NACIONES UNIDAS
PROGRAMA DE ASISTENCIA TECNICA

Distribución: LIMITADA
TAO/LAT/27
Diciembre, 1959

ORIGINAL: ESPAÑOL

PROYECTO DE CODIGO MARITIMO UNIFORME PARA LOS PAISES CENTROAMERICANOS

Informe preparado para el Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano por los señores Louis Delanney, Raúl Cervantes Ahumada y David S. Blanchard, expertos de la Junta de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas.

SUMARIO

/INTRODUCCION

INTRODUCCION

Dentro del cuadro general del Programa de Integración Económica de Centroamérica se creó una misión de asistencia técnica en cumplimiento de lo acordado en la Resolución 19 (CCE), Parte A, sobre la legislación marítima aprobada por el Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano el 26 de enero de 1956. La misión, que conforme a los términos de la Resolución, estaba encargada de preparar un proyecto de legislación portuaria y marítima uniforme y moderna para Centroamérica, quedó integrada por los señores Louis Delanney, miembro del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas; Raúl Cervantes Ahumada, abogado, profesor de Derecho Mercantil en la Universidad de México; y David S. Blanchard, miembro de la División marítima de la Organización Internacional del Trabajo.

La misión permaneció una semana en cada uno de los cinco países de Centroamérica, del 28 de octubre al 3 de diciembre de 1956. En cada uno de estos países, celebró consultas con los gobiernos, y con las personalidades interesadas en el transporte marítimo, a fin de obtener informes de primera mano sobre:

a) La legislación marítima actualmente en vigor en cada uno de los países de Centroamérica; y

b) Las dificultades que estos países deben resolver y que podrían estar reguladas por una legislación y una reglamentación convenientes.

La misión se informó directamente de la situación que prevalece en cada lugar, y especialmente en los principales puertos visitados. Igualmente presentó a los respectivos gobiernos sus puntos de vista sobre las posibles mejoras. Les expuso el plan de la legislación portuaria y marítima que pensaba elaborar. Por último, a petición de algunos gobiernos, la misión expresó su opinión sobre reformas que se pensaban realizar sobre la materia de que se trata.

Con base en las aportaciones individuales de los expertos, el licenciado Cervantes Ahumada ha redactado un proyecto conciso de Código Marítimo Centroamericano que figura a continuación.

/PROYECTO

EXPOSICION DE MOTIVOS DEL PROYECTO

1. Orientaciones generales

Al redactar el proyecto de Código Marítimo Uniforme para los cinco países centroamericanos, se tuvo presente la especial configuración de los ordenamientos jurídicos de dichos países, y el anhelo, reiteradamente manifestado, de pugnar por la unificación económica del Istmo centroamericano. Así mismo, se estudiaron los antecedentes históricos y, siguiendo el especial desarrollo del Derecho Marítimo en el mundo, se procuró formular un ordenamiento mercantil-marítimo que, a la vez de ajustar con la tradición y las características especiales de Centroamérica, fuese un ordenamiento moderno y acorde con los adelantos logrados por la ciencia del Derecho Marítimo moderno.

2. Título preliminar

En las disposiciones generales que este título contiene, se pretendió precisar el campo de aplicación de las normas del Código Marítimo y resolver los principales puntos de controversia en lo relacionado con el problema de la jurisdicción de las diversas autoridades nacionales. Se resolvió el problema de la jurisdicción referente a las bahías históricas (problema específicamente centroamericano). Igualmente, y siguiendo a la mejor doctrina y a los antecedentes del Derecho Comparado, se delimitó la frontera de aplicación de las leyes centroamericanas en relación con las naves extranjeras.

3. Los bienes del dominio marítimo

Este tema fué tratado esquemáticamente. Se incorporaron al proyecto disposiciones generales sobre el estatuto jurídico de dichos bienes, que habrán de encontrar adecuado desarrollo en disposiciones reglamentarias. No se establecieron normas específicas sobre mar territorial y plataforma continental (que son sólamente incorporados al patrimonio estatal como bienes del dominio marítimo) por considerar que tales normas no encuentran su campo propio en un Código Marítimo.

/4. Autoridades

4. Autoridades marítimas

Se contienen en el proyecto las bases esenciales para la organización y funcionamiento de las autoridades marítimas, en concordancia con la tradición y el ordenamiento constitucional, o mejor dicho, los ordenamientos constitucionales centroamericanos. La actividad de dichas autoridades habrá de dar motivo a una reglamentación amplia, con base en las disposiciones fundamentales que en el proyecto se contienen.

5. El Registro Marítimo. La matrícula y la patente de navegación

El Registro Marítimo es una institución de singular importancia en el Derecho Administrativo Marítimo. En el proyecto se dan las bases para su estructuración y se determinan sus principales funciones. Se determinan también el alcance y los efectos de las inscripciones. También en este caso, del Código habrá de desprenderse un reglamento que fije los detalles circunstanciales y las formas de operación del Registro. La matrícula y la Suprema Patente de Nacionalidad y de Navegación se perfilan en el proyecto con la importancia que dichas instituciones tienen. Aunque con tendencia a regularizar dentro de las orientaciones que marca el Derecho Internacional el proceso de nacionalización de un buque, la Comisión redactora hubo de considerar, con la debida atención, la legislación especial de algunos Estados Centroamericanos sobre esta materia. Por tanto, los requisitos que se exigen para el abanderamiento, son mínimos.

6. Naufragios, auxilios y salvamento

En esta materia, y siguiendo los lineamientos de las convenciones internacionales, se establecen las bases para que el auxilio sea efectivo y humanitario en los casos de peligro; se determinan los derechos de las partes interesads en el salvamento, y se fija la situación jurídica de los restos del naufragio, de acuerdo con la jurisprudencia comparada.

/7. El servicio

7. El servicio de navegación

El tráfico marítimo moderno deberá estar sujeto a control del Estado, y deberá ser considerado como un servicio de interés público. La prestación del servicio deberá estar sujeta a concesión administrativa. Serán objeto del reglamento la determinación de los requisitos y las formas de otorgamiento de las concesiones.

8. Los puertos marítimos

En la moderna actividad naval adquiere singular importancia y desarrollo organización eficiente de los puertos, tanto en su aspecto de técnica de operación como en su aspecto jurídico. Los principales puertos del mundo han sufrido una considerable transformación. En el proyecto se establecen las bases generales para la organización de los puertos y para su operación eficiente, tomando muy en cuenta las especiales características de los puertos centroamericanos. Se fijan las bases para la prestación del servicio de pilotaje y las normas generales para la policía portuaria. Se establece la situación jurídica y se determina la competencia de las autoridades portuarias. Los puertos se consideran divididos en puertos de administración estatal y puertos autónomos o con autoridad portuaria autónoma. Este último sistema, tan desarrollado en los principales países marítimos e incluso establecido ya en algunos países centroamericanos, merece un especial tratamiento en el proyecto. Los detalles de operación, en su aspecto técnico, habrán de establecerse por los reglamentos portuarios.

9. La actividad a bordo del buque. El trabajo en el mar

La actividad a bordo del buque debe ser regulada legislativamente para delimitar las funciones del capitán, como suprema autoridad en alta mar, y las atribuciones y obligaciones de la oficialidad y demás miembros de la tripulación. Las funciones públicas del capitán son establecidas por el proyecto, de acuerdo con las normas tradicionales. El reglamento especial de cada buque no debe prevalecer sobre las normas establecidas en este Código o en las leyes y reglamentos generales de trabajo. Las funciones del sobrecargo y sus relaciones tanto con el naviero como con el capitán y con terceros quedan reguladas en el proyecto.

/Las condiciones

Las condiciones del trabajo en el mar constituyen un ingente motivo de preocupación, al que no han sido ajenos los organismos especializados de las Naciones Unidas. La Organización Internacional del Trabajo ha laborado activa e intensamente para tratar de unificar reglas laborales que establezcan condiciones mínimas para el trabajo en el mar. En el curso de diversas reuniones de la Conferencia Internacional del Trabajo se han logrado meritorios avances, concretados en convenios, entre los cuales es oportuno citar los relativos a las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920, a la colocación de la gente de mar,1920, a la edad mínima (trabajo marítimo)1920,(este Convenio ha sido revisado en 1936, y otro convenio que trata de la edad mínima de los pañoleros y fogoneros fue adoptado en 1921), al enrolamiento de la gente de mar, 1926, a la repatriación de la gente de mar, 1926, a los certificados de capacidad de los oficiales, 1936, a las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936, al seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936, a la alimentación y servicio de fonda (tripulación de buques), 1946, al certificado de aptitud de los cocineros del buque, 1946, a la seguridad social de la gente de mar, 1946, a las pensiones de la gente de mar, 1946, al examen médico de la gente de mar, 1946 (un convenio de 1921 trata del examen médico de los menores), al certificado de marinero preferente, 1946, a las vacaciones pagadas de la gente de mar, y al alojamiento de la tripulación, revisados en 1949, a los salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, revisado en 1958, a los documentos de identidad de la gente de mar, 1958. También ha elaborado la Conferencia Internacional del Trabajo, una interesante serie de recomendaciones.

Este material no ha sido enteramente utilizado en el proyecto, pero podrá ser sumamente útil cuando se trate de ampliar la reglamentación que el Código prevé por medio de decretos sobre los diversos asuntos. La Comisión redactora elaboró esta parte del proyecto teniendo a la vista las disposiciones de la legislación comparada y tomando en consideración los derechos humanos fundamentales y las especiales características de Centroamérica. Se establecen las normas fundamentales sobre el contrato de

/trabajo,

trabajo, sobre el reglamento interior del trabajo, sobre salarios, vacaciones, riesgos profesionales y la especial responsabilidad del naviero en casos de naufragio. Como ya se indicó, muchas de las disposiciones siguen los lineamientos del Código Internacional de la Gente de Mar, compilado por la Oficina Internacional del Trabajo, con base en los convenios y las recomendaciones aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo(algunos convenio han sido ratificados por Nicaragua); pero se tuvieron siempre presentes las especiales características de los estados centroamericanos y, sobre todo, sus ordenamientos constitucionales.

10. El comercio marítimo

La parte central del problema marítimo es, sin duda, el problema de la navegación, o mejor dicho, de la explotación comercial del buque, Para redactar el libro relativo al comercio marítimo, la Comisión tomó en cuenta los resultados de la gira de estudio realizada por los países centroamericanos, los usos del mar, la jurisprudencia comparada, la más reputada doctrina jurídica, la legislación comparada sobre la materia, y algunos proyectos legislativos, como el del Código de Comercio Uniforme para los Estados Unidos de Norteamérica y el del Código de Comercio Mexicano.

a) El buque

Se reglamenta, en forma novedosa --pero de acuerdo con los sistemas jurídicos latinos-- el problema de la construcción del navío y la importantísima institución de los astilleros, que se espera se desarrollarán en los Estados centroamericanos. Se da a las autoridades administrativas la necesaria intervención y se reglamentan los diversos tipos del contrato de construcción. Se consideró conveniente, de acuerdo con el derecho comparado, que la nave en construcción puede ser hipotecada.

La propiedad del buque es motivo de especial y novedosa regulación. Con vistas a la categoría de universalidad de hecho que el buque tiene, se resuelve el problema de la ligazón estrecha entre el buque propiamente dicho y sus accesorios, problema que ha tenido relevancia en la jurisprudencia comparada, principalmente cuando los accesorios son propiedad de terceros. Apartándose

/de la

de la tradición latina, por razones prácticas imperativas, el proyecto es establece el sistema inglés de la propiedad quirataria, que tiende a universalizarse y que ha sido adoptado ya por algunos ordenamientos jurídicos latinos, como el Código Italiano de la Navegación.

Para reglamentar los privilegios marítimos, se tuvo en consideración el contenido del Convenio de Bruselas sobre la materia y el carácter de interés universal que el problema tiene.

Se consideró que la empresa naval tiene en el comercio marítimo moderno una importancia primordial, y por ello se establecen en el proyecto las bases fundamentales para su regulación.

El problema de la responsabilidad del naviero en relación con la navegación es resuelto en el proyecto siguiendo los lineamientos de la doctrina y la jurisprudencia comparadas. Se creyó conveniente mantener, para actualizar el principio de limitación de la responsabilidad, el tradicional sistema latino del abandono.

b) Arrendamiento y fletamento

Por exigencias de la práctica moderna, los más adelantados ordenamientos distinguen (Ley Suiza de la Navegación) el contrato de arrendamiento de la nave del contrato de fletamento. Así se hace en el proyecto y se establecen los efectos que, en razón de su especial naturaleza, debe producir el contrato de arrendamiento del buque.

El fletamento tiene también una regulación bastante elaborada siguiendo los lineamientos doctrinales más adelantados. Por lo que respecta a la responsabilidad del naviero como transportador (tema de gran importancia práctica) se creyó conveniente no limitar esa responsabilidad a una cantidad fija (que resultaría inapropiado en países de moneda fluctuante y de valoración distinta), y se refirió el límite de la responsabilidad a un índice también fluctuante, como es el salario. Igual sistema se siguió en relación con la responsabilidad por daños al equipaje, sólo que refiriendo la limitación de la responsabilidad al valor del pasaje.

/Tomando

Tomando en consideración las Reglas de La Haya y el Convenio de Bruselas de 1924, aunque apartándose de ellos cuando fue necesario, se reguló de manera lógica y práctica el problema de la responsabilidad del naviero en relación con el transporte de cosas. Se establece que los navieros sólo podrán reducir su responsabilidad contractualmente si ofrecen a los cargadores una tarifa especial, reducida en relación con la ordinaria, para que el porteador pueda escoger. Se regulan, de acuerdo con las enseñanzas de la práctica y de la jurisprudencia comparada, las atribuciones y derechos del porteador y del consignatario.

Se distingue de manera expresa entre el fletamento de buque por entero el fletamento por compartimento, el fletamento de mercancías determinadas y el fletamento o transporte de personas. Se proponen en el proyecto las soluciones que se estimaron más adecuadas, de acuerdo con la jurisprudencia comparada y la doctrina más autorizada.

c) Las compraventas marítimas

Considerando la importancia práctica de las compraventas marítimas y la gran elaboración doctrinal realizada en los últimos tiempos, así como las compilaciones de usos marítimos sobre la materia --como la realizada por la Cámara Internacional de Comercio conocida con el nombre de "Reglas de Viena" -- que van adquiriendo aplicación universal, el proyecto propone una reglamentación basada en los indicados antecedentes y en proyectos legislativos como el mexicano y el norteamericano que antes se citaron. Se consideró conveniente regular las principales obligaciones de las partes y fijar la situación de las mismas en relación con los contratos.

d) El seguro marítimo

Esta antigua institución, creación típica del Derecho Marítimo medieval, ha evolucionado en concordancia con la evolución económica. De ser antiguamente un contrato rigurosamente formal se ha transformado en un contrato consensual. Por tanto, abandonando el formalismo tradicional, se regula el contrato como consensual. Se deja una gran amplitud al juego de la voluntad de las partes, por lo que las normas que el proyecto establece, a diferencia de las normas que suelen regular el seguro terrestre, son supletorias. Pero

/se acentúa

se acentúa el carácter imperativo de las normas que perfilan el contrato de seguro marítimo como un contrato eminentemente compensatorio y de exquisita buena fe. Se recoge, aunque en forma atenuada por las enseñanzas prácticas, la prohibición tradicional del seguro marítimo sobre las personas que sólo podrá contratarse por una suma limitada y teniendo siempre como beneficiarios a los parientes o dependientes económicos del asegurado.

e) Las averías gruesas

El carácter supletorio de las normas reguladoras de las averías gruesas se acentúa si consideramos que, por voluntad de las partes, en la generalidad de los contratos de fletamento las averías gruesas se regulan por las reglas de York-Amberes. Dichas reglas fueron seguidas en su orientación general pero se creyó conveniente y justo apartarse de ellas en los casos en que su aplicación resultaría injusta o contraria a los ordenamientos y tradiciones jurídicos centroamericanos.

f) La agencia marítima

La institución de la agencia marítima cobra cada vez mayor importancia y se va perfilando por la doctrina y por la legislación comparadas. En el proyecto se creyó conveniente, de acuerdo con las condiciones de Centroamérica y con las orientaciones doctrinales más atendibles, establecer la situación jurídica del agente como representante o mandatario del naviero; y regular las relaciones entre las partes en el contrato de agencia y las repercusiones del ejercicio de la actividad del agente en relación con los terceros.

11. Consideración final

La Comisión redactora cree haber formulado un proyecto moderno, orientado en las corrientes doctrinales más avanzadas y ajustado a las especiales condiciones y circunstancias de los países a los cuales el proyecto habrá de proponerse. Contiene una reglamentación básica y fundamental, propia de un Código, que habrá de ser complementada por decretos y reglamentos. Si el proyecto fuese aceptado, la Comisión formularía, con base en los materiales recogidos para la realización de su trabajo, los proyectos de decretos, reglamentos y recomendaciones que se considerasen necesarios.

/PROYECTO

PROYECTO DE
CODIGO MARITIMO CENTROAMERICANO

INDICE

/Título II.

Página

Libro Cuarto
Del comercio marítimo

Anexo

CODIGO MARITIMO CENTROAMERICANO

/LIBRO PRIMERO

LIBRO PRIMERO

TITULO PRELIMINAR

Capítulo único

Artículo 1. Las disposiciones de este Código se aplicarán a los bienes del dominio marítimo, a las empresas navieras, a los buques y a los actos y relaciones del comercio marítimo.

Artículo 2. Los buques nacionales de los países centroamericanos y los actos jurídicos con ellos relacionados estarán sometidos a la legislación del país de su bandera. Si el buque se encontrare en aguas extranjeras, se aplicará la ley centroamericana correspondiente en lo que no interfiera con la aplicación que de su ley haga el Estado en cuyas aguas el buque navegue.

Artículo 3. A las faltas y a los delitos cometidos a bordo de un buque centroamericano se aplicará la ley del país de su bandera, salvo que, habiéndose realizado la falta o el delito en aguas extranjeras, queden los inculpados sometidos a la jurisdicción de otro país.

Artículo 4. Los buques centroamericanos en alta mar serán considerados como territorio del país de su bandera.

Artículo 5. Los buques extranjeros que se encuentren en aguas territoriales centroamericanas o en aguas interiores, se considerarán sometidos a las leyes del Estado en cuyas aguas naveguen. Si navegaren en aguas de bahías históricas, pertenecientes a varios países, se considerarán sometidos a las leyes del país ribereño que primero tome conocimiento de la cuestión relativa.

Artículo 6. Las autoridades centroamericanas intervendrán y aplicarán sus respectivas leyes, en casos de actos realizados a bordo de buques extranjeros en aguas centroamericanas:

a) Si se alterare el orden público del Estado correspondiente;

b) Si lo solicitaren el capitán del barco o el cónsul respectivo.

/TITULO I

TITULO I
DE LOS BIENES DEL DOMINIO MARITIMO

Capítulo único

Artículo 1. Serán considerados bienes del dominio marítimo:

a) El mar territorial y las aguas interiores;

b) El lecho de la plataforma continental hasta la isobata de 200 metros;

c) Los canales que comuniquen espacios marítimos;

d) Los ríos navegables;

e) Una zona territorial de veinte metros, medidos desde la línea de la marea más alta;

f) Los puertos y sus instalaciones;

g) Los recursos o productos de los bienes enumerados.

Artículo 2. Los bienes del dominio marítimo constituirán propiedad estatal, inalienable e imprescriptible, y sólo podrán apropiarse privadamente los recursos individualizados de dichos bienes.

Artículo 3. La utilización, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio marítimo sólo podrá realizarse mediante permiso, autorización o concesión otorgados por la autoridad marítima conforme a los reglamentos.

Artículo 4. Las construcciones o instalaciones que realicen los particulares de conformidad con sus permisos, autorizaciones o concesiones, estarán sometidos al régimen de la propiedad privada durante la vigencia de tales permisos, autorizaciones o concesiones, y terminados éstos por cualquier causa, los indicados bienes pasarán al dominio marítimo del Estado correspondiente.

/TITULO II

TITULO II
DE LAS AUTORIDADES MARITIMAS

Capítulo Unico

Artículo 1. La suprema autoridad marítima se ejercerá por el Presidente de la República a través de las dependencias que determine la ley.

Artículo 2. Los capitanes de puerto tendrán a sus órdenes a todo el personal portuario; ordenarán el tráfico en el puerto, inspeccionarán u ordenarán la inspección de los buques, y, en general, tendrán todas las atribuciones que corresponden a su calidad de autoridad suprema.

Artículo 3. La autoridad marítima determinará cuándo serán obligatorias las funciones de los pilotos de puerto.

Artículo 4. El capitán tendrá además de las atribuciones que este Código le confiere, el carácter de la más alta autoridad a bordo, y cuando se encuentre en alta mar o en aguas extranjeras, será considerado como el representante de las autoridades estatales del país de la bandera de su buque.

Artículo 5. Tendrá atribuciones de capitán no sólo el designado por el naviero, sino toda persona que, por cualquier motivo, asuma el mando de un buque centroamericano en el mar.

Artículo 6. La autoridad del capitán no sufrirá menoscabo con la presencia del piloto de puerto a bordo, y en todo caso la responsabilidad de la dirección del buque corresponderá al capitán.

/ Artículo 7.

Artículo 7 El cuerpo del Resguardo Marítimo, dependiente del Poder Ejecutivo, tendrá a su cargo, en las aguas y puertos centroamericanos:

a) El control de la ejecución de las leyes y de los reglamentos marítimos portuarios;
b) La inspección de la navegación;
c) El control de la pesca;
d) La represión, en cooperación con las autoridades aduaneras, del contrabando;
e) Los asuntos relativos a hidrografía, telecomunicaciones y meteorología;
f) El auxilio a las embarcaciones en peligro.

Una ley determinará la organización y funcionamiento del Cuerpo del Resguardo Marítimo.

TITULO III
DEL REGISTRO MARITIMO, DE LA MATRICULA Y DE LA PATENTE DE NAVEGACION

Capítulo I

Del Registro Marítimo

Artículo 1. Cada Estado Centroamericano llevará, en los términos de los reglamentos respectivos, un Registro Público Marítimo.

Artículo 2. En el Registro Público Marítimo se inscribirán:

a) Las empresas navales;
b) Las embarcaciones con arqueo neto superior a cinco toneladas;
c) Los actos que produzcan traslado de dominio o gravamen sobre empresas navales o embarcaciones;
d) Los demás actos que las leyes o reglamentos determinen.

Artículo 3. Los actos sujetos a registro producirán efectos contra terceros desde la fecha y hora de su inscripción.

Artículo 4. Los registros y certificados de un Estado centroamericano, tendrán fe y producirán efectos jurídicos en los otros Estados de Centroamérica.

Artículo 5. El reglamento determinará la organización y la forma de operar del Registro Público Marítimo.

/Capítulo II

Capítulo II

De la matrícula y de la patente de nacionalidad y navegación

Artículo 1. Para que un buque adquiera la nacionalidad de un país centroamericano, el naviero deberá solicitar la inscripción del buque en el registro de matrículas del Registro Público Marítimo.

Artículo 2. La hoja de matrícula deberá contener:

a) La fecha y el número de la matrícula;

b) El nombre del propietario, su nacionalidad y domicilio y, en su caso, el nombre, nacionalidad y domicilio del propietario anterior;

c) Los datos de identificación de la sociedad clasificadora que, en su caso, haya realizado la clasificación del buque;

d) El nombre del buque y, si hubiere habido cambios de nombre, la indicación de los anteriores;

e) El año de la construcción del buque;

f) La indicación del tipo del buque; del material de su construcción; de los arqueos bruto y neto; de las medidas; de las máquinas o velas; del nombre del constructor y su domicilio; de la clave para el código internacional de señales de radio; de la velocidad estimada de crucero; y de cuantas características que se estimen necesarias para la identificación del buque;

g) El importe de los derechos pagados por la matrícula.

Artículo 3. Si no mediare certificado de sociedad clasificadora internacionalmente admitida, la autoridad marítima ordenará una inspección para determinar las condiciones de navegabilidad, y si éstas no fueren satisfactorias, deberá negarse el registro del buque.

Artículo 4. Para que pueda otorgarse la matrícula a un buque propiedad de persona extranjera, será necesario que ésta tenga representante autorizado en Centroamérica, y que garantice, a satisfacción de la autoridad marítima, las responsabilidades que le puedan resultar de la navegación.

Artículo 5. Autorizada la inscripción, el encargado del Registro expedirá un certificado de matrícula con los requisitos que establece al artículo 2.

/Artículo 6.

Artículo 6. El Presidente de la República deberá expedir, una vez extendido el certificado de matrícula correspondiente, una Patente Suprema de Navegación que contendrá, además de los datos del certificado de matrícula, la orden a las autoridades nacionales, y la súplica a las extranjeras, para que presten al buque la ayuda, protección y consideraciones necesarias para la navegación.

Artículo 7. Los cónsules centroamericanos podrán expedir certificados provisionales de navegación, en los casos en que los reglamentos lo autoricen. Estos certificados caducarán en un plazo improrrogable de noventa días naturales, si el buque no fuere presentado en dicho plazo en algún puerto centroamericano para su matriculación y la expedición de la Suprema Patente de Navegación.

Artículo 8. El certificado de matrícula surtirá efectos de patente de navegación, por un plazo de noventa días. Transcurrido dicho plazo la patente será imprescindible.

Artículo 9. Los buques matriculados en algún país centroamericano deberán usar la bandera del país de su matrícula, en los términos de las leyes y las costumbres de la navegación.

Artículo 10. Todo buque centroamericano deberá llevar a bordo un ejemplar de este Código. La autoridad marítima sancionará al capitán, en los términos del reglamento, por el incumplimiento de este precepto.

Artículo 11. Los Estados centroamericanos no reconocerán el abanderamiento de un buque centroamericano en un Estado extranjero, si previamente el Estado centroamericano correspondiente no hubiere autorizado la cancelación de la patente y los registros centroamericanos respectivos.

/TITULO IV

TITULO IV
DEL AUXILIO, DEL SALVAMENTO Y DE LOS NAUFRAGIOS

Capítulo I

DEL AUXILIO Y DEL SALVAMENTO EN EL MAR

Artículo 1. Serán aplicables en Centroamérica las disposiciones de la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas sobre auxilio y Salvamento Marítimos.*

Artículo 2. Todo capitán estará obligado a prestar auxilio a cualquier persona, incluso enemiga, que se encuentre en el mar en peligro de perecer. Sólo podrá excusarse la obligación de prestar auxilio, cuando al hacerlo implicare serio peligro para su propio buque, sus tripulantes o sus pasajeros. El incumplimiento de esta obligación se castigará con el doble de la pena que se aplique al delito de abandono de personas.

Artículo 3. La misma obligación de auxilio incumbirá a las autoridades marítimas o a cualquier persona que se encuentre en posibilidad de impartirlo, cuando el buque se encuentre en peligro o hubiere naufragado en lugar cercano a la costa.

Artículo 4. Cualquier persona podrá invadir u ocupar propiedades ajenas, si ello fuere necesario para prestar auxilio marítimo.

Capítulo II

De los naufragios

Artículo 1. La propiedad de los buques naufragados o de sus restos, seguirá perteneciendo a quien haya sido propietario en el momento del naufragio, cualquiera que sea el lugar donde los objetos respectivos se encuentren.

Artículo 2. Quien descubra y salve restos de un naufragio, deberá declarar el salvamento ante la autoridad marítima correspondiente, a cuya disposición pondrá los efectos salvados.

---

* Véase el Anexo, pág. 67.

/Artículo 3.

Artículo 3. La apropiación de los restos de un naufragio será considerada como delito de robo en despoblado.

Artículo 4. El salvador tendrá derecho a que se le cubran, por los interesados, los gastos de salvamento. Si quien tenga interés legítimo en los bienes salvados se negara a pagar los gastos de salvamento, el juez ordenará la inmediata subasta de los bienes salvados, y con su producto pagará los gastos indicados. El remanente se pondrá a disposición de quien haya tenido interés legítimo sobre los bienes, al acaecer el naufragio.

Artículo 5. Si en un término de treinta días no se presentare persona alguna que acreditar a interés legítimo sobre los bienes salvados. la autoridad marítima a cuya disposición estén, los subastará en los términos del artículo anterior.

Artículo 6. Si el naufragio hubiere ocurrido en aguas territoriales o interiores y el buque y sus restos constituyeren obstáculo para la navegación, la autoridad marítima señalará al naviero un plazo prudente para que los retire. Si el naviero no procediere a retirar el buque o sus restos, los bienes se considerarán abandonados a favor del Estado.

TITULO V
DEL SERVICIO DE NAVEGACION

Capítulo unico

Artículo 1. La prestación del servicio de transporte marítimo estará sujeta a concesión.

Artículo 2. Los reglamentos determinarán los requisitos y formas de otorgamiento de las concesiones.

Artículo 3. Cada concesión determinará la forma en que el servicio habrá de prestarse.

Artículo 4. El cobro de fletes y pasajes se hará conforme a las tarifas que haya aprobado la autoridad marítima.

/Artículo 5.

Artículo 5. Serán causa de revocación de una concesión:

a) Que el concesionario interrumpa el servicio sin autorización;

b) Que el concesionario enajene sin autorización, total o parcialmente, los derechos de su concesión o las embarcaciones y equipos dedicados al servicio;

c) El incumplimiento de las condiciones o requisitos establecidos en el acuerdo de concesión.

Artículo 6. Una concesión otorgada por un Estado centroamericano, surtirá efectos en los otros países de Centroamérica.

/LIBRO SEGUNDO

LIBRO SEGUNDO

TITULO UNICO
DE LOS PUERTOS MARITIMOS

Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1. El Poder Ejecutivo determinará, mediante decreto, el establecimiento de un puerto marítimo y el territorio que al mismo corresponderá.

Artículo 2. Los puertos marítimos de Centroamérica estarán abiertos a la navegación de los buques de todos los países.

Artículo 3. El Poder Ejecutivo podrá autorizar, mediante concesión a ciudadanos o a sociedades navieras centroamericanas, la construcción de puertos privados, dedicados exclusivamente a su servicio.

Artículo 4. El Estado no tendrá ingerencia alguna en la administración de los puertos privados, pero tendrá sobre los mismos los controles relativos a la materia aduanera y en general, a la aplicación de la ley.

Artículo 5. La empresa concesionaria de un puerto privado no podrá prestar servicios portuarios a terceros, salvo en casos de salvamento.

Artículo 6. El Estado podrá autorizar, mediante concesión presidencial, la administración privada de un puerto público.

Artículo 7. La administración privada de un puerto público estará sometida al control estatal, y deberá observar todas las leyes y reglamentos relativos a balizaje y navegación, seguridad de las personas y de los bienes, policía y migración, aduana, leyes del trabajo y demás disposiciones que el Estado dicte para la administración y seguridad del puerto.

Artículo 8. Si se considerare, en cualquier momento, que la administración no es satisfactoria, el Estado podrá revocar la concesión si en un plazo de seis meses no se toman las medidas que se determinen para la regularización de los servicios portuarios.

/Artículo 9.

Artículo 9. Si el Estado y la empresa concesionaria no se pusieren de acuerdo, en el caso de revocación, sobre la indemnización que habrá de pagarse al concesionario por el valor de sus instalaciones, el monto de dicha indemnización lo fijara el juez, con audiencia de peritos.

Capítulo II

De la operación de los puertos

Artículo 1. Los movimientos de entrada y salida de buques en los puertos quedarán sujetos a las prioridades que establezca el reglamento.

Artículo 2. Los reglamentos de prioridad no discriminarán buques por razón de pabellon ni por concepto del monto de los derechos que deberán pagar al puerto.

Artículo 3. Los reglamentos de prioridad serán de interés público, y los acuerdos entre particulares no podrán modificarlos; pero los interesados podrán, en casos concretos, renunciar a sus derechos de prioridad.

Artículo 4. A los buques centroamericanos procedentes de algún puerto de Centroamérica, sólo se les exigirán los siguientes documentos para para otorgarles su permiso de entrada al puerto:

a) Manifestación de mercancías por desembarcar;

b) En su caso, lista de pasajeros.

Los funcionarios del puerto podrán exigir, si lo estiman conveniente, que se les muestren la Suprema Patente de Navegación y el permiso de salida del puerto de donde proceda el buque.

Artículo 5. A los buques extranjeros, o procedentes de un puerto extranjero, se les exigirán, además de los documentos enumerados en el Artículo anterior, los siguientes:

a) Certificado de arqueo;

b) Libro de ruta o documentos que lo sustituyan;

c) Lista de la tripulación;

/d) Relación,

d) Relación, por triplicado, de pasajeros que habrán de internarse en el país;

e) Lista de pasajeros que volverán a embarcar;

f) Patente o certificado de sanidad;

g) Listas de equipaje de la tripulación y de los pasajeros que habrán de desembarcar, y de las valijas postales que desembarcarán;

h) Declaración de explosivos y de otras mercancías peligrosas a bordo, por desembarcar o en tránsito.

Artículo 6. Los buques que sólo hayan venido a la rada o al antepuerto a buscar abrigo, o que sólo hayan tenido contacto con tierra por medio de comunicación a distancia, podrán abandonar su lugar de fondeo sin aviso o formalidad alguna.

Artículo 7. Los buques que hayan establecido contacto directo con el puerto, deberán obtener un permiso de salida.

Artículo 8. Las autoridades portuarias exigirán, para expedir el permiso de salida:

a) Certificado de la policía;

b) Certificado de sanidad;

c) Recibo de pago de derechos al puerto, o garantía para dicho pago.

Artículo 9. Las autoridades marítimas procurarán proporcionar formularios para la anotación de los documentos a que se refieren los artículos anteriores.

Artículo 10. Las administraciones portuarias no responderán por daños causados a la mercancía en su manejo, durante su permanencia en los locales del puerto, o por cualquiera otra causa que no implique culpa directa de la administración.

Artículo 11. La administración portuaria tendrá derecho de retención sobre las mercancías sujetas al pago de derechos al puerto. Si los interesados no cubrieren los derechos en el término prudente que la administración les señale, podrá proceder la autoridad a subastar las mercancías. Del importe de la subasta se pagarán los derechos portuarios, y el remanente se conservará a disposición de los interesados.

Capítulo III

De los servicios de pilotaje

Artículo 1. Por servicios de pilotaje se entenderá no sólo la conducción de los buques a la entrada y salida de los puertos, sino también la ayuda para las maniobras de amarre y desamarre de los buques.

Artículo 2. El reglamento de pilotaje determinará la forma de prestación del servicio y la organización del personal de pilotaje.

Artículo 3. La dependencia administrativa que el reglamento señale hará la designación de los pilotos, previa la comprobación de sus conocimientos y preparación técnica.

Artículo 4. Los pilotos se someterán a las órdenes de las autoridades portuarias.

Artículo 5. Los pilotos serán trabajadores portuarios. Su remuneración consistirá en un salario mínimo mensual y en una cucta o prima adicional calculada sobre los derechos de pilotaje cobrados por el puerto y en relación con los servicios prestados por el piloto.

Artículo 6. La autoridad marítima establecerá las tarifas para el cobro de los derechos de pilotaje.

Capítulo IV

De la policía de los puertos

Artículo 1. La policía portuaria dependerá directamente del Capitán o del Director General del Puerto.

Artículo 2. Queda prohibido arrojar inmundicias a las aguas y dependencias del puerto, y depositar objetos que obstruyan las instalaciones o azolven las radas.

Artículo 3. Los propietarios de embarcaciones viejas que no puedan navegar estarán obligados a desmantelarlas y a retirar los restos al lugar que la autoridad portuaria señale.

Artículo 4. Queda prohibido amarrar embarcaciones en faros, balizas o boyas, y arrojar las anclas de manera que pongan en peligro dichas instalaciones.

/Artículo 5.

Artículo 5. Indempendientemente de las facultades de las autoridades portuarias para evitar las violaciones de los artículos anteriores, el Reglamento determinará las penas aplicables por dichas contravenciones.

Capítulo V

De los puertos de administración estatal

Artículo 1. El capitán de puerto o el Director del mismo serán nombrados por el Ejecutivo, a través de la dependencia que determine la ley y tendrán, en términos generales, las atribuciones que determina el Artículo 2 del Capítulo único, Título II de este Código.

Artículo 2. Los funcionariso y empleados administrativos que no dependan directamente de la Dirección o de la Capitanía del puerto, colaborarán, sin embargo, con los funcionarios portuarios, y seguirán sus instrucciones.

Artículo 3. El Director, o Capitán del puerto podrá impedir la entrada a las instalaciones portuarias, o su estancia en ellas, a los funcionarios o empleados de otras dependencias que no obedezcan las ordenes que dicte en el ejercicio de su función.

Capítulo VI

De los puertos autónomos

Artículo 1. El Estado podrá instituir la administración autónoma de un puerto marítimo, mediante decreto del Presidente de la República.

Artículo 2. La Administración autónoma de un puerto tendrá personalidad jurídica propia.

Artículo 3. Serán autoridades de la Administración Autónoma de un puerto marítimo:

a) El Consejo de Administración;

b) El Director General del Puerto;

c) El Comisario o el Consejo de Vigilancia.

/Artículo 4.

Artículo 4. El Consejo de Administración se compondrá cuando menos de 5 miembros, que serán

a) Un presidente, nombrado directamente por el Presidente de la República;
b) Cuando menos un vocal nombrado por la Cámara de Comercio en cuya jurisdicción territorial el puerto se encuentre comprendido;
c) Cuando menos un vocal nombrado por la Autoridad Municipal de la principal población que se encuentre ubicada dentro del territorio del puerto;
d) Un representante de la organización que agrupe a los pilotos de puerto;
e) Un representante de los trabajadores portuarios;
f) Los demás vocales que el decreto determine.

Artículo 5. No podrán ser vocales del Consejo de Administración, ni Directores generales de un puerto autónomo, los miembros de la Asamblea Nacional ni los militares en servicio activo.

Artículo 6. Corresponderá al Consejo de Administración:

a) Dictar las normas a que habrá de sujetarse la administración del puerto;
b) Fijar las tarifas que habrán de aplicarse al cobro de los servicios portuarios;
c) Todas las atribuciones inherentes a su calidad de autoridad portuaria suprema.

Artículo 7. El Director General del Puerto tendrá el carácter de delegado ejecutivo del Consejo de Administración, y se encargará de la directa administración del puerto.

Tendrá, entre otras atribuciones, las siguientes:

a) Designar al personal de la Administración;
b) Invertir, previo acuerdo del Consejo, los recursos de la Administración;
c) Ejecutar los acuerdos del Consejo;
d) Representar a la Administración frente a terceros.

Artículo 8. En los asuntos de orden público, el Director General será considerado como agente del poder estatal y, dentro de la circunscripción del puerto y por lo que hace a las funciones y servicios del

/mismo,

mismo, le estarán sometidos los servicios públicos y los agentes de la autoridad administrativa. Las fuerzas armadas le impartirán el auxilio que solicite para el desempeño de sus funciones.

Artículo 9. El Patrimonio de la Administración Autónoma de un Puerto Marítimo se integrará con los siguientes elementos activos

a) Los bienes que le adjudique el decreto de constitución;

b) Los productos de dichos bienes;

c) Las cuotas y los derechos que se cobren por los servicios portuarios;

d) Los subsidios y donativos del Estado;

e) Los demás bienes que, por cualquier título, adquiera.

Artículo 10. Los Presupuestos de ingresos y egresos de la Administración Autónoma, serán sometidos por el Director General a la aprobación del Consejo de Administración.

Artículo 11. El Comisario o, en su caso, el Consejo de Vigilancia, será designado por el Presidente de la República.

Artículo 12. Los emolumentos de los comisarios o miembros del Consejo de Vigilancia serán determinados por el Consejo de Administración y cubiertos dentro del Presupuesto General de la Administración del puerto.

Artículo 13. El Comisario o los miembros del Consejo de Vigilancia tendrán las más amplias facultades para inspeccionar las instalaciones y servicios del puerto, y para vigilar las actividades del Consejo de Administración y del Director General del Puerto.

Cada año, durante el mes de enero, rendirán un informe al Presidente de la República. De dicho informe se enviará una copia al Consejo de Administración

Artículo 14. El Consejo de Vigilancia determinará, autónomamente, la forma de desempeñar sus funciones.

Artículo 15. En cualquier momento en que los vigilantes descubran anomalías en la administración deberán comunicarlas al Presidente de la República y al Consejo de Administración.

Artículo 16. El Director General del Puerto sólo podrá ser retirado por causa grave, a juicio del Consejo de Administración.

/LIBRO

LIBRO TERCERO

TITULO I
DE LA ACTIVIDAD A BORDO DEL BUQUE

Capítulo I

Del mando del buque

Artículo 1. El capitán tendrá suprema autoridad a bordo, y en alta mar será considerado como representante de las autoridades del país de la bandera del buque.

Artículo 2. El capitán tendrá las siguientes funciones públicas en alta mar:

a) Detener a los inculpados y proceder a la instrucción del sumario en todos los casos de delitos consumados a bordo;

b) Actuar como oficial del Registro Civil;

c) Actuar como notario público;

d) Someter a su autoridad a cuantas personas se encuentren a bordo;

e) Recurrir a las medidas que considere necesarias, sin restricción alguna para mantener el orden y la disciplina a bordo del buque.

Artículo 3. Al arribar a un puerto nacional, deberá el capitán dar cuenta de su actuación a las autoridades competentes y corresponderá a las mismas hacerse cargo de los procesos y consignar en sus archivos o protocolos los actos autorizados por el capitán.

Artículo 4. El capitán será considerado como representante del naviero y éste será responsable, frente a terceros, de los actos que el capitán ejecute en función de la navegación o en relación con la empresa comercial del naviero.

Artículo 5. En caso de ausencia o incapacidad del capitán, el primer oficial asumirá el mando del navío, con todas las funciones que le son propias, hasta que el naviero haya designado nuevo capitán.

Artículo 6. En los casos de ausencia o incapacidad del primer oficial, le sucederán en el mando los demás oficiales, por riguroso orden jerárquico.

/Artículo 7.

Artículo 7. Si no existieren diferencias de grados entre la oficialidad, la junta de oficiales, o en su defecto, la tripulación, designará por mayoría de votos un capitán provisional.

Artículo 8. El capitán será responsable de los actos que ejecute excediéndose en sus funciones o de la aplicación de medidas disciplinarias o sanciones innecesarias; pero, en todo caso, los miembros de la tripulación deberán obedecer sus órdenes.

Artículo 9. Si la mitad de la tripulación, o el primero o segundo oficiales, elevaran al capitán una queja referente al estado del buque, por considerarlo peligroso para la navegación, el capitán estará obligado a hacer examinar el buque por alguna entidad de reconocida competencia en la materia.

Artículo 10. El capitán tendrá derecho a solicitar en cualquier país centroamericano donde el barco se encuentre, cuando lo estime conveniente para la conservación del orden a bordo, el auxilio de la fuerza pública, y tanto las autoridades portuarias, como las militares y las municipales, tendrán obligación de prestar el auxilio solicitado

Capítulo II

De la oficialidad

Artículo 1. El primer oficial se encargará, bajo la autoridad del capitán, de establecer los rumbos y determinar las circunstancias técnicas de la navegación.

Artículo 2. El primer oficial tendrá la obligación de llevar consigo las cartas de los mares por donde el buque haya de navegar, y cuidará de los aparatos de orientación.

Artículo 3. Estarán bajo la responsabilidad del piloto, el cuaderno de bitácora y el diario de la navegación.

Artículo 4. El contramaestre estará bajo las órdenes del primer oficial y de los demás oficiales de puente y tendrá a su cargo la administración y vigilancia del buque. Sus obligaciones serán:

/a) Cuidar

a) Cuidar de la conservación del buque en general y proponer al capitán las reparaciones que considere necesarias;
b) Cuidar del ordenamiento y la estiba del cargamento;
c) Cuidar del orden y la disciplina de la tripulación, y vigilar la ejecución de los trabajos que asigne a la marinería.

Artículo 5. El primer maquinista tendrá a su cargo la dirección y el cuidado de las máquinas y aparatos del sistema de propulsión del buque, supervisará el abastecimiento de combustible y determinará las condiciones de trabajo del personal a sus órdenes, dentro de los límites de la presente ley y de la legislación general de trabajo.

Artículo 6. A cargo del radio-operador quedará el servicio de comunicaciones por radio, siendo dicho radio-operador responsable del manejo y funcionamiento de los aparatos electrónicos.

Artículo 7. Las disposiciones de los artículos 1 al 6 de este capítulo se considerarán aplicables cuando no exista un reglamento especial del buque.

Artículo 8. Si hubiere discrepancia entre alguno o algunos oficiales y el capitán con respecto a las medidas técnicas que hubieren podido ordenarse en relación con la función específicamente encomendada a cada oficial, podrá hacer constar su protesta al respecto en el libro de navegación quien no estuviere de acuerdo, y obedecerá estrictamente las determinaciones del capitán.

Capítulo III

De la marinería

Artículo 1. Los marineros deberán guardar la más absoluta disciplina y ejecutar las órdenes de los oficiales.

Artículo 2. Si algún marinero estimase inapropiadas las órdenes recibidas por considerarlas contrarias a lo estipulado en su contrato o al reglamento de trabajo, deberá obedecerlas estrictamente y tendrá derecho de presentar la reclamación que le parezca procedente, al llegar a un puerto, ante la autoridad marítima, o consular, competente.

Capítulo IV

De los sobrecargos

/Artículo 1.

Artículo 1. Los sobrecargos serán designados por el naviero o por los cargadores y tendrán a su cargo las funciones comerciales que sus comitentes les hubieren encomendado.

Artículo 2. La responsabilidad y facultades del capitán, por cuanto al aspecto comercial se refiere, cesarán cuando haya designación de sobrecargo.

Artículo 3. Los sobrecargos tendrán prohibido hacer, sin autorización del naviero o de los cargadores, negocio alguno por cuenta propia durante el viaje.

Se exceptúa de la prohibición anterior, el comercio de pacotilla permitido por los usos del puerto de donde el buque haya sido despachado.

Artículo 4. El naviero o los cargadores, en su caso, no podrán oponer contra terceros las limitaciones contenidas en el contrato del sobrecargo o las instrucciones que éste haya recibido.

Capítulo V

De los libros a bordo

Artículo 1. El diario de la navegación y el cuaderno de bitácora deberán ser autorizados por la autoridad competente.

Artículo 2. En el diario de la navegación y en el cuaderno de bitácora se anotarán diariamente el estado de la atmósfera, los rumbos y las velocidades de los vientos, los rumbos a que se navegue, las variaciones magnéticas, las distancias recorridas y las posiciones del buque, los detalles técnicos y mecánicos de la operación de las máquinas y las demás circunstancias e incidencias de la navegación. En el libro de navegación deberán concentrarse los datos contenidos en los diversos informes que rindan los oficiales.

TITULO II
DEL TRABAJO EN EL MAR

Capítulo I

Disposiciones preliminares

Artículo 1. Las disposiciones de este título se aplicarán a todas las personas que trabajen en los barcos, con excepción de aquéllas que sólo presten sus servicios a bordo mientras el barco se encuentre en puerto.

Artículo 2. Habrá igualdad de trato para todos los trabajadores, sin distinción de nacionalidad, domicilio, raza o sexo.

Artículo 3. No serán renunciables las disposiciones legales que establecen derechos a favor de los trabajadores.

Artículo 4. Los créditos derivados del contrato de trabajo serán preferentes a cualesquiera otros créditos contra el naviero, incluyendo los fiscales.

Artículo 5. En defecto de la presente ley, se aplicarán las disposiciones de las leyes laborales del país de la bandera del buque.

Artículo 6. A menos de que se disponga lo contrario en alguno de los capítulos del presente Título, las disposiciones del mismo no se aplicarán a los barcos pesqueros ni a los de menos de doscientas toneladas de arqueo bruto, que deberán sujetarse al reglamento especial que apruebe la autoridad marítima competente.

Capítulo II

Del contrato del trabajo

Artículo 1. El naviero deberá celebrar, por escrito, un contrato de trabajo con el capitán, los oficiales y los marineros de la tripulación.

Artículo 2. La falta de forma escrita será imputable al naviero; no invalidará el contrato, ni perjudicará al trabajador en lo más mínimo.

Artículo 3. El capitán será considerado representante del naviero para la celebración de los contratos de trabajo con oficiales y marineros.

/Artículo 4.

Artículo 4. La autoridad administrativa determinará, por disposición de aplicación general, el porcentaje de trabajadores nacionales que deberán contratarse como miembros de la tripulación de un barco.

Artículo 5. No deberá exigirse a los trabajadores de mar pago alguno relacionado con la celebración de su contrato o con su colocación a bordo de un barco.

Artículo 6. No deberán emplearse en los barcos menores de 18 años; no obstante, podrán admitirse por excepción mayores de 16 a quienes, previo examen médico, la autoridad administrativa conceda permiso para trabajar a bordo de barcos-escuela sujetos siempre a la vigilancia de la autoridad administrativa y los contratos que les conciernan deberán celebrarse por su representante legal.

Artículo 7. El capitán o el naviero que infrinjan los artículos 5 y 6 serán sancionados con una multa equivalente al décuplo del sueldo mensual de un marinero, de los de ínfima clase ocupados en el barco. Esta multa será aplicada por la autoridad competente del puerto de matrícula.

Artículo 8. Ninguna persona deberá ser contratada sin la presentación del certificado médico que compruebe su aptitud para el desempeño del trabajo. Por la infracción de este artículo se aplicará al naviero o al capitán la sanción establecida en el Artículo anterior.

Artículo 9. Nadie podrá ejercer, ni ser contratado para ejercer a bordo de un buque, las funciones de capitán, de oficial de puente, de maquinista, de radio-telegrafista, de marinero preferente, de cocinero de buque, si no posee un certificado que pruebe su capacidad o aptitud para el ejercicio de dichas funciones, expedido o reconocido legalmente por algún país centroamericano.

Artículo 9 bis. El contrato de enrolamiento podrá celebrarse por duración determinada, por uno o más viajes o por duración indeterminada.

Artículo 10. El contrato de trabajo deberá contener:

a) Nombre y domicilio del naviero;

b) Nombre y domicilio, fecha de nacimiento o edad, lugar de nacimiento y nacionalidad del trabajador;

c) Datos de identificación del barco en que el trabajador prestará sus servicios;

/d) Condiciones

d) Condiciones en que el trabajo deberá prestarse, con la indicación de si éste es por viaje o a término;

e) Determinación de la jornada de trabajo y de días de descanso;

f) Datos relativos al seguro del trabajador contra enfermedades y accidentes;

g) Monto del salario, días de pago y la forma de computar los salarios por tiempo extraordinario;

h) Fecha de expiración del contrato, si fuere por tiempo determinado;

i) Si el contrato fuere por viaje, indicación del puerto de destino y del tiempo que deba transcurrir después de la llegada, para que el trabajador pueda ser dado de baja;

j) Si el contrato fuere por tiempo indeterminado, circunstancias que darán derecho a las partes para rescindirlo, y antelación con que deberá presentarse el aviso de rescisión, que deberá ser igual para el naviero y para el trabajador;

k) Indicación de las vacaciones anuales que se concederán y pagarán al trabajador;

l) Lugar y fecha en que el trabajador deberá presentarse a bordo;

m) Lugar y fecha en que el contrato se firma;

n) Firma de los contratantes. Si alguno no supiera firmar, firmará por él otra persona a su solicitud, y ello será certificado por la autoridad administrativa.

Artículo 11. El contrato no deberá contener cláusulas contrarias al derecho, a la moral, o al interés legítimo del trabajador.

Artículo 12. A cada trabajador se le entregará, a la terminación de su contrato, una cartilla marina en la cual deberá hacer constar el capitán su empleo a bordo del buque. La forma y el contenido de la cartilla serán determinados por el reglamento; en ningún caso se hará referencia a la calidad del trabajo o a los salarios del trabajador. En défecto del reglamento, la cartilla contendrá los datos y requisitos establecidos por los usos.

Artículo 13. El trabajador tendrá derecho, en cualquier tiempo, a que el capitán le expida, por separado, una constancia sobre la calidad de su trabajo.

Artículo 14. Los miembros de la tripulación de un barco deberán ser registrados o enlistados por la autoridad marítima competente, o por un cónsul

/centroamericano.

centroamericano, si el buque se encontrase en aguas extranjeras. Para el enlistamiento, el capitán entregará a la autoridad la lista de la tripulación, por triplicado, y tres copias de los contratos de trabajo.

La autoridad devolverá una copia autorizada de la lista y de cada contrato, que el capitán deberá conservar a bordo y exhibir en cada ocasión que la autoridad competente lo requiera.

Artículo 15. A cada trabajador deberá entregarse una copia firmada de su contrato.

Artículo 16. El capitán deberá colocar en lugar visible un extracto de la parte relativa a las condiciones generales de trabajo que figura en los contratos.

Artículo 17. Si el término de un contrato expirase durante una travesía, se considerará prorrogado, por ministerio de ley, hasta la arribada del buque al puerto de destino.

Artículo 18. Si el contrato fuese por tiempo indeterminado, podrá darse por terminado por cualquiera de las partes en cualquier puerto de arribo, previo aviso con la antelación estipulada en el contrato, que no será menor de un mes si se trata de oficiales, y de siete días en los casos de los demás miembros de la tripulación.

Artículo 19. Los trabajadores que hayan sido desembarcados mientras el contrato tenía validez, o a su terminación, tendrían derecho a ser transportados a cargo del armador a su propio país, o al puerto donde fueran contratados o al de zarpe.

Artículo 20. El contrato de trabajo se considerará terminado:

a) Por mutuo consentimiento;

b) Por muerte del trabajador o imposibilidad física o mental para prestar sus servicios;

c) Por pérdida total del buque o imposibilidad del mismo para navegar.

Artículo 21. Serán causas justas de despido de un trabajador:

a) La incompetencia para el desempeño de su función;

b) No presentarse a bordo en el tiempo debido, si el buque zarpa, o si el capitán se ha visto obligado a contratar otra persona para sustituir al faltista;

/c) Los actos

c) Los actos de indisciplina y desobediencia a las ordenes superiores, el maltrato a otras personas a bordo del buque, y la embriaguez frecuente durante las horas de trabajo;

d) La comisión de robo o destrucción de bienes; el hecho de llevar al barco subrepticiamente a personas o mercancías, beneficiándose el trabajador con pasaje o fletes.

Artículo 22. El trabajador podrá dar por rescindido su contrato con derecho a que se le pague un mes de salario y, en su caso, los gastos de transporte al lugar de su contratación, en los siguientes casos:

a) Si existiere epidemia contagiosa y virulenta en un puerto de destino, y el trabajador tuviere conocimiento de ello después de celebrado su contrato;

b) Cuando sobreviniere peligro de guerra inminente, o tal peligro aumentara en forma notoria;

c) En los casos de contrato por viaje, cuando la ruta se alterare considerablemente;

d) Si el buque no se encontrare en buenas condiciones para navegar;

e) Cuando el buque estuviere inadecuadamente equipado o su tripulación fuese inapropiada;

f) Si el buque fuere cargado o lastrado indebidamente;

g) Si el alojamiento de la tripulación se considerare insalubre;

h) Cuando el trabajador hubiere recibido mal trato del capitán, o cuando, recibiéndolo de otras personas, el capitán hubiese dejado de prestarle la protección adecuada;

i) Si no se le proporcionare alimentación adecuada.

Artículo 23. Cualquiera que haya sido el motivo de la terminación del contrato, el capitán deberá anotar la baja en la cartilla del trabajador; tal anotación deberá certificarse por la autoridad marítima competente o el cónsul centroamericano que corresponda.

Artículo 24. Las disposiciones de este capítulo sólo serán aplicables a los barcos de 100 o más toneladas brutas de arqueo. Para los barcos de menor tonelaje y pesqueros, la autoridad administrativa expedirá los reglamentos respectivos.

/Capítulo III

Capítulo III

Del reglamento de trabajo

Artículo 1. Corresponderá al capitán formular un reglamento de trabajo, que deberá ser sometido a la aprobación de la autoridad laboral competente.

Artículo 2. El reglamento de trabajo se fijará en lugares adecuados del buque, en letra impresa y fácilmente legible.

Artículo 3. El reglamento de trabajo contendrá:

a) Las funciones específicas de la oficilidad y la marinería;

b) La forma de organizar las guardias y los turnos;

c) La forma de pagar los salarios;

d) Las disposiciones especiales que se aplicarán cuando el buque se encuentre en puerto;

e) Las sanciones disciplinarias que el capitán podrá imponer a la tripulación;

f) Las características y detalle del uniforme que deberán usar los oficiales y los marineros, y las circunstancias en que su uso se considere reglamentario;

g) Cuantas disposiciones el capitán considere convenientes y que no sean contrarias a la presente ley y a las leyes laborales generales.

Capítulo IV

De la duración del trabajo a bordo y del salario

Artículo 1. Además del salario convenido, los trabajadores tendrán derecho a recibir un alojamiento y una alimentación adecuados.

/Artículo 1 bis.

Artículo 1 bis. La duración normal del trabajo de los miembros de la tripulación no será superior a la de los trabajadores de la industria. Sin embargo, no podrá exceder, en lo posible, de ocho horas por día y de 48 horas por semana.

El Poder Ejecutivo dictará normas detalladas referentes a la duración del trabajo en el mar, en los puertos, y en los días de arribo y zarpa para las diferentes clases de trabajadores y según el tonelaje del buque.

Artículo 2. La compensación por servicios extraordinarios nunca será inferior a la cuota ordinaria más un cincuenta por ciento. Si el trabajo se prestare en domingo o días festivos obligatorios, la compensación adicional no será inferior al 100 por ciento de la cuota ordinaria.

Artículo 3. Si el trabajador tuviese necesidad de viajar, según su contrato, para presentarse en el lugar donde deba iniciar su servicio a bordo, el salario le será pagado desde el momento de la iniciación de su viaje.

Artículo 4. Si el trabajador hubiese sido contratado por viaje y hubiera que calcular el salario diario, se tomará como base, en defecto de contrato, el tiempo normal en el que el viaje debió realizarse.

Artículo 5. Si el viaje se hubiese realizado en menos tiempo del fijado en el contrato, el trabajador tendrá derecho a recibir el salario completo estipulado, cuando hubiese sido contratado por viaje.

Artículo 6. Si el trabajador hubiese sido contratado por viaje y se hubiese fijado un término para la travesía, tendrá derecho a un salario diario adicional, calculado conforme al Artículo 4, cuando el viaje haya sido realizado en mayor término que el convenido, salvo cuando en el contrato se haya estipulado lo contrario.

Artículo 7. El naviero deberá pagar su salario al trabajador cuando el barco se encuentre en puerto y a intervalos no mayores de treinta días.

Artículo 8. El salario será pagado en la moneda del país en que el contrato fue celebrado, o en su equivalente en la moneda del lugar donde se haga el pago, a elección del trabajador.

Artículo 9. El trabajador tendrá derecho a que el importe de su salario se le sitúe por medio de giro en el lugar de su contratación.

/Artículo 10.

Artículo 10. Si el barco naufragare y resultare imposible establecer la fecha del siniestro, para el cálculo de los sueldos se presumirá, que la muerte del trabajador acaeció el día en que el barco debería haber llegado normalmente al puerto de destino.

Artículo 11. El naviero sólo podrá retener del salario la parte correspondiente a los impuestos que, sobre el mismo, deba pagar el trabajador; las cuotas relativas al seguro social y al sindicato; y los adelantos que, sobre el mismo salario el trabajador haya recibido del naviero. La retención de estos adelantos no excederá en ningún caso del treinta por ciento del importe del salario que deba pagarse en cada ocasión.

Artículo 12. El salario será inembargable, salvo cuando se trate de créditos por concepto de alimentos a cargo del trabajador.

Capítulo V

De las vacaciones

Artículo 1. El trabajador tendrá derecho, tras 12 meses de servicio ininterrumpido, a vacaciones anuales con goce de sueldo de duración no menor de 18 días laborables, por cada año de servicio, para los capitanes, oficiales, y operadores de radio; y no menor de 12 días, por cada año de servicio, para los demás miembros de la tripulación.

Artículo 2. Los trabajadores con no menos de 6 meses de servicio ininterrumpido tendrán derecho a una licencia de un día y medio laborables si se trata de capitanes, oficiales u operadores de radio, y a un día laborable si se trata de los demás miembros de la tripulación.

Artículo 3. El tiempo del aprendizaje se computará para calcular el período de servicio que da derecho a las vacaciones.

Artículo 4. Las interrupciones del servicio no imputables al trabajador, no se computarán para el cálculo del período que da derecho a vacaciones.

/Artículo 5.

Artículo 5. La continuidad del servicio no se considerará interrumpida por el cambio de dueño del barco en que el trabajador preste sus servicios, o por cambios en la explotación del barco. Tampoco se considerará interrumpido el servicio por cambio de barco del trabajador al servicio de un mismo naviero.

Artículo 6. En el período anual de vacaciones no deberán computarse los días feriados ni las interrupciones de servicio debidas a enfermedad o lesiones del trabajador.

Artículo 7. Las vacaciones se concederán en el lugar de contratación, o en el puerto de itinerario del buque que el trabajador escoja.

Artículo 8. El trabajador que se dé de baja y que ya haya adquirido el derecho a vacaciones, tendrá derecho al pago correspondiente por concepto de las mismas.

Capítulo VI

De los riesgos profesionales

Artículo 1. El trabajador que se enferme o resulte lesionado durante la prestación de sus servicios, tendrá derecho a tratamiento médico, suministro de medicinas y aparatos terapéuticos adecuados y suficientes, y al pago de sus gastos de alimentación y alojamiento, hasta su restablecimiento completo o hasta que se declare que la enfermedad o las lesiones hayan producido una incapacidad permanente. La obligación del naviero no comprenderá un período mayor de 16 semanas contadas a partir de la fecha de la lesión o del principio de la enfermedad.

Artículo 2. El naviero pagará, además, el salario del trabajador enfermo o lesionado.

Artículo 3. El naviero no será responsable cuando:

a) Cuando la lesión haya sido debida a una causa ajena al servicio del barco;

b) La lesión o la enfermedad se ocasionaron por acto intencional, imprudencia o mala conducta del trabajador.

/No se

No se aplicará el presente Artículo en el caso de enfermedades venéreas.

Artículo 4. El naviero tendrá la obligación de cubrir los gastos de alimentación y de traslado del trabajador enfermo o lesionado al puerto de contratación.

Artículo 5. En caso de incapacidad total permanente del trabajador, el naviero pagará, además de las prestaciones anteriormente enumeradas, el equivalente a 1 050 días de salario del trabajador.

Artículo 6. Si la incapacidad permanente fuere parcial, el trabajador tendrá derecho a recibir un porcentaje sobre la cantidad fijada en el Artículo anterior, como sigue:

a) Por la pérdida de los dos ojos, 100 %;
b) Por la pérdida de un ojo, 50%;
c) Por la pérdida de las dos extremidades superiores o inferiores, o de una extremidad superior y otra inferior, 100%;
d) Por la pérdida de una extremidad, 50%;
e) Por la pérdida del habla, 75%;
f) Por la pérdida de ambos oídos, 50%;
g) Por la pérdida de un oído, 30%;
h) Por la pérdida de la función genética, 75%;
i) Por cualquier otra incapacidad, a juicio del tribunal y salvo convenio entre las partes, entre un 10 y un 50%.

Artículo 7. En caso de muerte del trabajador, el naviero pagará a sus familiares, o a quienes dependan económicamente de él, el importe de los gastos del funeral, si el trabajador fuere sepultado en tierra, y el importe de 920 días de salario del propio trabajador.

Artículo 8. La responsabilidad personal del naviero, a que este capítulo se refiere, cesará si el trabajador estuviere incluído en un sistema de seguro social que cubra los riesgos de referencia, y en la medida en que los cubra.

Artículo 9. Si el naviero hubiere asegurado al trabajador, en seguro privado, contra los indicados riesgos, no cesará su responsabilidad hasta que la empresa aseguradora cubra las indemnizaciones correspondientes.

/Capítulo VII

Capítulo VII

De la responsabilidad del naviero en caso de naufragio

Artículo 1. En caso de pérdida del buque, o de imposibilidad para navegar, los trabajadores tendrán derecho a percibir su salario íntegro y sus gastos de alimentación y transporte hasta el lugar y fecha en que el naviero les proporcione trabajo en otro buque.

Artículo 2. Si el naviero optare por la rescisión de los contratos de trabajo, pagará a los trabajadores el equivalente de dos meses de salario más un tercio de dicho importe, por concepto de gastos de alimentación.

LIBRO CUARTO
DEL COMERCIO MARITIMO

TITULO I
DE LA CONSTRUCCION Y VENTA DEL NAVIO. DE LOS PRIVILEGIOS

Capítulo I

De la construcción del navío

Artículo 1. Los astilleros y varaderos que se establezcan en las repúblicas centroamericanas deberán registrarse y obtener permiso administrativo.

Artículo 2. Para que pueda iniciarse la construcción de un navío, deberán ser aprobados los planos respectivos por la autoridad administrativa.

Artículo 3. El contrato de construcción deberá inscribirse en el Registro Naval.

Artículo 4. La autoridad administrativa podrá ordenar que se suspenda la construcción de una nave, cuando no se cumplan los requisitos de seguridad para la navegación.

Artículo 5. Si el presunto adquirente aportase los materiales para la construcción, se aplicarán las normas relativas al contrato de obra y el navío se considerará propiedad del presunto armador, desde la iniciación de la construcción.

Artículo 6. Si la construcción se contratase con la obligación del astillero de poner por su cuenta los materiales, se considerará el contrato como de compraventa de cosa futura y la propiedad se trasladará al presunto adquirente al quedar terminado el proceso de construcción de la nave.

Artículo 7. La acción de responsabilidad contra el constructor, por defectos o vicios ocultos del navío, prescribirá en 6 meses a partir de la fecha en que el navío haya sido puesto a disposición del adquirente.

Artículo 8. El navío en construcción podrá ser hipotecado.

/Capítulo II

Capítulo II

De la propiedad de la nave

Sección I. De la propiedad

Artículo 1. A los navíos se aplicarán las normas relativas a los bienes muebles, salvo disposición en contrario.

Artículo 2. El navío y sus pertenencias constituirán una universidad de hecho.

Artículo 3. Se entenderán por pertenencias o accesorios del navío los instrumentos, anclas, cadenas, botes de salvamento, y en general todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación o al ornamento de la nave, así como los fletes devengados.

Artículo 4. La propiedad de terceros sobre los accesorios de la nave no podrá ser opuesta a quienes tengan privilegio sobre la misma.

Artículo 5. Si los accesorios fueren indispensables para la navegación, los terceros propietarios no podrán separarlos de la nave y podrán pedir ante el juez que constituya la copropiedad del navío y determine la proporción que les corresponda.

Artículo 6. La enajenación del buque supone la de los accesorios.

Artículo 7. Los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad u otros derechos reales sobre la nave deberán constar en escritura pública y ser inscritos en el Registro correspondiente a la matrícula de la nave.

Sección II. De la copropiedad

Artículo 9. La propiedad de un navío se considerará dividida en 24 quirates. Los quirates serán fraccionables.

Artículo 10. Las deliberaciones se resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate resolverá el juez.

/Artículo 11.

Artículo 11. Cualquier quiratario podrá pedir ante el juez la orden de reparación de la nave, y los quiratos de quienes se nieguen a cooperar a la reparación, podrán ser subastados por el juez. Los quiratarios tendrán el derecho de tanto.

Artículo 12. El acuerdo de venta de la nave requerirá unanimidad de quiratarios. Si cuando menos 15 votasen por la venta, el juez, a solicitud de cualquiera de ellos, previa audiencia de los disidentes, podrá autorizarla y realizarla con intervención judicial.

Capítulo III

De los privilegios marítimos

Artículo 1. Los privilegios sobre el navío constituídos y registrados en un país centroamericano serán considerados válidos en los 5 países de Centroamérica.

Artículo 2. Tendrán privilegio sobre el buque y sus accesorios, en el orden siguiente:

a) Los créditos del Estado, derivados de derecho o impuestos relativos al buque o a su navegación;

b) Los créditos a favor del capitán o de la tripulación, derivados de relaciones laborales;

c) Los gastos de salvamento o asistencia;

d) La cuota que corresponda a la nave en las averías comunes;

e) Los créditos derivados de indemnización por abordaje u otros accidentes navales.

f) Los créditos contraídos por el capitán para la conservación del buque o para la continuación del viaje; y

g) Las hipotecas y prendas debidamente registradas.

Artículo 3. Los créditos relativos a los incisos a), d), e) y f) del artículo anterior, se pagarán en orden inverso al de las fechas en que fueron contraídos.

Artículo 4. Los créditos relativos al último viaje serán preferentes a los relativos a los viajes anteriores.

/Artículo 5.

Artículo 5. Los privilegios no se extinguirán por cambio de propietario del navío.

Artículo 6. Los créditos privilegiados, con excepción de la hipoteca, se extinguirán por el transcurso del término de un año contado a partir del momento en que el crédito hubiere sido exigible.

Artículo 7. La acción para exigir el pago de un crédito privilegiado podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier país centroamericano.

Artículo 8. Si el buque es dañado o naufraga, el privilegio hipotecario se extenderá sobre la indemnización que se deba al naviero por los daños o averías, sobre los créditos derivados de gastos de salvamento, y sobre las indemnizaciones provenientes de seguros.

Artículo 9. La hipoteca no se considerará extendida al flete, salvo convenio.

Artículo 10. El privilegio hipotecario se extenderá a la última anualidad de intereses.

Artículo 11. La hipoteca prescribirá en dos años a partir del vencimiento del crédito garantizado.

TITULO II
DE LA EMPRESA NAVAL

Capítulo I

Del naviero y de la empresa naval

Artículo 1. Se entiende por naviero el titular de una empresa naval.

Artículo 2. Se entiende por empresa naval el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinado para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo.

Artículo 3. El adquirente de una empresa naval se subrogará en los contratos celebrados para el ejercicio de la misma, salvo pacto en contrario.

Artículo 4. La transmisión de una empresa implicará la de los créditos y deudas de ella.

/Cualquier

Cualquier deudor quedará liberado si paga de buena fe el enajenante. Durante seis meses a partir del registro de la transmisión subsistirá la responsabilidad del enajenante, y la substitución de deudor no surtirá efectos respecto de los acreedores que durante dicho lapso manifiesten su inconformidad.

Artículo 5. La orden de embargo contra el naviero por créditos que no impliquen privilegio marítimo se ejecutará mediante el nombramiento de un interventor que se hará cargo de la caja. El interventor cubrirá los gastos ordinarios de la empresa y conservará los remanentes a disposición de la autoridad que ordenó el embargo.

Artículo 6. En ningún caso serán detenidos o embargados los buques por créditos personales del naviero que no provengan de la navegación.

Capítulo II

De las fortunas de mar

Artículo 1. Cada buque, con sus accesorios, constituirá una fortuna de mar.

Artículo 2. Los derechos y obligaciones provenientes de la navegación se ejercitarán sólo en el ámbito de la fortuna de mar correspondiente.

Artículo 3. La responsabilidad del naviero se limitará a la fortuna de mar correspondiente, en los siguientes casos:

a) Responsabilidad del capitán, del práctico o de la tripulación, por daños causados a terceros, en relación con la navegación;

b) Daños causados al cargamento;

c) Obligaciones relativas al contrato de fletamento;

d) Gastos de salvamento;

e) Contribución de averías comunes.

Artículo 4. La limitación de la responsabilidad no se aplicará en casos de culpa del naviero.

Capítulo III

Del abandono

Artículo 1. Para actualizar la limitación de su responsabilidad, en los

/términos

términos del capítulo anterior, podrá el naviero hacer abandono del buque y sus accesorios a los acreedores.

Artículo 2. El abandono podrá realizarse en cualquier tiempo, aún después de que el naviero haya sido condenado al pago de los créditos respectivos.

Artículo 3. El buque deberá abandonarse en el estado que tenga o haya tenido al finalizar el viaje en el cual nació la obligación causa del abandono.

Artículo 4. Podrá abandonarse el buque naufragado.

Artículo 5. La indemnización por seguro no se comprenderá en el abandono.

Artículo 6. Los abandonatarios procederán a la venta del buque abandonado, por medio de corredor de comercio o de subasta judicial.

Artículo 7. Los productos de la venta, una vez cubiertos los gastos que ésta origine, se aplicarán al pago de los créditos en su orden de preferencia. Los remanentes se entregarán al abandonante.

Artículo 8. La renuncia al derecho de abandono deberá pactarse expresamente.

TITULO III
DE LOS CONTRATOS DEL COMERCIO MARITIMO

Capítulo I

Del contrato de arrendamiento de la nave

Artículo 1. El propietario que arriende un buque, para que el arrendatario lo explote por su cuenta y riesgo, no responderá frente a terceros de los daños que el buque ocasione en la navegación.

Artículo 2. El naviero arrendatario responderá al propietario de los créditos que recaigan sobre el buque como consecuencia del tráfico marítimo.

Artículo 3. El arrendatario podrá abandonar el buque arrendado; pero el propietario podrá oponerse al abandono, si cubre los créditos causa del mismo. En todo caso el propietario mantendrá a salvo sus derechos contra el naviero arrendatario.

/Artículo 4.

Artículo 4. El arrendamiento de naves mayores de 100 toneladas de arqueo bruto constará por escrito y se inscribirá en el Registro marítimo. La falta de registro producirá la obligación del propietario frente a terceros, por créditos derivados de la navegación.

Artículo 5. El arrendatario no podrá subarrendar sin consentimiento del arrendador.

Artículo 6. Vencido el término del contrato, éste no se considerará prorrogado por el hecho de que el arrendatario conserve el buque en su poder. En caso de no entregar el buque en tiempo oportuno, el arrendatario será responsable de los daños y perjuicios, salvo fuerza mayor, y, en todo caso, pagará el alquiler a prorrata temporis.

Artículo 7. Prescribirán en un año las acciones derivadas del contrato de arrendamiento del buque.

Capítulo II

Del contrato de fletamento

Sección I. Disposiciones generales

Artículo 1. Por el contrato de fletamiento, el naviero se obligará a realizar un servicio de navegación en los términos pactados y el cargador se obligará al pago del flete.

Artículo 2. El porteador tendrá obligación de mantener la nave en condiciones seguras de navegabilidad.

Artículo 3. El porteador responderá de los daños ocasionados por defectos de navegabilidad de la nave, a menos que pruebe que los defectos provenientes de vicio oculto del navío no se pudieron describir con la diligencia ordinaria.

Artículo 4. Las acciones derivadas de un contrato de fletamento prescribirán en un año.

Sección II. Del Transporte de personas

Artículo 5. El transportador estará obligado a entregar al pasajero un billete

/de pasaje

de pasaje donde consten la denominación de la empresa, la fecha de iniciación del viaje, el lugar de destino y las demás circunstancias básicas del contrato.

Para la identificación de los equipajes se entregará una contraseña. La contravención de este artículo no perjudicará al pasajero.

Artículo 6. El porteador responderá por los daños que sufran las personas y los equipajes, durante la navegación.

Artículo 7. La indemnización por la muerte de una persona será igual al importe de los ingresos provenientes de su trabajo durante seiscientos cincuenta días. Para hacer el cómputo se tomará el promedio de ingresos durante los doce meses anteriores a la muerte, y se considerará como máximo de ingreso diario el décuplo del salario de un marinero de cubierta. Si la víctima no tuviere ingresos o no se probare su monto, la indemnización se calculará tomando como base el indicado salario.

Artículo 8. Si se causaren daños a las personas que no les originaran la inmediata muerte, el porteador estará obligado a:

a) cubrir la atención médico-quirúrgica, medicinas, curaciones y todos los gastos de hospitalización necesarios para el restablecimiento de la víctima;

b) Pagar la cantidad correspondiente a los ingresos normales del trabajo de la víctima, mientras ésta estuviere impedida para laborar;

c) Indemnizar por la incapacidad permanente que resultare.

En caso de sobrevenir la muerte dentro de los treinta días siguientes al accidente, se aplicará al artículo anterior.

La obligación establecida por la fracción a) se limitará a dos mil días del salario a que se refiere el artículo anterior; la que impone la fracción b), no excederá del equivalente de dos mil días de dicho salario, sin que la víctima tenga derecho a que se compute un ingreso diario superior a diez veces al mismo salario; y la indemnización que establece la fracción c) no excederá de novecientos días del ingreso de la víctima, que tendrá como máximo, para los efectos del cómputo, el equivalente a diez veces el salario de un marinero.

/Si la

Si la víctima no tuviere ingresos, el juez fijará la indemnización, según las circunstancias del caso, dentro de los límites que este artículo señala.

Artículo 9. Si el accidente fuere consecuencia de culpa imputable al porteador, no se aplicarán las limitaciones que establecen los artículos anteriores.

Artículo 10. Tendrán derecho a percibir la indemnización en caso de muerte, las personas a quienes no pueda privarse por testamento del derecho a percibir alimentos, según la ley del país de la bandera del buque.

Si fueren varias, la indemnización se repartirá en la proporción en que la víctima proveía a sus necesidades, y si no se conociere la proporción, en la que el juez determine.

Artículo 11. Los daños al equipaje se computarán por su valor declarado. Las partes podrán rendir prueba en contrario, sobre el valor real.

Si no se hubiere declarado valor, la responsabilidad se limitará, por kilogramo de equipaje, al importe del pasaje que corresponda proporcionalmente a 300 kilómetros de recorrido.

Artículo 12. El porteador no responderá por equipajes que no le hubieren sido entregados, salvo su culpa.

Artículo 13. El pasajero tendrá derecho a cancelar su pasaje:

a) Hasta seis días antes de la iniciación del viaje, con derecho a la devolución total del importe pagado al porteador;

b) Hasta 48 horas antes de la iniciación del viaje, con derecho a la devolución del 75% del precio del pasaje.

Después de los plazos indicados, el pasajero no tendrá derecho a devolución alguna.

Artículo 14. Si la nave no partiere por causa no imputable al porteador, éste devolverá el importe íntegro del pasaje. Si la causa le fuere imputable, pagará los daños y perjuicios, que nunca se computarán inferiores a cinco veces el importe del pasaje.

Artículo 15. Si se cambiare el itinerario en forma tal que perjudique al pasajero, éste podrá resolver el contrato y exigir el pago de daños, que se computarán en los términos del artículo anterior.

Artículo 16. Si la partida se retrasa y el precio de los alimentos está comprendido en el pasaje, el porteador pagará alojamiento y alimentación del pasajero.

/El pasajero

El pasajero podrá resolver el contrato y exigir pago de daños, en los términos de los artículos anteriores, si la partida se retrasare más de 24 horas, si el viaje comprende sólo puntos de Centroamérica, o 48, si el viaje comprende algún país no centroamericano.

Artículo 17. Si el viaje se interrumpiere, el porteador deberá gestionar el cambio del pasajero a un navío de condiciones semejantes a aquél en el que el viaje se estuviere realizando. Si ello no fuere posible y la suspensión no fuese imputable al porteador, éste devolverá la parte del precio del pasaje correspondiente al tramo del viaje no realizado.

Artículo 18. El porteador tendrá derecho de retención sobre los equipajes del pasajero, por créditos ocasionados por o durante el transporte.

Artículo 19. El porteador podrá depositar en lugar seguro el equipaje no retirado, a disposición del pasajero y sin responsabilidad para el naviero.

Artículo 20. Los artículos que establecen derechos a favor del pasajero o de sus causahabientes, no admitirán pacto en contrario.

Sección III. Del transporte de cosas

Subsección I. Del transporte de cosas en general

Artículo 21. El transporte de cosas podrá tener por objeto la capacidad de carga total o parcial del buque o el simple transporte de cosas determinadas, y podrá pactarse sobre buque específicamente designado o sobre nave indeterminada.

Artículo 22. El contrato de transporte de cosas deberá probarse por escrito y si el cargador lo exige, el porteador, por sí o por conducto del capitán, le expedirá un conocimiento de embarque, que deberá contener:

a) El nombre y el domicilio de la empresa transportadora;

b) El nombre y domicilio del cargador, de la persona a cuya orden se expide el título, o la indicación de ser éste el portador;

/ c) El número

c) El número de orden del conocimiento;

d) La especificación de los bienes objeto del transporte, con la indicación de su valor, naturaleza, peso neto y bruto, estado, lista de embarque y demás circunstancias que sirven para su identificación;

e) La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de ser los fletes pagados o por cobrar,

f) La mención de los puertos de salida y de destino;

g) El nombre y matrícula del buque, si se tratase de transporte sobre nave designada;

h) Las bases para fijar la indemnización que el fletador deba abonar en casos de pérdidas o averías.

Artículo 23. Si las mercancías hubieren sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, además:

a) La indicación de ser las mercancías "recibidas para embarque";

b) La indicación del lugar donde habrán de guardarse mientras sean embarcadas, y

c) El plazo que se fija para el embarque.

Artículo 24. El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, deberá comprender al título mismo, para ser válidos.

Artículo 25. Serán a cargo del fletador los daños que resulten por falta de documentos necesarios para el tránsito de las mercancías, por inexactitud u omisión de las declaraciones que debió formular, por defectos ocultos del embalaje y por vicios ocultos de las mercancías.

Artículo 26. Mientras el consignatario no haya solicitado la entrega de las mercancías, el cargador podrá designar un nuevo consignatario mediante la devolución del conocimiento y el pago de los gastos que implique la expedición de uno nuevo.

Artículo 27. El cargador podrá rescindir el contrato hasta 72 horas antes de la salida del buque, si devuelve el conocimiento y paga la mitad del flete convenido.

Artículo 28. Si el consignatario rehusare recibir las mercancías el porteador

/podrá depositarlas

flete superior al que corresponda a las declaradas, el porteador sólo responderá del valor declarado, y tendrá derecho a cobrar el flete completo.

Artículo 37. Se presumirá la falta de responsabilidad del fletante:

a) Si las mercancías se transportaren, con la conformidad escrita del cargador, sobre cubierta, en caso de que tal forma de transporte no esté consagrada por los usos;

b) En caso de transporte de mercancías peligrosas, como explosivos, corrosivos y substancias inflamables;

c) Si las cosas se transportaren bajo el cuidado de personas dependientes del cargador.

Artículo 38. Se presumirá perdida la carga que no pueda entregarse dentro de los treinta días en que se debió hacer la entrega.

Artículo 39. El porteador no responderá de pérdidas por mermas naturales.

Artículo 40. Las acciones derivadas del contrato de transporte de cosas prescribirán en seis meses, contados a partir del día en que las mercancías debieron ser puestas a disposición del consignatario o tenedor del conocimiento.

Subsección II. Del transporte por buque completo o por compartimento

Artículo 41. Salvo pacto en contrario, reglamento o uso local, las mercancías transportadas en buque por entero o en compartimento completo, serán entregadas al costado del buque.

Artículo 42. El porteador será responsable de los daños que ocasione su inexacta declaración sobre la capacidad del buque o del compartimento fletados.

Artículo 43. El término de las estadías, salvo pacto, reglamento local o uso, deberá contarse a partir del momento en que se avisó al cargador o al destinatario que la nave estaba lista para ser cargada o descargada.

Artículo 44. El término de las estadías, salvo pacto, reglamento o uso, se determinará por el capitán de puerto, teniendo en cuenta los medios disponibles para la carga o la descarga.

Artículo 45. Para las estadías sólo se computarán días laborables, y el término se suspenderá cuando las operaciones de carga o descarga se impidan por causas no imputables al cargador o al consignatario.

/Artículo 46.

Artículo 46. Transcurrido el término de las estadías, sin que se haya realizado la carga o la descarga, por culpa del cargador o del destinatario, se concederá un término de sobreestadías.

Dicho término será igual al número de días laborables que se hayan comprendido en el término de las estadías, y en él se computarán todos los días, incluso los feriados.

El pago de las sobrestadías será a cargo de los cargadores o consignatarios que las hubiesen ocasionado, y se computará según los usos y en su defecto, será igual al pago que se debiere por las estadías, más un veinticinco por ciento.

Las disposiciones de este artículo cederán ante pacto, reglamento local o uso en contrario.

Artículo 47. Transcurridas las sobrestadías, el capitán podrá, salvo pacto contrario, zarpar sin la carga completa u ordenar la descarga de la mercancía que ya se hubiere cargado; o, si se tratare de puerto de destino, ordenar la descarga y depósito de los efectos transportados. En todo caso, podrá el capitán exigir el pago de los fletes completos más los daños y perjuicios que se hubieren causado.

Subsección III. Del transporte de cosas determinadas

Artículo 48. En el contrato de transporte de cosas determinadas, el porteador podrá transportarlas en cualquier buque, siempre que no se alteren las condiciones de seguridad de la navegación que se desprendan del contrato.

Artículo 49. Si el cargador no entregase la mercancía en los términos usuales, o pactados, el buque podrá zarpar y el cargador deberá el flete completo.

Capítulo III

De algunas modalidades marítimas de la compraventa

Artículo 1. En las ventas sobre documentos, el vendedor cumplirá su obligación de entrega remitiendo al comprador, en la forma pactada o

/usual, los

usual, los títulos representativos de las mercancías y los demás documentos indicados en el contrato o establecidos por los usos.

Artículo 2. La obligación de pago deberá cumplirse contra la entrega de los documentos; pero quedarán a salvo las acciones del comprador en relación con las calidades o estado de las cosas vendidas.

Artículo 3. Si las cosas se encontraren en ruta, y figurase entre los documentos la póliza del seguro, los riesgos se considerarán transmitidos al comprador desde el momento en que las mercancías fueron entregadas al porteador; a menos que el vendedor supiere de la realización de algún riesgo y lo hubiere ocultado al comprador. El comprador se subrogará en los derechos que nazcan del seguro.

Artículo 4. En la venta libre a bordo (lab o fob) la cosa vendida deberá entregarse a bordo del buque que haya de transportarla, en el lugar y tiempo convenidos. Desde el momento de la entrega se transmitirán los riesgos al comprador.

Artículo 5. El precio de la venta lab comprenderá el valor de la cosa más todos los gastos, impuestos y derechos que se causen hasta el momento de la entrega a bordo.

Artículo 6. En las ventas al costado del buque (cdb o fas) se aplicará el artículo anterior, con la salvedad de que el vendedor cumplirá su obligación de entrega al colocar las mercancías al costado del buque, y desde ese momento operará la transmisión de los riesgos.

Artículo 7. En la compraventa costo, seguro, flete (csf, fic o cif) el precio comprenderá el valor de la cosa más las primas del seguro y el importe de los fletes hasta el lugar convenido para que la mercancía sea recibida por el comprador.

Artículo 8. El vendedor, en la venta cif, se entenderá obligado:

a) A contratar el transporte en los términos convenidos, a pagar los fletes y a obtener del porteador el correspondiente conocimiento de embarque;

b) A contratar y pagar el seguro sobre las cosas, a favor del comprador o de la persona por éste indicada y que cubra los riesgos convenidos o los usuales y a obtener del asegurador la póliza o el certificado correspondientes; y

c) A entregar los documentos al comprador o a la persona por él indicada.

/Artículo 9

Artículo 9. En la compraventa cif los riesgos se transmitirán desde el momento en que la cosa sea entregada al porteador, y desde ese momento deberá iniciarse la vigencia del seguro.

Artículo 10. Si el vendedor cif no contratare el seguro en los términos convenidos o usuales, responderá al comprador como hubiere respondido el asegurador. En este caso, el comprador podrá contratar directamente el seguro y, aunque no lo contrate, tendrá derecho a deducir del precio el importe de la prima o a exigir su devolución.

Artículo 11. En las ventas costo y flete (cf) se aplicarán las disposiciones relativas a la venta cif, con excepción de las relativas al seguro.

Artículo 12. El comprador que recibiere las cosas enfardadas o embaladas, podrá reclamar al vendedor los defectos de cantidad o calidad de las mercancías, o sus vicios, dentro de los ocho días siguientes al de la recepción.

Capítulo IV

Del seguro marítimo

Artículo 1. Por el contrato de seguro marítimo, el asegurador se obliga a resarcir un daño o un perjuicio al realizarse la eventualidad prevista en el contrato; y el asegurante o solicitante contrae el deber de pagar la prima correspondiente.

Salvo convenio en contrario, cualquier accidente de la navegación engendrará la obligación del asegurador de cubrir todos los daños que sufran las cosas aseguradas.

Artículo 2. El seguro se perfeccionará por la aceptación del asegurador, sin que pueda supeditarse su vigencia al pago de la prima o a la entrega de la póliza o de un documento equivalente.

Artículo 3. El seguro podrá contratarse por cuenta propia o de un tercero, indicando o no el nombre de éste.

Artículo 4. El asegurador deberá entregar al asegurante una póliza que contenga:

/a) El lugar

a) El lugar y la fecha en que se expida;

b) Los nombres y domicilios de los contratantes, o la indicación de ser la póliza al portador;

c) La descripción de las cosas aseguradas;

d) La indicación de los riesgos cubiertos;

e) El plazo de vigencia del contrato, con indicación de los momentos en que se inicia y en que deba terminar;

f) La suma asegurada;

g) El importe de la prima;

h) La forma de liquidación de averías;

i) La firma del asegurador.

Artículo 5. A falta de póliza, el contrato se probará por declaración del asegurador de haber aceptado la proposición del asegurado, o por cualquier otro medio, si hubiere un principio de prueba por escrito.

Artículo 6. Las cláusulas manuscritas o dactilográficas prevaleceran sobre las impresas.

Artículo 7. Las cláusulas obscuras o confusas se interpretarán en contra del asegurador.

Artículo 8. El asegurador podrá oponer al tenedor de la póliza las excepciones que, derivadas del contrato, tenga contra el asegurante.

Artículo 9. La prima convenida para un período en curso se adeudará totalmente, aún cuando el riesgo se haya cubierto sólo durante una parte del período. Se entenderá por período el lapso por el cual se haya calculado la prima, que en caso de duda se entenderá que es de un año. Las primas se pagarán al comenzar cada período.

Artículo 10. El crédito que resulte del seguro será exigible treinta días después de que el asegurador haya recibido los documentos o informaciones que permitan conocer el fundamento de la reclamación.

Artículo 11. El asegurador respondrá del siniestro aunque haya sido causado por culpa del asegurante o de sus dependientes, y sólo será válida la cláusula que le libere en caso de culpa grave de aquéllos.

Ni aún con pacto expreso quedará obligado el asegurador si el siniestro se causare de mala fe por el asegurante o el tercero interesado.

/Artículo 12.

Artículo 12. Siempre responderá el asegurador cuando el siniestro se ocasione para cumplir un deber de solidaridad humana.

Artículo 13. Será lícito el seguro de provechos esperados, dentro de los límites de un interés legítimo.

Artículo 14. La suma asegurada será el límite de las obligaciones del asegurador, que sólo estará obligado a cubrir el daño o resarcir el perjuicio efectivamente causado.

Artículo 15. Si se celebrare un seguro por una suma superior al valor real de la cosa asegurada, sin dolo o mala fe, el contrato será válido hasta el indicado valor, y la suma se reducirá a petición de cualquiera de las partes. El asegurador deberá bonificar al asegurante el excedente de la prima pagada, por el período que no haya transcurrido, desde la fecha en que reciba la correspondiente solicitud.

Artículo 16. Si se contratare con varios aseguradores un seguro contra el mismo riesgo y por el mismo interés, el asegurante deberá poner en conocimiento de cada uno de los aseguradores, la existencia de los otros seguros, dentro de los cinco días siguientes a la celebración de cada contrato. El aviso se dará por escrito, con indicación de aseguradores y sumas aseguradas.

Artículo 17. Los seguros de que trata el artículo anterior serán válidos si se hubieren celebrado de buena fe, aúnque sumen una cantidad superior al valor real asegurado, y obligarán a los aseguradores dentro de este límite, hasta la suma que hubieren asegurado.

Artículo 18. El asegurador que pague en el caso del artículo anterior, podrá repetir contra todos los demás, en proporción a la suma respectivamente asegurada.

Si alguno de los seguros se rigiere por el derecho de un país no centroamericano, el asegurador correspondiente no tendrá la acción de repetición, si su propio derecho no establece el sistema de reparto.

Artículo 19. Si ocurriere el siniestro, el asegurante tendrá el deber de realizar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir el riesgo. Si no hubiere peligro en la demora, pedirá instrucciones al asegurador y se atendrá a ellas.

/Los gastos

los gastos se cubrirán por el asegurador, sin que pueda deducirlos de la indemnización que corresponda; pero si la suma asegurada fuere inferior al valor de la cosa, los gastos se soportarán proporcionalmente entre asegurador y asegurante.

Artículo 20. Si la cosa se hubiere designado sólo por su género, se considerarán aseguradas todas las que de tal género correspondan, entre las que hubiere en el buque, al asegurado o beneficiario.

Artículo 21. Salvo pacto en contrario, el asegurador no responderá de daño o pérdida ocasionados por vicio propio de las cosas, su existencia perecedera, mermas, derrames o dispendios originados por ello. Sin embargo, si ocurriere un siniestro previsto en la póliza, los aseguradores responderán por la pérdida aún cuando la misma se deba a las causas mencionadas, a menos que se hubiere pactado lo contrario.

Artículo 22. El seguro de las mercancías cubrirá el valor de éstas, en estado sano, en el lugar de destino y al tiempo en que debió realizarse la descarga. Si tal valor no pudiere determinarse, se considerará, salvo pacto, el valor de las mercancías en el lugar y al tiempo de su carga, y a dicho valor se agregarán los fletes pagados, las primas del seguro y un diez por ciento por concepto de provecho esperado.

Artículo 23. El asegurador que pague se subrogará hasta el valor de lo pagado, en los derechos y acciones que correspondieren al asegurante contra terceros, por responsabilidad en los daños sufridos.

Artículo 24. Cualquiera de las partes podrá pedir que el daño se valúe sin demora. Si no se pusieren de acuerdo sobre el avalúo o alguna de ellas se negare a nombrar perito, el juez, a petición de cualquiera parte y sin más trámite, designará un perito.

Artículo 25. La intervención del asegurador para la valorización del daño no implicará su aceptación de pagar el siniestro ni su renuncia a oponer excepciones.

Artículo 26. Será nulo el pacto que prohiba la intervención pericial.

Artículo 27. La vigencia del seguro sobre las mercancías se iniciará, salvo pacto, en el momento en que sean entregadas al porteador, y cesará en el momento en que se pongan a disposición del consignatario en el lugar de destino.

/Artículo 28.

Artículo 28. El seguro no será nulo si en el momento de su celebración el riesgo hubiere desaparecido o el siniestro se hubiere realizado, salvo que las partes tuvieren noticia de la desaparición del riesgo o de la realización del siniestro.

Se presumirá la noticia conocida, salvo prueba en contrario, si tal noticia hubiere llegado al domicilio del interesado.

Artículo 29. Si el asegurante conocía la noticia, el asegurador conservará su derecho a la prima; y si fuere el asegurador el que la conociera, además de destituir la prima deberá pagar al Estado, para fines de Asistencia Pública, el 25% de la prima asegurada, sin perjuicio de cualquiera otra responsabilidad que le resulte.

Artículo 30. El seguro sobre la nave comprenderá, salvo pacto, los accesorios y las pertenencias.

Artículo 31.

El asegurador no responderá de los daños mecánicos que se ocasionen a los motores o a los instrumentos de navegación, si dichos daños no fueren consecuencia directa de un accidente de mar.

Artículo 32. Si el siniestro se debió a cambio de ruta o de viaje, el asegurador de la nave sólo responderá si el cambio fue forzado o se realizó para auxiliar a naves o personas en peligro.

Artículo 33. Si se expresó la nave en que las mercancías habrían de cargarse, el asegurador no responderá si el cambio de nave produce agravación de riesgo.

El error en la designación de la nave no invalidará el seguro.

Artículo 34. El asegurador de la nave responderá, salvo pacto, de los daños o pérdidas ocasionadas por vicios ocultos de la cosa, a menos que pruebe que el asegurante conocía tales vicios o pudo conocerlos si hubiere obrado con la diligencia normal.

Artículo 35. El asegurador responderá, salvo pacto, por las sumas que correspondan a las mercancías por contribución de avería gruesa.

Artículo 36. El asegurador será responsable, si no se pacta lo contrario, de las cantidades que el asegurante deba a terceros por daños ocasionados por abordaje. El asegurante deberá denunciar al asegurador el juicio correspondiente, y éste podrá oponer las excepciones que competan al asegurante.

/Artículo 37.

Artículo 37. Si el seguro vence estando la nave en viaje, se prorrogará de pleno derecho hasta la hora veinticuatro del día en que la nave llegue a su destino final. El asegurante deberá pagar la prima suplementaria.

Artículo 38. Si el seguro de la nave fue contratado por viaje, su vigencia comenzará, salvo pacto, en el momento en que se inicie el embarque, y si no lo hubiere, desde el momento en que el buque zarpe o desamarre, y terminará en el momento en que la nave sea anclada o amarrada en el puerto de destino; o si desembarca mercancías en dicho puerto, al terminarse la descarga, siempre que la duración de las maniobras respectivas no exceda de cinco días. Si dentro de dicho término se inicia la carga de mercancías para un nuevo viaje, el seguro anterior cesará al iniciarse el nuevo embarque.

Artículo 39. Si el seguro se tomó estando el viaje ya iniciado, y no se estipuló la hora en que entraría en vigor, se entenderá que surte sus efectos desde la hora veinticuatro en el día y lugar en que se contrató.

Artículo 40. Para calcular la indemnización por daño a la nave, se computará la diferencia de valor entre nuevo y viejo, según estimación de peritos.

Artículo 41. Se considerará valor de la nave el que tenga en el mercado al contratarse el seguro.

Artículo 42. El beneficiario podrá abandonar al asegurador las cosas aseguradas y exigir el monto total del seguro:

a) Si se pierden totalmente, si la nave se presume perdida, o si queda imposibilitada para navegar. En este último caso, las mercancías podrán abandonarse si no son reembarcadas en el término de tres meses;

b) Si el costo de la reparación de la nave alcanza las tres cuartas partes del valor asegurable, o si los daños sufridos por las mercancías alcanzan la misma proporción.

Artículo 43. La nave se considerará perdida si transcurren treinta días después del plazo normal para su arribo, sin que llegue a su destino o se tengan noticias de ella.

Artículo 44. La declaración de abandono deberá comunicarse al asegurador, dentro de los cuatro meses que sigan al siniestro.

Artículo 45. El abandono debe ser total e incondicional.

Artículo 46. El asegurador perderá el derecho de objetar el abandono si no lo hace dentro de los quince días siguientes a aquél en que reciba la declaración.

/Artículo 47.

Artículo 47. Los seguros de personas que cubran exclusivamente el riesgo de un viaje, sólo podrán contratarse por la suma que corresponda a una prima que no exceda del cinco por ciento del importe del pasaje, salvo que la prima mínima fuese superior, caso en el que se aplicará ese mínimo. Unicamente será válido el seguro si se designa como beneficiario al cónyugue del pasajero, a sus parientes consanguíneos dentro del cuarto grado o por afinidad dentro del segundo, o a las personas que dependan económicamente de él.

Artículo 48. En el seguro contra la responsabilidad, el asegurador se obligará a pagar la indemnización que el asegurado deba a terceros, a consecuencia de un hecho relacionado con la navegación, que ocasione a los terceros un daño previsto en el contrato de seguro.

Artículo 49. El seguro contra la responsabilidad atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario desde el momento del siniestro.

Artículo 50. No será oponible al asegurador que haya contratado un seguro contra la responsabilidad, ningún reconocimiento de adeudo, transacción o cualquiera otro acto jurídico de naturaleza análoga, concertado sin su consentimiento.

La simple confesión de un hecho ante la autoridad, no producirá efectos de un reconocimiento de responsabilidad.

Artículo 51. Los gastos que originen los procedimientos seguidos contra el asegurado, se presumirán a cargo del asegurador, siempre que se le hubiere denunciado el pleito.

Artículo 52. El aviso de realización del siniestro deberá darse al ocurrir un hecho que engendre o pueda engendrar la responsabilidad. En caso de juicio civil o penal, el asegurado suministrará al asegurador todos los datos y pruebas necesarios para la defensa, y si su responsabilidad estuviese cubierta completamente por el seguro, estará obligado a seguir las instrucciones del asegurador en cuanto a la defensa y a constituir como apoderado, con las facultades necesarias para la prosecución del juicio, a la persona que el asegurador le indique.

Artículo 53. Si el tercero es indemnizado en todo o en parte por el asegurado, éste deberá ser reembolsado proporcionalmente por el asegurador, si justifica que estuvo legalmente obligado a pagar.

/Artículo 54.

Artículo 54. Será nulo todo pacto que sea contrario a la esencia compensatoria o a la exquisita buena fe del contrato de seguro.

Artículo 55. Las acciones derivadas del contrato de seguro marítimo prescribirán en un año.

Capítulo V

Del reaseguro

Artículo 1. El asegurador podrá contratar con un tercero el reaseguro de los riesgos que esté obligado a cubrir por el contrato de seguro.

Artículo 2. El asegurador deberá avisar oportunamente al reasegurador, la realización del siniestro.

Artículo 3. Si el reasegurador así lo indica, el asegurador deberá esperar la demanda judicial del asegurante; todos los gastos del juicio serán por cuenta del reasegurador.

Artículo 4. El asegurante o los beneficiarios del seguro, no tendrán acción en contra del reasegurador.

Artículo 5. Se aplicarán al reaseguro, en lo conducente, las normas del contrato de seguro, y, especialmente, las relativas al seguro de responsabilidad civil.

TITULO IV
DE LAS AVERIAS GRUESAS

Capítulo único

Artículo 1. Será considerado como avería gruesa, todo daño o gasto extraordinario ocasionado deliberada y directamente por acto del capitán, al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y efectivo.

Artículo 2. El importe de las averías gruesas será a cargo de todos los interesados en la aventura marítima, en la proporción del monto de sus respectivos intereses.

Artículo 3. La obligación de contribuir a la avería gruesa subsistirá aunque el acontecimiento generador del riesgo sea imputable a alguna de las partes

/interesadas

interesadas en la aventura; pero quedarán a salvo las acciones particulares contra dicha parte responsable.

Artículo 4. Cualquier gasto extraordinario hecho en substitución de un gasto o daño de avería gruesa, será considerado como tal sólo hasta el importe de la avería substituída.

Artículo 5. Para la liquidación de la avería gruesa se tomará como base el valor que las mercancías hayan tenido en la fecha y puerto de llegada.

Artículo 6. Cuando las mercancías averiadas fueren vendidas, se considerará como pérdida, para los efectos de la liquidación de la avería, el porcentaje que resulte de comparar el precio obtenido con el valor de las mercancías en estado sano el día de la venta, y aplicar ese porcentaje al precio de las mercancías en estado sano, el día de la llegada.

Artículo 7. La masa contribuyente se formará con el valor de los bienes salvados calculado el día de la llegada, más el valor de la avería; y la suma así obtenida se dividirá entre el importe de la avería, para determinar la cuota de contribución.

Artículo 8. Los equipajes y los efectos personales de los pasajeros no contribuirán a la avería gruesa.

Artículo 9. Del importe de los daños causados al buque, se reducirá un tercio por diferencia de nuevo a viejo. Si las partes objetaren tal diferencia, el juez resolverá con audiencia de peritos.

Artículo 10. En caso de incendio, no se considerarán como avería gruesa los daños causados a los objetos que hubieren estado ardiendo, salvo que hubiesen sido arrojados para apagar el incendio.

Artículo 11. Los gastos y daños ocasionados por forzamiento de velas o máquina no se admitirán como avería gruesa si el buque hubiere estado a flote durante el forzamiento.

Artículo 12. Los daños causados a mercancías no declaradas o declaradas falsamente no se considerarán como avería gruesa; pero si las mercancías se salvaren, integrarán la masa contribuyente.

Artículo 13. Las mercancías declaradas por un valor inferior al real se considerarán por aquel valor para los efectos de integración de la masa acreedora; pero se computarán a su valor real para integrar la masa contribuyente.

/Artículo 14.

Artículo 14. Se admitirá un 5% anual de interés sobre el monto de la avería gruesa.

Artículo 15. Los daños ocasionados a las mercancías que hubieren ido sobre cubierta, sólo se admitirán como avería gruesa cuando tal forma de cargar la mercancía estuviere autorizada por los usos.

Artículo 16. Del flete perdido admitido como avería gruesa se deducirán los gastos que hubieren correspondido a la realización del viaje hasta el puerto de destino.

Artículo 17. Los gastos de liquidación se considerarán avería gruesa.

Artículo 18. La liquidación de las averías se hará en el puerto de destino.

Artículo 19. El capitán invitará a los interesados a un acuerdo sobre la liquidación de la avería, y si el acuerdo no se lograse pedirá al juez que nombre un liquidador.

Artículo 20. El proyecto de liquidación deberá ser homologado por el juez.

Artículo 21. La sentencia del juez será apelable.

TITULO V
DE LA AGENCIA MARITIMA

Capítulo único

Artículo 1. El agente marítimo será considerado como un mandatario del armador y, consecuentemente, obligará a éste en los contratos que por su cuenta celebre en relación con la navegación.

Artículo 2. El agente marítimo que obre en nombre propio se considerará personalmente obligado.

Artículo 3. Siempre será personalmente responsable de su propia culpa el agente marítimo.

Artículo 4. El naviero que sin justa causa cancele a un agente marítimo su representación, deberá abonarle los daños y perjuicios que la cancelación le ocasione, que nunca se considerarán inferiores al importe de lo que hayan producido al agente las operaciones del armador en los tres meses anteriores a la cancelación.

Artículo 5. Desde el momento de la descarga hasta su entrega al consignatario el agente marítimo responderá de la custodia de las mercancías.

/Artículo 6.

Artículo 6. El domicilio del agente marítimo, será considerado como domicilio del naviero para las reclamaciones de los contratos en que el agente intervenga.

Anexo

CONVENIO PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE AUXILIO Y DE SALVAMENTO MARITIMO*

Artículo 1° El auxilio y el salvamento de los buques de navegación marítima que se encuentren en peligro, de las cosas que se hallen a bordo, del flete y del precio del pasaje, así como de los servicios del mismo género que se presten entre sí los buques de navegación marítima y los de navegación interior, quedan sometidos a las disposiciones siguientes, sin que haya lugar a distinguir entre ambas clases de servicio, ni a tener en cuenta las aguas en que hayan sido prestados.

Artículo 2° Todo acto de auxilio o salvamento que haya producido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa.

No se deberá ninguna remuneración si el socorro prestado no llegase a producir resultado útil.

La suma que deba pagarse no podrá exceder, en ningún caso, del valor de las cosas salvadas.

Artículo 3° No tendrán derecho a percibir remuneración alguna las personas que hayan tomado parte en las operaciones de socorro, a pesar de la prohibición expresa y razonable del buque socorrido.

Artículo 4° El remolcador no tendrá derecho a una remuneración por auxilio o salvamento del buque por él remolcado, o de su cargamento, sino cuando haya prestado servicios excepcionales, que no puedan ser considerados como el cumplimiento del contrato de remolque.

Artículo 5° Se deberá la remuneración, aun en el caso de que el auxilio o el salvamento haya tenido lugar entre buques pertenecientes al mismo propietario.

---

* Convenio suscrito en Bruselas, el 23 de septiembre de 1910. Véase Libro Primero, Título IV, Capítulo I, Art. 1o. del Proyecto del Código, pág. 13.

/Artículo 6°

Artículo 6° El importe de la remuneración se fijará por lo convenido entre ambas partes y, en su defecto, por el Juez.

En igual forma se fijará la proporción en que la remuneración deba repartirse entre los salvadores.

El reparto entre el propietario, el Capitán y las demás personas al servicio de cada uno de los buques salvadores se regulará por la Ley nacional del buque.

Artículo 7° Todo convenio de auxilio y de salvamento estipulado en el momento y bajo el influjo del peligro, podrá ser, a petición de una de las partes, anulado o modificado por el Juez, si estima que las condiciones estipuladas no son equitativas.

En todos los casos en que se pruebe que el consentimiento de una de las partes ha sido viciado por dolo o engaño, o cuando la remuneración esté, por exceso o por defecto, fuera de proporción con el servicio prestado, el convenio podrá ser anulado o modificado por el Juez, a requerimiento de la parte interesada.

Artículo 8° La remuneración se fijará por el Juez según las circunstancias, tomando por base: a) en primer término, el resultado obtenido, los esfuerzos y el mérito de los que hayan prestado socorro, el peligro corrido por el buque auxiliado, por sus pasajeros y por su dotación, por su cargamento, por los salvadores y por el buque salvador, el tiempo empleado, los gastos y daños sufridos, los riesgos de responsabilidad y de otras clases que hayan corrido los salvadores, el valor del material expuesto por ellos, teniendo en cuenta, en su caso, el destino especial del buque que preste el auxilio; b) en segundo lugar, el valor de las cosas salvadas.

Las mismas disposiciones se aplicarán al reparto a que se refiere el párrafo segundo del artículo 6°.

El Juez podrá reducir o suprimir la remuneración si resultase que los salvadores habían hecho necesario, por su culpa, el salvamento o el auxilio, o que se habían hecho culpables de robos, ocultaciones u otros actos fraudulentos.

/Artículo 9°

Artículo 9° Las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración, sin que esto modifique las disposiciones de las Leyes nacionales sobre esta materia.

Los salvadores de vidas humanas que interviniesen con ocasión del accidente que haya dado lugar al salvamento o el auxilio tendrán derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida a los salvadores del buque, del cargamento y de sus accesorios.

Artículo 10. La acción para el cobro de la remuneración prescribe a los dos años, a contar del día en que terminaron las operaciones del auxilio o de salvamento.

Las causas de suspensión y de interrupción de esta prescripción se determinarán por la Ley del Tribunal que entienda en el asunto.

Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de admitir en sus legislaciones, como causa para prorrogar el referido plazo, el hecho de que el buque auxiliado o salvado no haya podido ser detenido dentro de las aguas territoriales del Estado en que el demandante tenga su domicilio o su principal establecimiento.

Artículo 11. Todo capitán está obligado, siempre que pueda hacerlo sin serio peligro para su buque, su dotación y sus pasajeros, a prestar auxilio a toda persona, aun enemiga, encontrada en el mar en peligro de perdición.

El propietario del buque no será responsable por las contravenciones a la disposición precedente.

Artículo 12. Las Altas Partes contratantes cuya legislación no castigue las infracciones al artículo anterior, se obligan a tomar, o a proponer a sus Parlamentos respectivos, las medidas necesarias para que esas infracciones sean castigadas.

Las Altas Partes contratantes se comunicarán, tan pronto como sea posible, las Leyes o Reglamentos que ya hubieran sido promulgados, o que se promulguen en sus Estados respectivos, para la ejecución de la disposición anterior.

/Artículo 13.

Artículo 13. El presente Convenio no afecta a la subsistencia de las legislaciones nacionales o de los Tratados internacionales sobre la organización de los servicios de auxilio y salvamento por las Autoridades públicas o bajo su dependencia, y especialmente sobre el salvamento de artefactos de pesca.

Artículo 14. El presente Convenio no es aplicable a los buques de guerra y a los buques del Estado exclusivamente adscritos a un servicio público.

Artículo 15. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán, con relación a todos los interesados, cuando ya sea el buque que efectúe el auxilio o salvamento, ya sea el buque auxiliado o salvado, pertenezcan al Estado de una de las Altas Partes contratantes, así como en los demás casos que preceptúen las Leyes nacionales.

Queda entendido, sin embargo:

1° Que con respecto a los interesados pertenecientes a un Estado no contratante, la aplicación de dichas disposiciones podrá ser subordinada por cada uno de los Estados contratantes a la condición de reciprocidad.

2° Que cuando todos los interesados pertenezcan al mismo Estado que el Tribunal que entienda en el asunto, será aplicable la Ley nacional y no el Convenio.

3° Que sin perjuicio de las disposiciones más amplias de las Leyes nacionales, el artículo 11 no será aplicable sino entre buques pertenecientes a los Estados de las Altas Partes contratantes.

Artículo 16. Cada una de las Altas Partes contratantes tendrá la facultad de promover la reunión de una nueva Conferencia, transcurridos tres años después de la entrada en vigor del presente Convenio, con el fin de estudiar las mejoras que en él pudieran introducirse, y especialmente de ampliar, si fuera posible, su esfera de aplicación.

La Potencia que haga uso de esta facultad deberá notificar su propósito a los demás por mediación del Gobierno belga, el cual se encargará de convocar la Conferencia a los seis meses.

/Artículo 17.

Artículo 17. Los Estados que no hayan firmado este Convenio serán admitidos, a petición propia, al adherirse al mismo. La adhesión será notificada, por la vía diplomática, al Gobierno belga, y por éste a cada uno de los Gobiernos de las otras Partes contratantes. Surtirá sus efectos un mes después del envío de la notificación hecha por el Gobierno belga.

Artículo 18. El presente Convenio será ratificado.

Al terminar el plazo de un año, lo más tarde, a contar de la fecha de la firma del Convenio, el Gobierno belga se pondrá en comunicación con los Gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarlo, a fin de decidir si da lugar a ponerlo en vigor. Las ratificaciones, en su caso, serán depositadas inmediatamente en Bruselas, y el Convenio surtirá efectos un mes después de ese depósito.

El Protocolo quedará abierto durante otro año en beneficio de los Estados representados en la Conferencia de Bruselas. Transcurrido este plazo, sólo podrán adherirse conforme a las disposiciones del artículo 17.

Artículo 19. En el caso de que una u otra de las Altas Partes contratantes denuncie el presente Convenio, la denuncia no producirá sus efectos hasta un año después de la fecha en que haya sido notificada al Gobierno Belga, y el Convenio continuará en vigor entre las demás Potencias contratantes.

EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios de las Altas Partes contratantes han firmado el presente Convenio y puesto en él sus sellos.

HECHO en Bruselas, en un solo ejemplar, el 23 de septiembre del año 1910.

(Siguen las firmas.)