de primas o pago de indemnizaciones por siniestros, estarán a cargo del asegurado.

**CAPITULO V
DE LA CESIBILIDAD DEL SEGURO MARÍTIMO**

Artículo 427.- 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 428.- 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.- 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 429.- 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 430.- 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 diez (10) días, salvo pacto en contrario, 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.

CAPITULO VI

DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN

Artículo 431.- Indemnización.

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 432.- 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 433.- 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 434.- 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 435.- 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 436.- 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 437.- 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.

Artículo 438.- Del seguro de protección e indemnización.

Las naves marítimas que arriben a puertos dominicanos deben estar cubiertas bajo un seguro de protección e indemnización.

Párrafo.- Las naves marítimas de pabellón nacional deberán depositar constancia de que están provistas de un seguro de protección e indemnización por ante el Registro Nacional de Naves Marítimas.

**CAPÍTULO VII
DE LA PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES**

Artículo 439.- Prescripción.

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 440.- Supletoriedad de la ley sectorial.-

Las disposiciones de la ley sectorial y sus modificaciones, siendo ésta una ley general, se aplicarán a este capítulo de forma supletoria.

**TÍTULO VII
DE LOS HECHOS JURÍDICOS DE LA NAVEGACIÓN**

**CAPÍTULO I
DEL ABORDAJE**

Artículo 441.- Definición del abordaje.-

Se denomina abordaje el hecho que deriva del choque o colisión material entre dos o más naves marítimas.

Artículo 442.- 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 bordo, correspondiendo su reparación integral.

Artículo 443.- Clases de abordajes.-

Los abordajes pueden ser:

1. Fortuitos o causados por fuerza mayor: son los que derivan de una causa imprevisible, inevitable e irresistible;
2. Culposos: son los que se producen por la acción u omisión negligente, imprudente o errada en la maniobra o en la ruta de una nave marítima o en la no observancia de los reglamentos, resultando por culpa unilateral o por culpa concurrente; en este último caso, dichas acciones u omisiones deberán ser coincidentes en la producción del abordaje;
3. Dudosos: son aquellos en los que existen dudas sobre las causas que los provocan.

Artículo 444.- Delimitación de responsabilidades derivadas de un abordaje.-

Si el abordaje es fortuito, si es debido a un caso de fuerza mayor, o 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, o una de ellas, se encuentren fondeadas o amarradas en el puerto en el momento del accidente.

Artículo 445.- Acciones legales.-

Las acciones legales por reparación de los daños derivados de un abordaje no quedan subordinadas a formalidad o 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 446.- 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 447.- 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, o 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, bienes de las dotaciones, de los pasajeros, o de otras personas que se encuentren a bordo serán soportados 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 o heridas.

Artículo 448.- La responsabilidad por el abordaje.-

La responsabilidad del naviero y del capitán subsistirán aunque la causa del abordaje sea atribuible a un práctico y su servicio resultara obligatorio.

Artículo 449.- Prescripción.-

Las acciones derivadas de un abordaje prescriben al cabo de dos (2) años, desde el día del hecho.

Artículo 450.- 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 proteger al medio ambiente, 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.

Artículo 451.- 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 y al medio ambiente, aunque no hubiera habido contacto material entre los mismos.

Artículo 452.- 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 ésta, se considerará abordaje, a pesar de que no haya contacto físico con la nave.

Artículo 453.- 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, muelles o duque de alba, 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. Sin embargo, la nave que ocasiona el daño tiene la obligación de repararlo de conformidad con las normas establecidas por el derecho común para los casos de responsabilidad civil.

Artículo 454.- Ámbito de aplicación.

El presente título no es aplicable a los buques de guerra y a los buques de Estado exclusivamente adscrito a un servicio público.

**CAPÍTULO II
DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO**

Artículo 455.- Definiciones.

Para los efectos de este Título, se define:

- 1. 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 o en cualquier otro tipo de aguas.
- 2. 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 o del fletador.

Artículo 456.- Facultades.-

El capitán de toda nave marítima 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 457.- Modificación o anulación del contrato.-

Un contrato de asistencia y salvamento puede ser anulado o modificado a solicitud de cualquiera de las partes, en los casos siguientes:

1. Cuando el contrato ha sido celebrado bajo presión indebida o influencia de peligro y además sus términos no son equitativos; o
2. Cuando el pago estipulado en el contrato sea excesivamente elevado o demasiado bajo, con relación a los servicios efectivamente prestados.

Artículo 458.- 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:

1. 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 o atenuar el daño al medio ambiente;
2. 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 o cuando sus elementos sean inadecuados.

Artículo 459.- 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 460.- Obligaciones del salvador.

Son obligaciones del salvador:

1. 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 o disminuir el daño al medio ambiente;
2. 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 o 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 461.- Obligación de auxilio o asistencia.-

Todo capitán de naves está obligado a prestar auxilio o asistencia a cualquier persona que se encuentre en peligro en el mar, siempre que ello no ponga en 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 462.- Derecho a retribución.-

Los salvadores tendrán derecho a una retribución por sus servicios siempre que las operaciones de salvamento hayan finalizado, 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 463. Importe de la remuneración.

El importe de la remuneración será fijado por acuerdo entre las partes y en su defecto por el juez o el procedimiento de resolución alterna de conflicto que hayan convenido.

Artículo 464.- 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:

1. El valor de los bienes salvados;

2. La destreza y los esfuerzos de los salvadores para impedir o atenuar el daño al medio ambiente;
3. El grado de éxito obtenido por el salvador;
4. La naturaleza y grado del peligro;
5. La destreza y los esfuerzos de los salvadores para salvar la nave, otros bienes y vidas humanas;
6. El tiempo empleado en el salvamento, así como los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores;
7. El riesgo de incurrir en responsabilidad y otros riesgos corridos por los salvadores o su equipo;
8. La prontitud del servicio prestado;
9. La disponibilidad y uso de naves marítimas u otro equipo destinado a operaciones de salvamento; y
10. El grado de aptitud y de eficiencia del equipo de los salvadores así como el valor económico del mismo.

Artículo 465.- 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 466.- 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 464 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 o 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 464 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 467.- Gastos.

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 numerales 8, 9 y 10 del artículo 464.

Artículo 468.- Concurrencia de compensaciones. La compensación especial de que trata el artículo 466 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 464.

Artículo 469.- Pérdida de la compensación especial.

Si el salvador ha sido negligente y por ello no ha logrado evitar o disminuir el daño al medio ambiente, podrá privársele total o parcialmente de la compensación especial que le habría correspondido de acuerdo con el artículo 466.

Artículo 470.- 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 464.

Artículo 471.- Reparto de la retribución.

El reparto entre el armador o el naviero, el Capitán y las demás personas al servicio de cada uno de las naves marítimas o buques salvadores, se regulará por la Ley del país cuyo pabellón enarbole el respectivo buque salvador. Si el salvamento no se ha efectuado desde una nave marítima o buque, el reparto se regulará por la Ley que rige el contrato celebrado entre el salvador y sus empleados.

Artículo 472.- Salvamento de vidas.

Las personas cuyas vidas se han salvado no deben retribución alguna.

Párrafo.- Sin embargo, 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 473.- 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 474.- 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 o parcialmente de las retribuciones o compensaciones establecidas en esta Ley, sin perjuicio de las acciones legales que corresponda iniciar en su contra.

Artículo 475.- Servicios prestados en contra de la prohibición expresa y razonable.-

Los servicios prestados en contra de la 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 476.- Garantía.-

En tanto no se constituya garantía suficiente para responder por la retribución o 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 o la retención de que trata el artículo precedente, si las hubiere.

Artículo 477.- Competencia.

En defecto de cláusula de arbitraje en el contrato de asistencia y salvamento y del sometimiento expreso o 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 o Tribunal civil en atribuciones comerciales de primera instancia correspondiente a:

1. El domicilio del demandado;
2. El puerto o lugar al cual hayan sido llevados los bienes salvados al término de los servicios;
3. El lugar en el cual se ha constituido la garantía respectiva;
4. El lugar donde se han retenido los bienes salvados; o
5. El lugar donde se cumplieron los servicios.

Artículo 478.- 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.

CAPITULO III REMOCIÓN DE NAUFRAGIOS Y ABANDONO DE NAVES

SECCIÓN I DE LA REMOCIÓN DE NAUFRAGIOS

Artículo 479.- Definiciones.

A los efectos de lo previsto en el presente Capítulo se entenderá por:

- 1. Naufragio:** El hundimiento, encalladura, pérdida o destrucción de una nave marítima, de embarcaciones, de cualquier artefacto marítimo o de los bienes que se encuentren a bordo.
- 2. 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 el medio ambiente.
- 3. 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.
- 4. Aguas nacionales:** Comprende los espacios marítimos sometidos a la soberanía, derechos soberanos o jurisdicción del Estado dominicano.

Artículo 480.- 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 serán coordinadas por la Armada de la República Dominicana con las autoridades correspondientes dentro del ámbito de sus atribuciones respectivas.

Artículo 481.- 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 o aeronave, el combustible a bordo, 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 482.- Protección de las propiedades accidentadas.

Con carácter urgente e inmediato la Armada de la República Dominicana proveerá la defensa de la propiedad de los bienes naufragados o accidentados, evitando cualquier acto de pillaje o 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 todo naufragio o 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 483.- 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 contención, señalización 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 484.- 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 del medio ambiente, 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 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 485.- 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 o 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 486.- 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 o no garantizados con un privilegio marítimo o 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 Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 487.- Remoción por terceros.

En el supuesto de que la Armada de la República Dominicana encargue total o 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.- La Armada de la República Dominicana con las instituciones correspondientes determinará reglamentariamente, los casos y la cuantía necesarios que requieran el depósito de una garantía suficiente para el éxito de las operaciones.

Artículo 488.- 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 o aeronave, además de la publicación por edictos, se deberá dar aviso al cónsul de la nación respectiva.

Artículo 489.- 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 490.- Peligro de naufragio en puerto.

En aquellos casos en que una nave marítima presente peligro de naufragio en las aguas de un puerto, 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.

SECCIÓN II DEL ABANDONO DE NAVES MARÍTIMAS

Artículo 491.- Prohibición del abandono.

Queda prohibido el abandono de naves marítimas o artefactos navales nacionales o extranjeros en aguas territoriales o jurisdiccionales y fluviales del Estado dominicano. Se distinguen dos tipos de abandonos de conformidad con este artículo, a saber: el abandono expreso o voluntario y el Abandono Tácito.

Párrafo I.- El abandono es expreso o voluntario cuando el armador o propietario presenten un acta o comprobación notarial de abandono por ante la Armada de la República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional, en la cual establezca el lugar donde se encuentre la nave y que las causas de dicho abandono han sido para salvar vidas humanas. Asimismo, la Armada de la República Dominicana realizará acta de inspección de lugar o acta de descenso para la comprobación.

Párrafo II.- El abandono es tácito en los siguientes casos:

1. En el caso de todas las naves marítimas en aguas jurisdiccionales que carezcan de una dotación mínima sin causa justificada, o no cuenten con los avituallamientos mínimos para sus operaciones y en los casos en que no estén operativas dentro de los parámetros autorizados por la Autoridad Marítima Nacional;
2. Cuando la nave o artefacto naval que se encuentre en aguas jurisdiccionales del Estado dominicano; y 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 haya sido anclada en cualquier lugar de las aguas jurisdiccionales; salvo en caso fortuito o de fuerza mayor debidamente comprobada; o en caso de que esa situación tenga su origen en un proceso legal; contra la nave marítima.

3. Cuando haya transcurrido un plazo de treinta (30) días, a partir de la fecha en que se produce el siniestro, accidente, naufragio o hallazgo de la nave marítima o artefacto naval naufragados, sin que el armador o propietario, su representante o el asegurador haya notificado a la Armada de la República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional su interés sobre la nave marítima o artefacto naval. En este caso, el armador o propietario podrá solicitar una prórroga por treinta (30) días, a través de quien ostente las calidades legales, siendo responsable por las consecuencias de cualquier daño producido será responsable.
4. Las que hayan sido objeto de robo, cuando al recuperarlas haya sido notificados al armador o el propietario o el Estado del pabellón de la nave marítima y este no haya procedido a reclamarla en un plazo de treinta (30) días después de su notificación.
5. Cuando la nave marítima o artefacto naval constituya un obstáculo, riesgo o peligro inminente para la navegación, se le haya notificado a su armador o propietario y al término de treinta (30) días y no hubiere efectuado ninguna acción. En caso de naves marítimas de pabellón extranjero, se le notificará al armador o propietario en el consulado más cercano;
6. 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 abandonar su derecho sobre los mismos, como en los casos señalados en los numerales que anteceden.

Artículo 492. Procedimiento de la declaratoria de abandono.

La declaratoria de abandono se realiza a breve término, a fecha fija, a requerimiento de la Armada de la República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional, sin necesidad de auto previsto en el Código de Procedimiento Civil. El demandado hará constitución de abogado y elección de domicilio, el día de la audiencia con las calidades o poder especial correspondiente, y sin otras formalidades. La demanda será conocida en dos (2) audiencias máximo, la primera de conocimiento de prueba, donde es admitida la libertad de prueba, y la última de discusión de prueba y fondo. No podrán ser prorrogadas. La segunda audiencia no podrá exceder de cinco (5) días computados a partir de la primera audiencia. Se producirá conclusiones al fondo acompañado de los documentos que apoyan su defensa. Juzgado de Primera Instancia en sus atribuciones comerciales del lugar donde se encuentra la nave marítima abandonada ordenará plazos breves de réplica y contrarréplica, si fuere necesario.

Párrafo I.- La sentencia debe ser emitida, a pena de denegación de justicia, dentro de los quince días (15) después de haber cerrado los debates y depositar escritos o documentos justificativos de conclusiones.

Párrafo II.- Cuando tenga su origen en proceso legal, embargo e hipoteca, el propietario, y los que tengan crédito marítimo, si las naves marítimas están en estado de ser declarada en abandono, deben hacer cesar dicho estado, apoderando al Juzgado de Primera Instancia en sus atribuciones comerciales del lugar donde se encuentra la nave marítima embargada, para el nombramiento de un secuestrario judicial para no permitir el incumplimiento de cualquiera de las causales de abandono que se indican en esta Ley. El armador o propietario o el secuestrario judicial o terceros con la calidad legal debe mantener la nave en las condiciones de seguridad marítima.

Párrafo III.- En los casos especiales y de urgencia nacional, la Armada de la República Dominicana en su función de Autoridad Marítima Nacional solicitará por ante el juez competente la declaración de abandono para conocer de dicha solicitud en un plazo no mayor de veinticuatro (24) horas y en una (1) sola audiencia.

Párrafo IV.- La sentencia que declare abandono, se pronunciará la adjudicación de la nave marítima en provecho y en beneficios de la Armada de Republica Dominicana en funciones de Autoridad Marítima. Esta sentencia purga los derechos de terceros y créditos marítimos, en donde será ejecutoria no obstante cualquier recurso que se interponga. La nave marítima que incurra en abandono tácito pagará por los gastos de remolque, retiro de oleoso, servicios operacionales de la nave abandonada; los cuales serán sometidos al tribunal mediante instancia y este decidirá mediante auto en un plazo no mayor de cinco (5) días, bajo reserva de la reclamación por los demás perjuicios y demás daños ocasionados.

Párrafo V.- El valor resultante de dichos perjuicios y gastos que se indican en el párrafo anterior serán utilizados para los servicios, y crear un mecanismo de inversión permanente para aumentar y mantener la seguridad marítima, a la navegación en la República Dominicana.

Párrafo VI.- Para lo no previsto en este capítulo se suple por lo establecido en el Código de Procedimiento Civil.

Párrafo VII.- El Comando Naval de Capitanías de Puerto y Autoridad Marítima de la Armada de la República Dominicana, podrá de cualquier modo ejercer por ella misma o a su cargo las acciones legales correspondientes.

Párrafo VIII.- Estas disposiciones no son aplicables a los abandonos realizados a los aseguradores ni a los acreedores del propietario de la nave.

Párrafo IX.- El procedimiento que deberá ser llevado a cabo para la remoción de las naves y artefactos navales dejados en abandono en aguas jurisdiccionales será determinado reglamentariamente por la Armada de la República Dominicana.

CAPÍTULO IV DE LA AVERÍA GRUESA

Artículo 493.- 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 o inminente.

Artículo 494.- Consecuencia directa.

Únicamente aquellas pérdidas, daños o gastos que sean consecuencia directa de un acto de avería gruesa conforme se define en el artículo anterior, serán admitidos como avería gruesa.

Artículo 495.- Sacrificios y gastos incluidos.

Salvo estipulación en contrario y sujeto a lo establecido en los artículos 493 y 494 se admitirán en avería gruesa los siguientes sacrificios y gastos:

1. 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;
2. La echazón o arrojó 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;
3. Los cables, palos u otros materiales de la nave por la abertura hecha en la nave para desaguarlo e impedir que zozobre;
4. 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;
5. 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;
6. 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;
7. Los daños y pérdidas de materiales y provisiones de la nave, empleados como combustibles necesarios 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;
8. 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;
9. 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;

10. 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;
11. Los gastos de ingreso de la nave a un puerto o 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;
12. 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;
13. 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;
14. 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.
15. 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;
16. 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;
17. El costo de asegurar los depósitos en dinero recolectados en garantía de contribución a la avería gruesa;
18. 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, o a los usos y costumbres del puerto en el que se liquide la avería gruesa.

Artículo 496.- 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 497.- 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 498.- 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 499.- 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 500.- 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 501.- 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 502.- 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 o 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 503.- 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 504.- 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 o a su negligencia.

Artículo 505.- 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 506.- 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 507.- 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 Nacional del primer lugar de arribo.

Artículo 508.- 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 509.- 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 510.- 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:

1. 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 502.

2. Cuando no se efectúen reparaciones ni reemplazos, se reconocerá la razonable depreciación derivada del daño o pérdida, pero sin exceder el costo estimado de las reparaciones.
3. Cuando la nave constituya una pérdida total virtual o cuando el costo de las reparaciones o 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 511.- 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:

1. 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;
2. 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 o daño que haya sufrido la carga con anterioridad o al momento de su descarga;
3. 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;
4. 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;
5. 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 512.- 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 513.- 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 514.- 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 515.- 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 516.- 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 VIII DE LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 517.- De la limitación de responsabilidad. Exclusión de los intereses y costas.

Los montos limitativos de responsabilidad dispuestos en la presente Ley no incluyen los intereses ni los gastos que guarden relación con las causas o litigios, que pudieran corresponder.

Artículo 518.- Constitución de un fondo de limitación de responsabilidad.

Toda persona física o jurídica presuntamente responsable, podrá constituir un fondo ante el Tribunal u otra autoridad competente que en el lugar en donde se haya iniciado las actuaciones legales sujeta a limitación, integrará dicho fondo la suma de las cantidades que sean aplicables a las reclamaciones con relación a esa persona responsable, junto con los intereses correspondientes devengados desde la fecha del acontecimiento que originó la responsabilidad hasta la fecha de constitución de fondo. El fondo así constituido solo podrá utilizarse para satisfacer las reclamaciones respecto de las cuales se pueden invocar las limitaciones de responsabilidad.

Párrafo.- El fondo podrá ser constituido depositándose una suma o presentándose una garantía que podrá ser aceptada con arreglo a la legislación vigente.

Artículo 519.- Suspensión de reclamos y medidas preventivas o conservatorias concernientes al fondo de limitación.

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 preventiva o embargo iniciados contra el armador o naviero. Deberá reconocerse la precedencia, permanencia y finalidad de la constitución del fondo de limitación, que no podrá afectarse a otras obligaciones, aunque el armador o naviero o la persona que lo motivara fueran declaradas en quiebra.

Artículo 520.- Unidad de cuenta.

Cuando en esta Ley se refiera a la unidad de cuenta aplicable a las sumas indemnizatorias de los límites de responsabilidad corresponde al 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 en la fecha: del fallo o de la acordada por las partes o de la dación en pago.

Artículo 521.- Organismo competente para establecer la unidad de cuenta.

El órgano competente lo es el Banco Central de la República Dominicana que tiene a su cargo determinar la cotización oficial del Derecho Especial de Giro (DEG).

Artículo 522.- Exclusiones generales

Se excluyen de esta Ley, las responsabilidades que se encuentren reguladas en convenios específicos de cada materia, que hayan sido ratificados por la República Dominicana.

**TITULO IX
DE LAS DISPOSICIONES FINALES Y DEROGATORIAS
CAPÍTULO I
DE LAS DISPOSICIONES FINALES**

Artículo 523.- Primera Disposición Final

La Armada de República Dominicana en su condición de Autoridad Marítima Nacional, coordinará con las diferentes instituciones del Estado dominicano para facilitar la comunicación interinstitucional en los aspectos relacionados con el registro de naves marítimas.

Artículo 524.- Segunda Disposición Final.

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 525.- Tercera Disposición Final.

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 526.- Cuarta Disposición Final.

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.

**CAPÍTULO II
DE LAS DISPOSICIONES DEROGATORIAS**

Artículo 527.- Primera Disposición Derogatoria.

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 I.- Quedan derogados los siguientes artículos, Leyes y Decretos:

1. Los artículos 21, 22, 26, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 79, 83, 96, 97, 98 y 99 de la Ley No. 3003, de fecha 12 de junio de 1951, sobre Policía de Puertos y Costas.
2. Los artículos 1, 4, 5, 16, 21, 23, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64,

65, 66, 67, 68, 69, 70, 71 de 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.

3. La Ley Número 688 de 20 de mayo de 1977 que modifica la Ley número 603.
4. Queda derogado el párrafo del artículo 14 del Reglamento No. 612-15 de fecha 02 de noviembre del año dos mil cinco (2005), que establece un cargo portuario del cinco por ciento (5%) a los servicios de combustible prestados a las naves marítimas y se establece el pago de una licencia a determinar por la Autoridad Portuaria Dominicana a las empresas que suministren combustible a dichas naves marítimas en la zona primera aduanera, su extensión y zona adyacente.

Párrafo II.- El artículo 492 y siguientes de esta Ley modifican el artículo 3 de la Ley núm. 3764, del 17 de febrero del 1954.

Artículo 528.- Vigencia de disposiciones reglamentarias

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.

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...