

agosto de 1928; No. 746, de 30 de marzo de 1935, No. 1359, de 13 de mayo de 1942; No. 2348, de 15 de agosto de 1942, y No. 2722, de 4 de noviembre de 1946.

VI.- La Circular No. 276, de 5 de julio de 1904.

VII.- Cuantas más disposiciones de igual o inferior jerarquía se opongán a lo dispuesto en esta Ley.

CUARTA: Esta Ley conjuntamente con su Reglamento, comienza a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República.

Dada en la sala de sesiones de la Asamblea Nacional del Poder Popular, Palacio de Convenciones, ciudad de La Habana, a los seis días del mes de julio del año dos mil trece.

Esteban Lazo Hernández

CONSEJO DE MINISTROS

DECRETO No. 317

POR CUANTO: Por Acuerdo Número VII-10 de la Asamblea Nacional del Poder Popular en su sesión del 6 de julio de 2013 correspondiente al primer Período Ordinario de Sesiones de la octava Legislatura, se aprobó la Ley No. 115 “Ley de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre”.

POR CUANTO: La Disposición Final Primera de la citada Ley establece que el Consejo de Ministros, a propuesta de los ministros del Transporte y del Interior, dicta el Reglamento de esta Ley dentro del término de noventa (90) días, a partir de su entrada en vigor.

POR TANTO: El Consejo de Ministros, en uso de las atribuciones que le están conferidas en el artículo 98 inciso k) de la Constitución de la República de Cuba, resuelve dictar el siguiente:

REGLAMENTO DE LA LEY DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- El presente Reglamento tiene por objeto complementar las disposiciones de la Ley No. 115 “Ley de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre”, en lo adelante la Ley, así como definir las funciones fundamentales de los sujetos que intervienen en la misma y en los ser-

vicios que en ellas se presten en las esferas mercante, de pesca y de recreo con fines turísticos o deportivos.

ARTÍCULO 2.- A los efectos del presente Reglamento, se entiende por Autoridad Competente aquella a través de la cual el Estado ejerce la Autoridad Marítima Nacional, tal y como se establece en la Ley.

ARTÍCULO 3.- Para la mejor interpretación de las disposiciones del presente Reglamento, resultan de aplicación los términos y definiciones contenidos en el artículo 3 de la Ley, así como los demás que se utilizan en todo su articulado.

TÍTULO II

DEL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DE LA NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 4.- El régimen administrativo de la navegación se ejerce de conformidad con lo dispuesto en la Ley.

ARTÍCULO 5.1.- La Comisión Marítima Nacional, en lo sucesivo la Comisión, es un órgano consultivo para asesorar permanentemente a la Autoridad Marítima Nacional en sus funciones.

2.- La Comisión está integrada, además de los representantes de los ministerios del Transporte y del Interior, por representantes de los órganos y organismos siguientes:

- a) Ministerio de Comunicaciones.
- b) Ministerio del Comercio Exterior y la Inversión Extranjera.
- c) Ministerio de la Industria Alimentaria.
- d) Ministerio de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente.
- e) Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias.
- f) Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- g) Ministerio de Turismo.
- h) Aduana General de la República.

3.- Los representantes antes mencionados son designados por los respectivos jefes de los órganos y organismos correspondientes. Las reuniones de la Comisión Marítima Nacional tienen carácter obligatorio y solo pueden hacerse representar por otras personas en casos excepcionales previa comunicación y aprobación del presidente de la Comisión, con el objetivo de garantizar la uniformidad de criterios en los temas que se evalúan.

ARTÍCULO 6.1.- La Comisión está presidida por el Ministro del Transporte o por el Viceminis-

tro de ese organismo en quien este delegue; actuando como vicepresidentes un representante del Ministerio del Transporte y uno por el Ministerio del Interior. Además cuenta con un Secretario designado por el Presidente, encargado de coordinar y asistir a este en el cumplimiento de los lineamientos de trabajo, acuerdos y tareas.

2.- El Presidente de la Comisión puede solicitar la participación de representantes de otros órganos y organismos, así como regular su funcionamiento creando o extinguiendo las subcomisiones que se necesiten y, oído el parecer de los demás miembros, invitar a las sesiones de dicho órgano a los especialistas que considere según los temas a tratar.

ARTÍCULO 7.1.- Corresponden a la Comisión las funciones siguientes:

- a) Garantizar la permanente y estrecha coordinación de los órganos y organismos que la integran y asistir a la Autoridad Marítima Nacional en materia de seguridad para la vida humana en el mar, la navegación, la contaminación del medio ambiente marino, la protección marítima y la Seguridad del Estado y el Orden Interior.
- b) Analizar el cumplimiento de la legislación marítima vigente y elaborar propuestas y consideraciones a la Autoridad Marítima Nacional.
- c) Analizar las causas y condiciones que propician los sucesos y siniestros marítimos y sus consecuencias, cuyos resultados se incluyen en la información que se brinde referida a la seguridad marítima y las medidas encaminadas a su prevención.
- d) Atender los asuntos relacionados con la Organización Marítima Internacional (OMI) y sus respectivos comités de Seguridad Marítima; Protección del Medio Ambiente Marino, Jurídico, Cooperación Técnica, y de Facilitación; así como otros asuntos de la actividad marítima.

2.- Para su mejor desempeño está conformada por subcomisiones que atienden las cuestiones asignadas por el Presidente de la Comisión.

3.- Los acuerdos adoptados en la Comisión cuya implementación requieran de normas jurídicas, se ponen en vigor mediante el instrumento legal correspondiente.

TÍTULO III DE LOS REGISTROS CAPÍTULO I DEL REGISTRO NACIONAL DE BUQUES

SECCIÓN PRIMERA

Disposiciones generales

ARTÍCULO 8.- El Registro Nacional de Buques se encuentra a cargo de las capitanías de Puerto del Ministerio del Interior y en él se asienta la matrícula, el abanderamiento e individualización de los buques, embarcaciones y artefactos navales cubanos sometidos a la jurisdicción del Estado.

ARTÍCULO 9.1.- En el Registro Nacional de Buques se inscriben todos los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales, en libros foliados por orden de asientos, en los cuales tiene que constar:

- a) Nombre del medio naval.
- b) Dimensiones.
- c) Clase.
- d) Lugar y fecha de su construcción.
- e) Propietarios.
- f) Arqueo bruto y neto.
- g) Datos del motor.
- h) Material de construcción del casco.

También, se anotan los trasposos de la propiedad, cambio de nombre, de lista, cualquier modificación de los parámetros de la primera inscripción, así como la baja definitiva.

2.- La inscripción en este Registro, además de otorgar los atributos que identifican e individualizan al medio naval, constituye el requisito primario para su posterior inscripción en el Registro Marítimo Nacional a cargo del Ministerio del Transporte.

SECCIÓN SEGUNDA

De la Matrícula

ARTÍCULO 10.1.- Para inscribir un buque, embarcación o artefacto naval en el Registro Nacional de Buques, su propietario tiene que solicitarlo por escrito al Capitán del Puerto de la jurisdicción. En la solicitud se consignan los datos siguientes:

- a) Generales de la persona jurídica o natural propietaria, según el caso, así como su domicilio legal. En el caso del representante legal de la persona jurídica o natural, acredita su condición mediante el documento correspondiente.

- b) Nombre del medio naval.
- c) Tipo de navegación y actividad que realiza.
- d) Lugar y fecha de su construcción.
- e) Croquis, plano y memoria descriptiva del medio naval aprobados por la entidad autorizada por el Ministerio del Transporte.
- f) Permiso de construcción otorgado por la Capitanía de Puerto o permiso de importación, según corresponda.
- g) Certificado de arqueo.
- h) Documentación que ampare la procedencia legítima del medio naval.

2.- Una vez que se revise por la Capitanía de Puerto la legitimidad de la documentación aportada y siempre que no existan motivos que lo impidan, el Capitán del Puerto da el consentimiento para que se realice el asiento en el libro de la lista correspondiente, en el término de sesenta (60) días hábiles.

3.- Los libros antes señalados se denominan Listas, las cuales se clasifican de la forma siguiente:

- a) Lista Primera: los destinados a la navegación de altura y a la navegación de travesía internacional.
- b) Lista Segunda: los destinados a la navegación de cabotaje y a la navegación en aguas interiores excepto en las bahías, puertos, ríos, lagos y presas.
- c) Lista Tercera: los destinados a la pesca o el procesamiento de las capturas.
- d) Lista Cuarta: los destinados a la navegación en las bahías, puertos, ríos, lagos y presas.
- e) Lista Quinta: los destinados al recreo y a la pesca deportiva recreativa.
- f) Lista Sexta: los destinados al servicio de las autoridades públicas, a las actividades de carácter científico e investigativo, de practicaje, de búsqueda y salvamento, no vinculados a las mercantiles o comerciales.

ARTÍCULO 11.- La Capitanía de Puerto otorga a todo buque, embarcación y artefacto naval que se inscriba en su Registro, un Certificado de Matrícula en el que consta su nombre y el del propietario, el folio, la lista y puerto, arqueos, así como los demás datos contenidos en su inscripción, lo cual comunica al Registro Marítimo Nacional en el caso de los medios navales con fines comerciales.

ARTÍCULO 12.- Los buques, embarcaciones y artefactos navales autorizados a enarbolar el

pabellón nacional pueden realizar sus actividades en todo el territorio de la República de Cuba, cualquiera que sea el lugar de su inscripción de matrícula.

SECCIÓN TERCERA

Del cambio de Lista

ARTÍCULO 13.1.- El buque, embarcación y artefacto naval no puede realizar otra actividad distinta a aquella para la cual ha sido inscripto en el Registro Nacional de Buques, sin previo cambio de lista, lo cual su propietario solicita a la Capitanía de Puerto donde está matriculado el medio naval, exponiendo las razones que motivan la solicitud. No obstante, excepcionalmente la Capitanía de Puerto puede autorizar la ejecución de actividades distintas a las consignadas en su Certificado de Matrícula.

2.- La solicitud tiene que estar avalada por el documento expedido por una sociedad clasificadora reconocida, certificando las condiciones técnicas que reúne el buque, embarcación y artefacto naval para destinarse a las actividades comprendidas en la lista solicitada, así como acompañarse de los permisos, licencias o autorizaciones que correspondan. En el caso de las personas jurídicas, la solicitud tiene que relacionarse con la actividad comercial que le haya sido aprobada.

ARTÍCULO 14.- Una vez dictaminado que procede la solicitud, la Capitanía de Puerto realiza el cambio a la lista que corresponda en el término de cinco (5) días hábiles.

SECCIÓN CUARTA

Del cambio de Puerto de Matrícula

ARTÍCULO 15.1.- Cualquier buque, embarcación y artefacto naval puede estar sujeto al cambio de su puerto de matrícula, como consecuencia de factores operacionales o intereses de su propietario, armador o naviero.

2.- El propietario de un buque, embarcación y artefacto naval que desee cambiar la matrícula de su medio para otra Capitanía de Puerto, lo solicita en aquella donde se encuentra matriculado, exponiendo las razones que fundamentan la solicitud. Es facultad de la Capitanía autorizar o denegar la solicitud.

3.- La Capitanía que tramita la baja de matrícula del medio naval, lo comunica por escrito a la Capitanía de Puerto donde proceda el alta.

SECCIÓN QUINTA

Sobre la baja definitiva y provisional

ARTÍCULO 16.1.- El propietario de un buque, embarcación y artefacto naval, está obligado a solicitar por escrito, en el término de quince (15) días hábiles, la baja definitiva del Registro Nacional de Buques de la Capitanía de Puerto donde esté inscripto, en los casos siguientes:

- a) Por desguace o destrucción como consecuencia de la baja técnica por la pérdida de navegabilidad total comprobada y declarada por el Ministerio del Transporte.
- b) Por la presunción fundada de pérdida, después de transcurrido un (1) año desde la última noticia sobre el medio naval.
- c) Después de su hundimiento.
- d) Por venta o abanderamiento definitivo bajo pabellón extranjero.

2.- También procede la baja definitiva de los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros que hayan sido abanderados provisionalmente en el Registro Nacional de Buques de la Capitanía de Puerto, al cesar las condiciones bajo las cuales fueron autorizados.

3.- Cuando la baja definitiva corresponda a la causal del inciso a) del numeral 1 de este artículo, una vez que se entregue y recepcione el bien por la entidad desguazadora, se tiene que presentar el acta de dicha entrega y recepción o el acta de desguace expedida por el propietario, Armador o Naviero y aprobada por un representante del Ministerio del Transporte, conforme a lo dispuesto en las normas complementarias al presente Reglamento.

4.- Cuando la causal de baja sea por venta y el buque esté gravado, el propietario tiene que presentar, además, el documento expedido por el acreedor hipotecario declarando la liberación de la deuda o su conformidad con la venta. En el caso de baja por venta y en el de abanderamiento con pabellón extranjero, también tiene que acompañarse la autorización del Ministro del Transporte para los medios navales con fines comerciales.

ARTÍCULO 17.- Procede la baja provisional del Registro Nacional de Buques de la Capitanía de Puerto, cuando el buque, embarcación y artefacto naval nacional haya sido autorizado a abanderarse provisionalmente bajo pabellón extranjero.

ARTÍCULO 18.- Practicada la inscripción o la baja del buque, embarcación y artefacto naval del Registro Nacional de Buques de la Capitanía de Puerto competente, se procede por esta a emitir, en el término de cinco (5) días hábiles, la correspondiente certificación al Registro Marítimo Nacional según proceda.

SECCIÓN SEXTA

De la individualización del medio naval

ARTÍCULO 19.1.- El nombre del buque, embarcación y artefacto naval nacional, aunque es libremente elegido por su propietario, requiere ser aprobado por la Capitanía de Puerto del lugar de la inscripción. El propietario tiene que presentar a dicha Capitanía una lista de tres nombres, enumerados por orden de preferencia.

2.- La aprobación del nombre se ajusta a los requisitos u opciones siguientes:

- a) Pueden ser utilizados nombres de personas, de la fauna, de la flora o de cosas, de lugares geográficos o del universo.
- b) Pueden utilizarse los números, a continuación del nombre, los que figuran escritos en signos arábigos o romanos.
- c) Que no figure ningún buque, embarcación y artefacto naval de iguales características inscriptos con el nombre propuesto o que se asemeje a otro ya existente.
- d) Que el nombre no esté reservado para otro buque, embarcación y artefacto naval en construcción o en trámite de abanderamiento.

3.- El nombre, una vez establecido, no puede ser cambiado, salvo que el buque, embarcación y artefacto naval cambie de propietario, o en casos debidamente justificados y previa aprobación de la Capitanía de Puerto del lugar de solicitud.

ARTÍCULO 20.1.- Todo buque, embarcación y artefacto naval de arqueo bruto igual o superior a doscientos (200), autorizado a enarbolar el pabellón nacional, lleva impreso:

- a) En ambas amuras, su nombre.
- b) En el espejo de popa, su nombre y el puerto de matrícula, y cuando esto sea impracticable, lo lleva en ambas aletas.
- c) En ambas bandas de la superestructura, en su parte más alta y más a proa, su nombre.

2.- Toda embarcación y artefacto naval, de arqueo bruto inferior a doscientos (200), autorizado a enarbolar el pabellón nacional, lleva impreso:

- a) En ambas aletas, su nombre.
- b) En ambas amuras, su folio y la lista de matrícula.
- c) En el espejo de popa, su nombre y el puerto de matrícula.

3.- Toda embarcación de recreo destinada a fines turísticos lleva impreso:

- a) De manera proporcional a todo lo largo del espejo de popa o en su defecto por imposibilitarlo el diseño, en la mitad de ambas bandas hasta la popa, su nombre, y al centro de este, en letras más pequeñas, el nombre del puerto de matrícula y debajo, el nombre de la marina que sirve de puerto base.
- b) En la parte superior de ambas bandas en proa, a la misma altura la lista y el folio; y en lugar visible del casco o superestructura el logotipo de la compañía turística propietaria, armadora o naviera.

4.- Toda embarcación de recreo destinada a las actividades deportivas, lleva impreso:

- a) En el centro del espejo de popa, o en su defecto por imposibilitarlo el diseño, en la mitad de ambas bandas hacia la popa, el nombre del puerto de matrícula y debajo de este el nombre del puerto deportivo que sirve de base.
- b) En la parte superior de ambas bandas en proa, el nombre de la embarcación y debajo de este, la lista y el número correspondiente al folio.

5.- Las letras y números de la individualización de los buques, embarcaciones y artefactos navales no pueden ser menores a las cuatro (4) pulgadas.

6.- No obstante las capitanías de Puerto pueden disponer que la rotulación de los elementos individualizadores se hagan de otra forma, cuando existan motivos que así lo avalen o las circunstancias lo exijan, para los distintos tipos de buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales.

SECCIÓN SÉPTIMA

Del Abanderamiento

ARTÍCULO 21.1.- La solicitud de abanderamiento de un buque, embarcación y artefacto naval, es tramitada ante el Registro Nacional de Buques de la Capitanía de Puerto. La persona natural o jurídica responsable del medio naval además de los documentos requeridos para la inscripción en dicho Registro, presenta la memoria explicativa de las ventajas que ese abanderamiento resulta para el país.

2.- El abanderamiento bajo pabellón extranjero de buques, embarcaciones y artefactos navales de entidades navieras cubanas, constituidas y domiciliadas en Cuba y destinadas a la navegación o al servicio, fuera de las aguas jurisdiccionales cubanas, tiene que ser solicitado al Ministerio del Transporte, quien evalúa casuísticamente las solicitudes debidamente fundadas de los navieros y le propone a la Autoridad Marítima Nacional lo que corresponda.

3.- La Comisión de Evaluación constituida por el Ministerio del Transporte para el análisis de las solicitudes de abanderamiento bajo pabellón extranjero, tiene que informarle al jefe de este Organismo, en el término de cinco (5) días hábiles, el resultado de dicho análisis para que este se pronuncie respecto a cada caso.

ARTÍCULO 22.1.- La persona jurídica cubana responsable de la operación del buque, embarcación y artefacto naval nacional, una vez que reciba del Ministerio del Transporte la autorización para abanderarlo definitiva o provisionalmente bajo pabellón extranjero, presenta por escrito la solicitud de baja con el carácter que corresponda al Registro Nacional de Buques de la Capitanía de Puerto donde el medio naval obre matriculado, así como en el Registro Marítimo Nacional.

2.- Conjuntamente con dicha autorización, tiene que presentarse copia del contrato de fletamento en el que se haga constar que la gestión comercial y náutica queda en manos de extranjeros u otro contrato para su operación temporal por personas extranjeras, siempre que estas gestiones, así como toda o parte de su dotación correspondan a personas extranjeras.

ARTÍCULO 23.1.- El abanderamiento provisional para los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros operados por personas naturales o jurídicas cubanas, que los autoriza a enarbolar provisionalmente el pabellón cubano, tiene un período de validez de hasta cinco (5) años, que puede ser prorrogado por iguales períodos mediante solicitud fundamentada a los Registros correspondientes.

2.- Transcurrido el período de tiempo autorizado para ese abanderamiento provisional, el medio naval recobra automáticamente su nacionalidad anterior, a los efectos de la administración cubana.

ARTÍCULO 24.1.- El abanderamiento provisional bajo pabellón extranjero de los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales solo se autoriza por un período no mayor a cinco (5) años, salvo que dicho abanderamiento sea prorrogado por iguales períodos a partir de la solicitud fundamentada al Ministerio del Transporte.

2.- Transcurrido el período de tiempo autorizado para el abanderamiento provisional, el medio naval recobra automáticamente la nacionalidad cubana.

ARTÍCULO 25.- Los buques, embarcaciones y artefactos navales destinados al servicio de las autoridades públicas en el mar territorial y aguas interiores cubanas tienen que estar bajo pabellón cubano.

ARTÍCULO 26.1.- La autorización para la baja de la bandera cubana por venta o abanderamiento definitivo bajo pabellón extranjero se solicita al Ministro del Transporte por la persona jurídica responsable del buque, embarcación y artefacto naval.

2.- Conjuntamente con la solicitud se presentan los documentos siguientes:

- a) Copia legalizada del documento acreditativo de la venta u otra acción para la entrega del mismo, a persona extranjera.
- b) Copia legalizada del contrato de fletamento en el que se haga constar que la gestión comercial y náutica queda en manos de extranjeros, para el caso de abanderamiento provisional en el extranjero.
- c) Certificado oficial de la legislación extranjera o, en su caso, de la disposición administrativa que autorice en ese país el abanderamiento provisional en el extranjero.
- d) Memoria explicativa de las ventajas que produce el abanderamiento provisional en el extranjero.
- e) Certificado de matrícula del medio naval.
- f) Certificación del Registro Marítimo Nacional que acredite que dicho medio se halla libre de hipotecas u otros gravámenes o cargas.
- g) Notificación a los acreedores beneficiarios del cambio que se pretende realizar, en los casos que existiere hipotecas u otros gravámenes o cargas.

3.- El abanderamiento de un buque, embarcación y artefacto naval nacional en otro país sin haber obtenido la baja del Registro Nacional de

Buques de la Capitanía de Puerto y del Registro Marítimo Nacional, según proceda, se considera como causa suficiente para la suspensión de la autorización otorgada a la empresa naviera para la operación de dicho medio.

CAPÍTULO II

DEL REGISTRO MARÍTIMO NACIONAL

SECCIÓN ÚNICA

Disposiciones generales

ARTÍCULO 27.- En el Registro Marítimo Nacional, a cargo del Ministerio del Transporte se inscriben los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales propiedad de personas jurídicas o naturales cubanas, explotados con fines comerciales.

ARTÍCULO 28.- En dicho Registro se anotan:

- a) Nombre del buque, embarcación y artefacto naval con las características necesarias para su plena y total identificación, y las modificaciones o cambios que se produzcan en estas.
- b) Denominación de la empresa propietaria y de la entidad armadora o naviera.
- c) Nombres, apellidos y demás generales de la persona natural.
- d) La propiedad del medio naval y cualquier cambio respecto a ella, así como la imposición, modificación y cancelación de los gravámenes de cualquier género que pesen sobre dicho medio.
- e) Abanderamiento provisional con pabellón nacional o extranjero, según el caso.
- f) Contratos de fletamento a casco desnudo de buques, embarcaciones y artefactos navales fletados por personas jurídicas cubanas.
- g) Empresas armadoras o navieras, los armadores o navieros y los agentes de buques; así como cualquier otro contrato o documento relativo a los buques, embarcaciones y artefactos navales, al comercio marítimo y a la navegación, cuando la Ley exija dicha formalidad.

ARTÍCULO 29.1.- La persona jurídica responsable del buque, embarcación y artefacto naval tiene que presentar por escrito la solicitud de inscripción en el Registro Marítimo Nacional, acompañando los documentos siguientes:

- a) Certificado de Matrícula expedido por la Capitanía del Puerto.
- b) Certificado de Arqueo y el de Navegabilidad expedidos por una sociedad clasificadora reconocida.

- c) Acreditativo de la adquisición del medio o de cualquier cambio respecto a su transmisión.
- d) Contrato de fletamento cuando se trate de un abanderamiento provisional.
- e) Autorización de abanderamiento provisional.
- f) Documento de imposición, modificación o cancelación del gravamen.
- g) Constitución de la empresa naviera o armadora.

2.- La persona natural tiene que presentar los documentos consignados en los incisos del a) al c) del Apartado anterior y el relativo a su identidad.

ARTÍCULO 30.1.- La persona jurídica responsable del buque, embarcación y artefacto naval queda obligada a presentar segundas o posteriores inscripciones, cuando se producen modificaciones en las características técnicas o de aquellas que identifican a dicho medio. Asimismo tienen que ser objeto de segunda o posteriores inscripciones, los documentos relacionados con gravámenes, incluida la hipoteca.

2.- También queda obligada a tramitar la baja provisional o definitiva, cuando dicho buque, embarcación y artefacto naval sea autorizado a utilizar provisionalmente el pabellón extranjero, en los casos en que medie un contrato de fletamento. Igualmente en aquellos de venta a persona jurídica extranjera, desactivación, naufragio o baja técnica.

ARTÍCULO 31.- En el Reglamento del Registro Marítimo Nacional, se establece, entre otros, el procedimiento para las inscripciones y sus formalidades, así como los trámites a seguir para obtener cualquier certificación de los asientos contenidos en dicho Registro, lo cual tiene que solicitarse mediante escrito del interesado.

TÍTULO IV

DE LA TRANSMISIÓN DE LA PROPIEDAD, IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE LOS BUQUES, EMBARCACIONES Y ARTEFACTOS NAVALES

ARTÍCULO 32.- Las empresas estatales cubanas interesadas en la venta o adquisición de buques, embarcaciones y artefactos navales con fines comerciales, tienen que obtener previamente el aval del Ministro del Transporte, conforme a los procedimientos establecidos al efecto.

ARTÍCULO 33.- La enajenación o transmisión inter vivos o por disposición judicial firme del medio naval, se realiza ante la Capitanía de Puerto competente, en los casos en que al menos una de las partes sea persona natural.

ARTÍCULO 34.- Una vez realizada la venta o transmisión se procede a su inscripción en el Registro correspondiente, para que surta efectos ante terceros.

ARTÍCULO 35.- La venta de un buque, embarcación y artefacto naval da lugar a tramitar por su propietario el cambio de propiedad en los registros donde conste inscripto, y en los casos de exportación definitiva implica además, el cese del derecho a enarbolar el pabellón nacional.

ARTÍCULO 36.- En toda adquisición o venta de buques, embarcaciones y artefactos navales con fines comerciales tiene que cumplimentarse la información o requerimiento siguientes:

Para la adquisición:

- a) Las características del medio naval, que sus condiciones y estado técnicos permitan cumplir los requisitos y regulaciones vigentes en las zonas de navegación, explotación y puertos donde será operado, de forma tal que garanticen una explotación eficaz y segura.
- b) Su tecnología tiene que permitir se garantice la obtención de las piezas de repuesto, facilidades para su reparación en el país o en el extranjero, y su conocimiento por parte del personal que operará el medio.

En el caso de la venta, tiene que:

- a) Informar el servicio que el medio ha estado prestando en el período inmediato a su venta.
- b) Otras obligaciones o requisitos consignados en disposiciones complementarias al efecto.

ARTÍCULO 37.- La importación y exportación de buques, embarcaciones, artefactos navales, sus accesorios y aditamentos queda reservada a las entidades acreditadas por el Estado a tales efectos.

TÍTULO V

DEL ABANDONO DE UN BUQUE, EMBARCACIÓN Y ARTEFACTO NAVAL EXTRANJERO

ARTÍCULO 38.- Todo buque, embarcación y artefacto naval que se encuentre fuera de operaciones náuticas y comerciales por alguna de las causales señaladas en el artículo 20 de la Ley, se presume en estado de abandono y la Capitanía de Puerto competente, de oficio o a solicitud de quien o quienes se encuentran afectados por dicha actuación, habilita de inmediato un expediente de Abandono, una vez transcurridos los términos descritos en el mencionado artículo.

ARTÍCULO 39.- La Capitanía de Puerto competente inicia este proceso liberando las comunicaciones que procedan a los fines de la notificación de los interesados de conformidad a lo previsto en el artículo 21.2 de la Ley y lo sustancia con la documentación obrante respecto al bien, sus propietarios, armadores o navieros, apercibimientos judiciales o administrativos hechos a los mismos o en su defecto a sus representantes legales, así como cualquier otro documento de interés para el mismo.

Asimismo, cuando concurra alguna de las causales previstas en el artículo 22 de la Ley, instruye a su propietario, capitán o patrón para que en el plazo dispuesto ejecute el traslado del medio naval. Si ello no se cumple, de oficio el Ministerio del Transporte o del Interior, según corresponda, en el ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional valora y designa la entidad que resulte más conveniente a partir de su ubicación geográfica y disponibilidad de recursos y medios para ejecutar el traslado del medio naval, en aras de eliminar el obstáculo o peligro que ello representa.

ARTÍCULO 40.1.- Transcurrido el término de notificación sin que comparezca persona alguna a los fines de eliminar la causal de abandono, la Capitanía de Puerto da curso al proceso, en su perjuicio, a los fines de la Declaración Administrativa de Abandono, y somete el expediente de Abandono al Ministerio del Transporte para los buques, embarcaciones y artefactos navales dedicados a fines comerciales, y al Ministerio del Interior para los no comerciales; quienes, en un plazo de quince (15) días hábiles siguientes al recibo de este, disponen si procede o no la Declaración Administrativa de Abandono del medio naval y pueden ejecutar las acciones complementarias que estimen pertinentes para su evaluación.

2.- Si procede, la autoridad competente dicta la correspondiente Resolución Administrativa y emite las comunicaciones necesarias a los efectos de la notificación de los interesados, conforme a lo dispuesto en la Ley y el presente Reglamento. En el caso de las embarcaciones de recreo de propiedad extranjera, el Ministerio del Interior da cuenta al consulado que corresponda de la Declaración Administrativa de Abandono, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.

3.- Si no procede serán devueltas las actuaciones a la Capitanía de Puerto correspondiente, quien lo notifica a los interesados y archiva el expediente.

ARTÍCULO 41.- Los ministerios del Transporte o del Interior, según el caso, son los encargados de determinar el destino más útil desde el punto de vista socioeconómico de un buque, embarcación y artefacto naval declarado en abandono, lo cual queda dispuesto en la Resolución Administrativa que se dicte.

ARTÍCULO 42.- La declaración de abandono voluntario del buque, embarcación y artefacto naval por su propietario a favor del Estado cubano y su aceptación, será suficiente para que dicho acto surta los efectos legales correspondientes y no requiere por tanto pronunciamiento posterior.

TÍTULO VI

DE LA CONSTRUCCIÓN, MODIFICACIÓN O REPARACIÓN DE LOS BUQUES, EMBARCACIONES Y ARTEFACTOS NAVALES

ARTÍCULO 43.1.- Las personas naturales o jurídicas que tengan a su cargo un astillero, varadero, dique seco o flotante, o que pretenden dedicarse a la construcción, modificación o reparación de buques, embarcaciones y artefactos navales, tienen que presentar por escrito al Ministerio del Transporte la solicitud de la Licencia de Operación del Transporte correspondiente.

Conjuntamente con la solicitud tienen que aportar los documentos siguientes:

- a) Memoria descriptiva de las instalaciones a construir, modificar o reparar para cumplir ese objeto social y la aprobación de la inversión emitida por el organismo competente.
- b) Plano del área acuática y de las instalaciones, con todos los sistemas que se instalarán para la seguridad de la navegación, de los buques, embarcaciones, artefactos navales y de dichas instalaciones, y para la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.
- c) Certificados de homologación de la calificación de los trabajadores, expedidos por la entidad facultada.
- d) Memoria explicativa de las ventajas que las actividades a realizar significan para el país.

En el caso de que el solicitante sea una persona natural, tiene que presentar, además de los documentos antes enunciados, un aval del Capitán del

Puerto en cuya jurisdicción se pretenden acometer dichas actividades.

2.- Se exceptúan de formular la solicitud para la obtención de la Licencia de Operación del Transporte las personas naturales que pretenden construir, modificar o reparar su propia embarcación o realizar dichos trabajos a terceros, sin ánimo de lucro, para lo cual requieren solamente la acreditación y autorización de la Capitanía de Puerto.

ARTÍCULO 44.- El Ministerio del Transporte analiza la solicitud y en caso de aprobarla, se expide la Licencia de Operación del Transporte por la entidad a cargo de la misma, la que remite una copia a la Capitanía de Puerto competente.

ARTÍCULO 45.- Las personas naturales o jurídicas que se dedican a la construcción, modificación o reparación de buques, embarcaciones y artefactos navales tienen que acreditarse en la Capitanía de Puerto de la jurisdicción para poder prestar tales servicios, en cuyo caso tienen que presentar los documentos siguientes:

- a) Licencia de Operación del Transporte.
- b) Plan de seguridad y protección física de los buques, embarcaciones, artefactos navales y las instalaciones.

ARTÍCULO 46.- El Ministerio del Interior puede suspender la ejecución de las actividades de construcción, modificación y reparación de buques, embarcaciones y artefactos navales cuando detecte que se han incumplido las medidas para la seguridad y protección física de estos y de las instalaciones, de acuerdo con lo establecido legalmente.

ARTÍCULO 47.- El Ministerio del Transporte puede, de oficio o a solicitud de la Capitanía de Puerto, suspender la Licencia de Operación del Transporte concedida a las personas naturales o jurídicas para la construcción, modificación y reparación de buques, embarcaciones y artefactos navales cuando se detecten infracciones de las normas técnicas que atenten contra la seguridad de la navegación o se incumplan las disposiciones legales aplicables.

ARTÍCULO 48.1.- El Ministerio del Transporte puede designar a personas jurídicas reconocidas por él que homologuen a las entidades y talleres que se dediquen a realizar trabajos de construcción, reparación y mantenimiento de los equipos y medios exigidos para el cumplimiento de las normas de seguridad de la vida humana en el mar y

de la navegación, y de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

2.- Dicha homologación incluye los equipos y medios utilizados, así como el personal que realiza dichos trabajos.

ARTÍCULO 49.- Las personas naturales o jurídicas que pretenden acometer la construcción, modificación o reparación de un buque, embarcación y artefacto naval tienen que obtener de su propietario, Armador o Naviero, Capitán o Patrón el correspondiente permiso expedido por la Capitanía de Puerto de la jurisdicción y presentarlo a las autoridades competentes cuando estas lo soliciten.

ARTÍCULO 50.1.- Las personas naturales o jurídicas que pretenden realizar una construcción o modificación tienen que solicitar por escrito al Ministerio del Transporte o en quien este delegue, la aprobación de los proyectos, para lo cual dispone de un término de sesenta (60) días naturales.

2.- Conjuntamente con la solicitud, tienen que presentar los documentos siguientes:

- a) Proyectos del buque, embarcación y artefacto naval y de los trabajos a acometer.
- b) Memoria descriptiva de la construcción o modificación del buque, embarcación y artefacto naval.
- c) Plazos previstos para la realización de los trabajos.
- d) Pruebas a realizar antes de la entrega de la obra.
- e) Dónde se acometerán los trabajos y por quién.

ARTÍCULO 51.1.- Toda persona natural o jurídica que pretenda construir, modificar o reparar un buque, embarcación y artefacto naval tiene que solicitar por escrito a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción un permiso, al que tiene que adjuntarle los documentos siguientes:

- a) Datos del solicitante y denominación de la persona natural o jurídica que acometerá los trabajos.
- b) Planos y memoria descriptiva de la construcción o modificación del buque, embarcación y artefacto naval aprobado por la autoridad competente. En el caso de la reparación se adjunta la lista de los trabajos a realizar.
- c) Documentos que avalen la procedencia legal de los equipos, piezas y materiales que se empleen en los trabajos.
- d) Plazos previstos para la realización de los trabajos.

- e) Lugar donde se ejecuten las obras.
- f) Valor estimado de la obra.

2.- Si transcurrido un (1) año de haberse expedido el permiso de construcción, reparación o modificación el interesado no las ha iniciado, el permiso queda anulado y en caso de persistir en dichos trabajos, tiene que obtener un nuevo permiso en la Capitanía de Puerto, siguiendo el procedimiento antes enunciado.

ARTÍCULO 52.- Durante la etapa de construcción, reparación o modificación, los buques, embarcaciones y artefactos navales están sujetos a los controles y reconocimientos del Ministerio del Transporte y la Capitanía de Puerto, por interés de uno de ellos o de ambos. En cualquier caso se procede a:

- a) Comprobar la vigencia del Permiso y que la obra se realiza acorde a los parámetros que se autorizan en este documento y en el Proyecto Técnico aprobado por la autoridad competente.
- b) Solicitar los documentos que avalen la legalidad de los materiales empleados en la construcción.

ARTÍCULO 53.1.- El Armador o Naviero del buque, embarcación y artefacto naval está obligado a informar a la Capitanía de Puerto que otorgó el permiso, que se han concluido los trabajos de construcción, reparación o modificación, con vistas a que por esta entidad, se realice la inspección física para comprobar que esos trabajos se ejecutan conforme al citado permiso; pudiendo apoyarse para ello en los especialistas que considere necesarios.

2.- Al concluirse la inspección se efectúan las anotaciones pertinentes en los registros Nacional de Buques de la Capitanía de Puerto y en el Marítimo Nacional del Ministerio del Transporte, según corresponda, cuando los trabajos realizados conllevan modificaciones en los datos identificativos del buque, embarcación y artefacto naval asentados en dichos registros.

ARTÍCULO 54.- Cuando por causa de fuerza mayor o caso fortuito la reparación sea imprevista o se acometa fuera de las instalaciones destinadas para esos fines, la persona natural o jurídica a cargo del buque, embarcación y artefacto naval lo tiene que notificar de inmediato por escrito a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, la cual expide la autorización correspondiente, salvo que a su juicio se disponga lo contrario siempre y cuando no

peligre la seguridad de la nave, su dotación e instalaciones portuarias y no implique un riesgo de contaminación al medio ambiente marino.

ARTÍCULO 55.- Las personas naturales o jurídicas reconocidas por el Ministerio del Transporte y la Capitanía de Puerto para realizar construcciones, modificaciones o reparaciones de buques, embarcaciones y artefactos navales son responsables de controlar y exigir que se cumplan los requerimientos técnicos, así como las condiciones y términos en que fueron aprobados y concedidos los permisos para la realización de dichos trabajos.

ARTÍCULO 56.- El Ministerio del Transporte y la Capitanía de Puerto pueden suspender las autorizaciones para la construcción, modificación o reparación de buques, embarcaciones y artefactos navales cuando se determinen que han sido infringidos los requerimientos técnicos, las condiciones y términos para los cuales fueron concedidas o aprobadas, o cualesquiera de estos.

TÍTULO VII

DE LA DESACTIVACIÓN Y EL DESGUACE CAPÍTULO I

DE LA DESACTIVACIÓN

ARTÍCULO 57.1.- El propietario de un buque, embarcación y artefacto naval que se pretenda desactivar tiene que, por sí o por quien haya delegado, solicitarlo por escrito al Ministerio del Transporte o entidad que este autorice.

2.- Conjuntamente con la solicitud, tiene que presentar:

- a) Certificado de baja del medio naval expedido por el Registro donde esté inscrito.
- b) Plan de medidas que garanticen la seguridad del medio naval, la ausencia a bordo de combustibles, lubricantes y residuos oleosos, las de estanquidad, limpieza y arranque, así como las de seguridad para la navegación y las de protección del medio ambiente marino.

ARTÍCULO 58.1.- La autorización que emite el Ministerio del Transporte para desactivar un buque, embarcación y artefacto naval, tiene que cumplir:

- a) El retiro de los certificados y documentos pertinentes de los convenios internacionales y de la legislación nacional.
- b) Los resultados de la inspección realizada que demuestran que se cumplen las medidas establecidas para la seguridad de la vida humana, la protección de dicho medio, de la navegación y de la protección del ambiente marino.

2.- El Ministerio del Transporte emite el certificado de desactivación del buque, embarcación y artefacto naval, luego de comprobar el cumplimiento de estos requisitos.

ARTÍCULO 59.- Una vez cumplido los requisitos para la desactivación de los buques, embarcaciones y artefactos navales, el Armador o Naviero tiene que solicitarle a la Capitanía de Puerto competente la autorización de amarre o fondeo temporal, teniendo que presentar a tales fines los documentos siguientes:

- a) Certificado de desactivación del buque, embarcación y artefacto naval emitido por el Ministerio del Transporte o entidad autorizada por este.
- b) El que consigne la dotación mínima que se prevé para garantizar la seguridad y protección del buque, embarcación y artefacto naval.

ARTÍCULO 60.- La Capitanía de Puerto, una vez recibida la solicitud de amarre o fondeo temporal, procede a realizar la verificación y el cumplimiento de las medidas dispuestas por el Ministerio del Transporte, antes de emitir la autorización correspondiente a dicha solicitud.

CAPÍTULO II DEL DESGUACE

ARTÍCULO 61.1.- La persona jurídica que pretende dedicarse al desguace de buques, embarcaciones y artefactos navales tiene que presentarle por escrito al Ministerio del Transporte la solicitud de la Licencia de Operación del Transporte correspondiente.

2.- Conjuntamente con la solicitud, tiene que aportar los documentos siguientes:

- a) Memoria descriptiva del área acuática y de las instalaciones.
- b) Certificados de homologación de la calificación de los trabajadores expedidos por la entidad facultada por el Ministerio del Transporte.
- c) Medidas que se adoptan para la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino.
- d) Memoria explicativa de las ventajas que dicha actividad proporciona al país.

ARTÍCULO 62.- Las entidades autorizadas por el Ministerio del Transporte para el desguace de los buques, embarcaciones y artefactos navales tienen que acreditarse en la Capitanía de Puerto de la jurisdicción y presentar la Licencia antes mencionada.

ARTÍCULO 63.- El propietario, Armador o Naviero del buque, embarcación y artefacto naval interesado en el desguace del medio, tiene que presentar por escrito al Ministerio del Transporte o a quien este delegue, los siguientes documentos:

- a) Instrumento notarial dando fe de que los interesados en el buque están libre de toda deuda.
- b) Certificado de desactivación.
- c) Medidas que pretenden adoptarse para la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marino.
- d) Una relación del personal ajeno a la dotación, debidamente calificado, para realizar los trabajos a bordo.
- e) Constitución de una fianza o garantía financiera para cubrir los daños y perjuicios que pueden producirse como consecuencia del desguace.
- f) Que exprese la opinión de la Administración Portuaria competente, cuando el desguace se pretende realizar en una zona de operación del puerto.
- g) Permiso o autorización de amarre o fondeo expedido por la Capitanía de Puerto.

ARTÍCULO 64.- La autorización que emite el Ministerio del Transporte para la realización del desguace de un buque, embarcación y artefacto naval tiene que contener:

- a) Razones que justifican la autorización para realizar el desguace.
- b) Plazo concedido para realizar el desguace.
- c) Medidas de seguridad que tienen que adoptarse para evitar daños y perjuicios a las instalaciones marítimo-portuarias, a los servicios portuarios, a las vías de navegación y al medio ambiente marino.

ARTÍCULO 65.1.- Toda persona jurídica o natural para proceder al desguace de un buque, embarcación y artefacto naval, tiene que obtener previamente el permiso de la Capitanía del Puerto de la jurisdicción, mediante solicitud escrita acompañada de los documentos siguientes:

- a) Certificado de desguace emitido por el Ministerio del Transporte.
- b) Descripción del lugar donde se pretende ejecutar el desguace.
- c) Solicitud de autorización para que el personal ajeno a la dotación, pueda abordar el medio naval a fin de realizar los trabajos inherentes al desguace.

2.- La Capitanía de Puerto competente comprueba antes del desguace y durante los trabajos de ejecución, que se cumpla lo dispuesto en el artículo 64, inciso c) precedente.

TÍTULO VIII

DE LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN, LA PROTECCIÓN MARÍTIMA Y LA INSPECCIÓN

CAPÍTULO I

DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD

ARTÍCULO 66.1.- Las Sociedades de Clasificación e Inspección de Buques, tanto nacionales como extranjeras, o cualquier otra entidad marítima, tienen que solicitar por escrito al Ministerio del Transporte la autorización para poder verificar las condiciones técnicas y de seguridad de los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales, y expedir los certificados de seguridad correspondientes.

2.- Conjuntamente con la solicitud, tienen que presentar los documentos siguientes:

- a) Funciones que pueden cumplir a nombre del Ministerio del Transporte.
- b) Currículo de cada inspector, debidamente homologado, para el cumplimiento de sus funciones.
- c) Aseguramiento material y técnico necesario para el cumplimiento de esas funciones.

ARTÍCULO 67.- La aprobación de dicha solicitud se realiza mediante la firma de un acuerdo entre el Ministerio del Transporte y la Sociedad Clasificadora solicitante, el cual tiene que contener:

- a) Facultades conferidas a dicha entidad para actuar a nombre del Ministerio del Transporte.
- b) Obligaciones que contrae con el Ministerio del Transporte.
- c) Condiciones, bajo las cuales, el Ministerio del Transporte inspecciona los procedimientos para el cumplimiento de las facultades que se le han delegado a esa entidad.
- d) Causales por las cuales queda sin efecto dicho documento y el plazo de hacerse efectivo.

ARTÍCULO 68.1.- Toda Sociedad de Clasificación e Inspección de Buques autorizada a verificar las condiciones técnicas y de seguridad de los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales o extranjeros surtos en puertos cubanos, tiene que acreditarse ante la Capitanía de Puerto competente y conforme al procedimiento establecido al efecto por el Ministerio del Interior, para lo cual se requiere aportar:

- a) Solicitud escrita con los datos personales de su representante y el domicilio legal de las oficinas centrales o representación oficial.
- b) Documento de constitución de la entidad.
- c) Autorización del Ministerio del Transporte para actuar en su nombre, con expreso pronunciamiento de las funciones que le han sido autorizadas, en el caso de los buques cubanos.
- d) Certificación de su inscripción en los Registros correspondientes.
- e) Relación de los datos de los inspectores una vez reconocidos por el Ministerio del Transporte.

2.- Para que los agentes de estas entidades puedan desempeñarse en una jurisdicción determinada o en todo el territorio nacional, según el caso, tienen que acreditarse ante las autoridades de la Capitanía de Puerto que corresponda.

CAPÍTULO II

DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

ARTÍCULO 69.- El Ministerio del Interior es el encargado de establecer y controlar las medidas de protección a los buques, embarcaciones, artefactos navales nacionales e instalaciones portuarias.

ARTÍCULO 70.- El cumplimiento de las medidas previstas en el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias, en lo adelante el Código PBIP, se ejercen por las capitanías de Puerto respecto a todos los buques y artefactos navales de travesía internacional que arriben a puerto cubano.

ARTÍCULO 71.- Los agentes consignatarios de los buques y artefactos navales a los cuales les es aplicable el Código PBIP, con vista a la tramitación de su arribo a puertos nacionales, tienen que suministrarle a la Capitanía de Puerto competente la siguiente información:

- a) Que el medio naval está en posesión del certificado establecido por el Código PBIP.
- b) El nivel de protección al que está operando el medio naval en ese momento.
- c) Toda medida especial o adicional de protección que haya tomado el medio naval en cualquier puerto anterior donde realizó una operación de interfaz buque-puerto, dentro del período de tiempo indicado.
- d) Otra información sobre la protección del medio naval relacionada con la Parte B del Código PBIP.

ARTÍCULO 72.- Las capitanías de Puerto son las encargadas de aplicar el nivel de protección de

cada instalación portuaria habilitada al tráfico marítimo internacional comprendida en su jurisdicción, lo cual ejecutan a partir de que se certifique la instalación y así lo confirme la administración de la misma.

ARTÍCULO 73.1.- El nivel de protección de los buques y artefactos navales nacionales destinados al tráfico de travesía internacional o de altura, se aplica por el Ministerio del Interior a través de los armadores o navieros que tengan a cargo su operación comercial y náutica. Este intercambio de información tiene que quedar asentado en los registros establecidos.

2.- Los armadores o navieros cubanos que operan buques, embarcaciones y artefactos navales deberán informar a la Capitanía de Puerto los sucesos que sobre Protección Marítima se hayan producido durante la navegación o estancia en puerto.

ARTÍCULO 74.- El Ministerio del Interior puede disponer la aplicación de medidas de protección marítima a los buques, embarcaciones y artefactos navales no obligados por el Código PBIP, cuando resulten vulnerables a la ocurrencia de actos ilícitos.

CAPÍTULO III DE LAS INSPECCIONES

ARTÍCULO 75.- La inspección detallada a un buque, embarcación y artefacto naval, se ejecuta cuando:

- a) Los certificados no sean válidos.
- b) El contenido de los certificados u otros documentos no basten para confirmar o verificar una presunta infracción.
- c) Existan motivos fundados para creer que las condiciones del buque, embarcación y artefacto naval o de sus equipos, no se corresponden con los datos o condiciones que se consignan en los documentos.
- d) Existan motivos fundados para creer que el medio naval no cumple con los requisitos establecidos en los convenios marítimos internacionales.

ARTÍCULO 76.1.- Como resultado de la inspección realizada a un buque, embarcación y artefacto naval, se emite un reporte de inspección firmado por el Inspector autorizado por el Ministerio del Transporte, copia del cual se le entrega al Capitán o Patrón, mediante notificación, y a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

2.- El modelo de reporte de inspección es el establecido en los convenios internacionales y regionales en materia marítima y tienen que contener las deficiencias detectadas y su clasificación con respecto al lugar y plazo para su erradicación.

ARTÍCULO 77.1.- Se procede a la detención de dicho medio en caso de que el buque, embarcación y artefacto naval inspeccionado presente deficiencias que por su peligrosidad son motivos suficientes para que se impida su navegación, hasta que estas sean eliminadas.

2.- La detención se hace efectiva en el momento que por el Ministerio del Transporte se emite el reporte sobre esta, copia del cual se entrega al Capitán o Patrón, así como a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

3.- Si el buque, embarcación y artefacto naval detenido es nacional, se le remite una copia a la empresa naviera y si es extranjero al Cónsul del país de abanderamiento, en el puerto dado.

4.- El modelo de reporte de detención es el establecido en los convenios marítimos internacionales y regionales.

ARTÍCULO 78.1.- Cuando el Ministerio del Transporte compruebe que se han eliminado las deficiencias que provocaron la detención del buque, embarcación y artefacto naval emite un reporte de liberación que tiene un efecto inmediato, copia del cual se entrega al Capitán o Patrón, así como a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

2.- Si el buque, embarcación y artefacto naval liberado es nacional, se le remite una copia a la empresa naviera y si es extranjero al Cónsul del país de abanderamiento, en el puerto dado.

3.- El modelo de reporte de liberación es el establecido en los convenios marítimos internacionales y regionales.

ARTÍCULO 79.1.- Para la liberación de un buque, embarcación y artefacto naval extranjero, que haya cometido una infracción de las leyes o reglamentos aplicables o de las reglas internacionales para la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, se exige la constitución de una fianza o garantía financiera apropiada.

2.- En todos los casos de detención, la liberación del medio naval puede quedar condicionada a que se dirija al astillero o puerto más cercano, cuando no sea posible su solución en el puerto donde se encuentra.

ARTÍCULO 80.- Lo establecido en el artículo anterior no lo exime del cumplimiento de otras medidas impuestas por los tribunales y demás autoridades judiciales o administrativas competentes.

ARTÍCULO 81.- Los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales y extranjeros surtos en puertos o que se encuentren en las aguas jurisdiccionales cubanas pueden ser objeto de inspecciones por parte del Ministerio del Interior, cuando se presuma o existan motivos fundados para creer que el mismo no cumple con lo establecido en la Ley, en este Reglamento y en otras disposiciones relacionadas con la protección marítima y la navegación marítima, fluvial y lacustre.

Además son objeto de inspección cuando existen motivos que hagan suponer o infieran afectación para la Seguridad del Estado y el Orden Interior.

ARTÍCULO 82.1.- La inspección a los buques, embarcaciones y artefactos navales, sus compartimientos y cargas, se realiza con el fin de comprobar que los mismos se utilizan para los fines determinados por su registro en correspondencia con las regulaciones aplicables en los pasos de frontera, en el mar territorial, zona contigua o zona económica exclusiva, para detectar a bordo:

- a) Indicios de actos de terrorismo, tráfico de drogas o personas, acciones que pueden afectar la Seguridad del Estado, el Orden Interior, la economía nacional, u otros reconocidos como delito.
- b) Existencia de objetos no declarados o cuya importación o exportación esté regulada o prohibida.
- c) Detener y conducir personas que no puedan demostrar legalmente su presencia a bordo de buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales o extranjeros.
- d) Otras infracciones o violaciones que pongan en riesgo la navegación marítima, fluvial o lacustre, el medio ambiente marino y los recursos de la plataforma.

2.- La Capitanía de Puerto cuando lo considere necesario puede auxiliarse para la realización de las inspecciones que le competen, de peritos o especialistas de los diferentes organismos, órganos o entidades nacionales.

ARTÍCULO 83.1.- Cuando se compruebe la ocurrencia de las violaciones o infracciones antes enunciadas, y existan motivos que así lo aconsejen, dada la peligrosidad para la navegación, la

Seguridad del Estado o el Orden Interior, la Capitanía de Puerto en el ejercicio de sus funciones prohíbe la navegación del buque, embarcación y artefacto naval hasta tanto se determine por las autoridades competentes su liberación, en cuyo supuesto puede reiniciar la navegación cuando obtenga la autorización o el despacho de salida otorgado por la Capitanía de Puerto.

2.- La prohibición para la navegación se hace efectiva en el momento que el Capitán del Puerto lo comunica al Capitán o Patrón del buque, embarcación y artefacto naval, su agente consignatario o representante legal, y lo hace constar en el Registro de Movimiento de Buques y en el Expediente del Buque habilitados en la Capitanía de Puerto.

3.-El Capitán o Patrón del buque, embarcación y artefacto naval queda obligado a asentar en el Cuaderno de Bitácora o Diario de Navegación dicha decisión, lo cual se comprueba por la Capitanía de Puerto en el momento del arribo o la salida del medio naval.

ARTÍCULO 84.1.- Cuando existan motivos fundados que hagan suponer que el buque, embarcación y artefacto naval no satisface lo prescrito en el Código PBIP, la Capitanía de Puerto puede imponer las medidas de control previstas en los convenios marítimos internacionales de aplicación.

2.- Los procedimientos para la demora, detención o restricción de las operaciones del buque, embarcación y artefacto naval, incluidos los movimientos dentro del puerto o su expulsión de este, se establecen mediante normas complementarias por los ministerios del Interior y del Transporte en lo que a cada uno compete.

CAPÍTULO IV

DE LA DOCUMENTACIÓN A BORDO DE LOS BUQUES, EMBARCACIONES Y ARTEFACTOS NAVALES NACIONALES

ARTÍCULO 85.- A bordo de cada buque, embarcación y artefacto naval tienen que tenerse actualizados y legalizados por la Capitanía de Puerto competente, los libros siguientes:

- a) Diario de Navegación.
- b) Cuaderno de Bitácora.
- c) Diario de Máquinas.
- d) Libro de Cargas.
- e) Libro de Hidrocarburos.

ARTÍCULO 86.1.- Cada buque tiene que tener a bordo, así como las embarcaciones y artefactos

navales que naveguen en aguas internacionales, actualizados los documentos siguientes:

- a) Certificado de Matrícula expedido por el Registro Nacional de Buques de las capitanías de Puerto.
- b) Certificado del Registro Marítimo Nacional.
- c) Certificado Internacional de Arqueo.
- d) Certificado Internacional de líneas de Carga.
- e) La Licencia de Radio.
- f) Certificado de Desratización.
- g) Certificado de Navegabilidad.
- h) Los certificados gubernamentales de seguridad.
- i) Certificado de Dotación Mínima de Seguridad.
- j) Certificado Internacional de Protección del Buque.
- k) La Ley y el presente Reglamento.
- l) Otros documentos y certificados que formen parte de los establecidos en las leyes y reglamentos complementarios.

2.- Antes de la salida de cada buque, así como de embarcaciones y artefactos navales que naveguen en aguas internacionales, se tienen que tener a bordo además de los documentos antes consignados, los siguientes:

- a) Lista de la dotación.
- b) Lista de pasajeros.
- c) Contratos de fletamentos o copia certificada de los mismos.
- d) Conocimientos de embarque.
- e) Documentos de peritajes realizados al buque o la carga.
- f) Planos de carga.
- g) Manifiesto de mercancías peligrosas, de llevarlas.

ARTÍCULO 87.- En el Diario de Navegación el Capitán o Patrón, según corresponda, tiene que registrar diariamente los siguientes datos: condiciones hidrometeorológicas reinantes; distancias y rumbos navegados; el abatimiento y la deriva; potencia de la máquina propulsora principal; maniobras realizadas; averías que sufra el buque en su casco, máquinas y pertrechos, y sus causas; desperfectos y averías que experimente la carga; efectos e importancia de la echazón, si esta ocurriera; acuerdos tomados en junta de Oficiales; y cualquier otro acaecimiento que se considere importante de las anotaciones realizadas en el Cuaderno de Bitácora y en el Diario de Máquinas.

ARTÍCULO 88.- En el Cuaderno de Bitácora, los oficiales de puente, durante la guardia en el Puente de Gobierno, tienen que registrar diaria-

mente: distancias y rumbos navegados; variaciones y desvíos del compás magnético; errores del girocompás; dirección y fuerza del viento y el abatimiento; estado de la mar y la deriva; la latitud y longitud; la potencia de la máquina propulsora principal; maniobras que se ejecuten; encuentros significativos con otros buques; siniestros y sucesos marítimos que ocurren durante la navegación; inspecciones de que fueron objeto por otras autoridades marítimas tanto en puerto como en la mar; y otros acaecimientos que se consideren importantes.

ARTÍCULO 89.- En el Diario de Máquinas, los oficiales de máquinas tienen que registrar diariamente:

- a) Los parámetros de funcionamiento de la máquina propulsora principal y las auxiliares.
- b) Las revoluciones por minuto de dicha máquina.
- c) Las averías ocurridas a las máquinas, mecanismos y reparaciones realizadas.
- d) Los consumos y existencias de combustibles y lubricantes.
- e) Otros acaecimientos que se consideren importantes.

ARTÍCULO 90.1.- A bordo de las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje, tienen que tener actualizados y legalizados por la Capitanía de Puerto los libros siguientes:

- a) Diario de Navegación.
- b) Diario de Máquinas.

2. Las embarcaciones de recreo que se autorizan a realizar navegación de altura o de travesía internacional, tienen que llevar a bordo un Diario de Navegación previamente legalizado por la Capitanía de Puerto.

ARTÍCULO 91.1.- Las embarcaciones, así como los artefactos navales de arqueo bruto menor de quinientos (500) tienen que tener a bordo los documentos siguientes:

- a) Certificado de Matrícula expedido por el Registro Nacional de Buques de las capitanías de Puerto.
- b) Certificado de inscripción en el Registro Marítimo Nacional para los destinados a actividades comerciales.
- c) Licencia de Radio.
- d) Certificado de Navegabilidad.
- e) Certificado de Arqueo.
- f) Otros documentos y certificados que formen parte de los establecidos en las leyes y reglamentos complementarios.

2.- Antes de salir de puerto las embarcaciones, así como los artefactos navales de arqueo bruto menor de quinientos (500), tienen que tener los documentos siguientes:

- a) Lista de la dotación.
- b) Lista de pasajeros.

ARTÍCULO 92.- Los ministerios del Transporte y del Interior, en lo que a cada uno compete, pueden adecuar los libros y documentos señalados en los artículos precedentes, atendiendo a las particularidades del tráfico y las características de los buques, embarcaciones y artefactos navales.

TÍTULO IX

DE LA HIPOTECA NAVAL

ARTÍCULO 93.- La hipoteca naval como derecho real establecido en un buque para garantizar un crédito, se materializa en un contrato cuyos elementos distintivos son:

- a) Personales: el acreedor y el deudor hipotecarios.
- b) Reales: el buque.
- c) Formales: mediante escritura pública debidamente anotada en el Registro Marítimo Nacional del Ministerio del Transporte, para el medio naval que se destine a fines comerciales, y en el Registro Nacional de Buques de la Capitanía de Puerto del Ministerio del Interior para aquellos que no se exploten comercialmente.

ARTÍCULO 94.- La hipoteca naval, sujeta directa e inmediatamente al buque, embarcación y artefacto naval gravado, al cumplimiento de la obligación, para cuya seguridad se haya constituido, cualquiera que sea su poseedor.

ARTÍCULO 95.- La hipoteca naval incluye, además del capital, los intereses que se acuerdan por término de cinco (5) años y el crédito que se fija para costos y gastos en caso de reclamación judicial.

ARTÍCULO 96.1.- La hipoteca naval se hace constar en la certificación que se emite por el Registro al que le corresponde acreditar la propiedad del buque, embarcación y artefacto naval, según las actividades a las que está destinado siendo motivo suficiente para denegar la inscripción de la hipoteca, la falta de presentación de este documento. Si no se muestra por estar el buque en viaje, se toma anotación de la hipoteca por el término de sesenta (60) días, transcurrido este sin haberse presentado dicha certificación, el Registrador procede, de oficio, a la cancelación de la anotación de la hipoteca. Si se presenta la certificación, inscribe

la hipoteca, la que surte efectos desde la fecha de su anotación en el mencionado Registro.

2.- En la inscripción de la hipoteca se hace constar expresamente si la anotación a que se refiere el inciso anterior, se hizo, o si por el contrario, se omitió, y por qué causa.

ARTÍCULO 97.- La hipoteca sobre el buque, embarcación y artefacto naval adquiere rango inmediatamente después de los créditos privilegiados establecidos en la sección correspondiente de la Ley.

ARTÍCULO 98.- El acreedor hipotecario puede ejercer su acción sobre el buque, embarcación y artefacto naval, en los casos siguientes:

- a) Vencimiento del plazo estipulado para la devolución del principal.
- b) Vencimiento del plazo estipulado para exigir los intereses.
- c) Cuando el deudor sea insolvente.
- d) Cuando el buque, embarcación y artefacto naval, sufre deterioro que lo inutilizare para navegar.
- e) En caso de pérdida total del buque, embarcación y artefacto naval.
- f) Cuando se fuere a cambiar el pabellón bajo el cual se hubiere hipotecado.
- g) Cuando se venda a un extranjero.
- h) Cuando se cumplan las condiciones pactadas como resolutorias del contrato de préstamo hipotecario, y todas las que produzcan el efecto de hacer exigible el principal y los intereses.
- i) Cuando se termine la construcción del mismo y no se presenten al Registro Marítimo Nacional o al Registro Nacional de Buques de la Capitanía de Puerto, según corresponda, los certificados establecidos para su inscripción.

ARTÍCULO 99.- La hipoteca constituida sobre el buque, embarcación y artefacto naval se extiende al importe de las indemnizaciones que correspondan a su propietario en caso de siniestro o suceso marítimo, y en virtud de estar asegurado contra cualquier riesgo. El importe de la indemnización en caso de siniestro o suceso marítimo, se destina a cubrir, por su orden, las responsabilidades del mismo, con arreglo a lo regulado en el presente Reglamento o, en su defecto, siguiendo el orden de prelación que resulte de la inscripción en los registros correspondientes.

ARTÍCULO 100.- En la hipoteca constituida sobre un buque, embarcación y artefacto naval, se

entienden incluidos, salvo pacto en contrario: el aparejo, respetos, pertrechos, máquinas e instrumentos de navegación; los fletes devengados y no percibidos por el viaje que esté haciendo o por el último que haya rendido al hacerse efectivo el crédito hipotecario; la indemnización que corresponda por abordaje u otro siniestro o suceso marítimo que de lugar a aquel, y la póliza de seguro que haya tomado para casos de siniestros o sucesos marítimos.

ARTÍCULO 101.1.- La hipoteca que haya de inscribirse en el país tiene que contener expresamente las cláusulas de sumisión a los tribunales competentes de la República de Cuba, con renuncia de todo fuero, por razón de la nacionalidad o del domicilio, o por cualquier otra causa.

2.- Si el acreedor hipotecario o el propietario del buque, embarcación y artefacto naval, o ambos, fueren extranjeros, tiene que contener, además, una cláusula de renuncia a todo género de indemnización contra el Estado cubano, tanto en el orden nacional como en el internacional.

ARTÍCULO 102.1.- Para la inscripción de la hipoteca naval en el Registro Marítimo Nacional, se requiere presentar los siguientes certificados:

- a) Certificado de Navegabilidad.
- b) Certificados gubernamentales de seguridad.
- c) Certificado de Líneas de Carga.

2.- Se exceptúan de la presentación de estos certificados, al buque, embarcación y artefacto naval en construcción. No obstante, estos documentos tienen que ser presentados transcurridos los treinta (30) días del despacho para su primer viaje.

3.- El incumplimiento de este requisito es causal suficiente para que el acreedor pueda ejercer su acción hipotecaria sobre el buque, embarcación y artefacto naval gravado.

TÍTULO X

DE LAS PERSONAS JURÍDICAS Y NATURALES CUBANAS QUE INTERVIENEN EN EL TRANSPORTE Y EN EL COMERCIO MARÍTIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE

CAPÍTULO I

DE LA DOTACIÓN

ARTÍCULO 103.1.- El mando y la dirección de un buque lo ejerce un Capitán, de conformidad con lo establecido en el “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia

para la Gente de Mar”, firmado en 1978 en su forma enmendada.

2.- El mando y la dirección de una embarcación y artefacto naval de arqueo bruto igual o superior a cincuenta (50), pero inferior a quinientos (500), lo ejerce un Patrón de Primera, equivalente al Capitán para medios navales de iguales arqueos brutos, dedicados a viajes próximos a la costa, de conformidad con el “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar” en su forma enmendada.

3.- El mando y la dirección de una embarcación y artefacto naval, de arqueo bruto igual o superior a cinco (5), pero inferior a cincuenta (50), lo ejerce un Patrón de Segunda.

4.- El mando y la dirección de una embarcación y artefacto naval de arqueo bruto igual o superior a cinco (5) pero inferior a cincuenta (50) en navegación en puerto, lo ejerce un Patrón de Puerto.

5.- El mando y la dirección de una embarcación y artefacto naval de arqueo bruto inferior a cinco (5) en navegación de aguas interiores lo ejerce un Lancharo.

6.- No obstante, atendiendo a las peculiaridades para la operación de la nave y el tipo de navegación que realiza, el Ministerio del Transporte determina en qué casos excepcionales el mando y la dirección de la embarcación y artefacto naval, lo tiene que ejercer un Capitán o Patrón.

ARTÍCULO 104.1.- El orden jerárquico de la dotación de un buque, embarcación y artefacto naval según corresponda es el siguiente:

- a) Capitán o Patrón.
- b) Oficiales.
- c) Maestranza.
- d) Personal subalterno.

2.- Forman parte de la oficialidad del buque, embarcación y artefacto naval:

- a) El Capitán o Patrón.
- b) Los oficiales de Puente.
- c) El Jefe de Máquinas.
- d) Los oficiales de Máquinas.
- e) El Médico.
- f) El Sobrecargo.

CAPÍTULO II

DE LOS CAPITANES Y PATRONES

ARTÍCULO 105.- Serán inherentes al cargo de Capitán del medio naval, y por extensión, al Patrón, en lo que le compete, las facultades siguientes:

- a) Mandar a la tripulación y dirigir el medio naval en sus operaciones y la navegación, conforme a las instrucciones que hubiese recibido del Armador o Naviero.
 - b) Imponer, con sujeción a los contratos, leyes, reglamentos y demás disposiciones, y estando a bordo, medidas disciplinarias a los que dejen de cumplir sus órdenes o falten a la disciplina establecida.
 - c) Instruir, siempre que se encuentre en el mar, sobre los delitos cometidos a bordo, actuando como auxiliar de las funciones judiciales; así como levantar testamentos y realizar matrimonios, en los términos que establecen las leyes.
 - d) Nombrar o contratar la tripulación del medio naval por instrucciones o en ausencia del Armador o Naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente el mismo, pero sin que este le pueda imponer ningún tripulante contra su expresa negativa.
 - e) Contratar el fletamento del medio naval, en ausencia del Armador o Naviero o su agente consignatario, obrando conforme a las instrucciones recibidas y procurando, con la debida diligencia, por los intereses del mismo.
 - f) Comprar el avituallamiento o contratar servicios para el medio naval, conforme a las instrucciones que hubiese recibido del Armador o Naviero, o en su defecto, en casos de extrema necesidad.
 - g) Cualquier otra que le atribuya la Ley.
- ARTÍCULO 106.- Serán inherentes al cargo de Capitán del medio naval, y por extensión al Patrón, en lo que le competa, las obligaciones siguientes:
- a) Cumplir y hacer cumplir las disposiciones establecidas en las leyes y los reglamentos, adoptando cuantas medidas estime pertinentes para el logro de esos objetivos.
 - b) Tener a bordo y actualizado el Diario de Navegación, el Libro de Cargas, los documentos oficiales del buque y de la tripulación y los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos, así como firmar el Diario de Navegación y los documentos que lo requieran.
 - c) Garantizar que el medio naval mantenga las condiciones técnicas y de seguridad, así como los pertrechos y el avituallamiento requeridos para efectuar la navegación, de acuerdo con la travesía a realizar, dando cumplimiento a las normas nacionales y las previstas en los convenios internacionales.
 - d) Tener a bordo, antes de emprender el viaje, el inventario actualizado de las máquinas, equipos, aparejos, pertrechos, respetos y demás pertenencias del buque.
 - e) Realizar con los oficiales un reconocimiento del medio naval, antes de recibir la carga y de emprender viaje, para conocer si se hallan preparadas las bodegas, el estado de estanquidad, el aparejo, las máquinas, los pertrechos necesarios y las condiciones de seguridad para realizar una navegación segura, así como detectar polizones, artículos de contrabando o cualquier otra actividad ilícita a bordo, cuyos resultados asienta, mediante acta, en el Diario de Navegación, la que firman todos los que participan.
 - f) Permanecer a bordo, en caso de peligro del medio naval, hasta perder la última esperanza de salvarlo, antes de abandonarlo oír a los oficiales, acatando lo que decida la mayoría, o en última instancia, decide por sí, procura llevar consigo los libros y documentos, debiendo justificar, en caso de pérdida de los mismos, qué hizo cuanto estuvo a su alcance para salvarlos.
 - g) Hallarse en el puente de gobierno en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos, así como pedir Práctico a costa del medio naval en todas las circunstancias que lo requieran y en los lugares en que sea obligatorio.
 - h) Dar cuenta al Armador o Naviero de la operación del buque, entradas y salidas de puertos y sobre cualquier situación que ocurra a bordo, ajustando su conducta y actuación a las reglas y preceptos contenidos en las instrucciones del mismo, quedando responsable de su actuación en contrario.
 - i) Garantizar la correcta recepción y estiba de la carga a bordo, responder por el cuidado y preservación de la carga durante la travesía y hasta su descarga en el destino final. No permitir que se embarque ninguna mercancía peligrosa, sin el embalaje y precauciones previstas para su almacenamiento, manipulación y transporte.
 - j) Presentarse ante la Capitanía de Puerto, estando en Cuba o al Cónsul cubano, si está en el extranjero, antes de las veinticuatro (24) horas posteriores a su arribada forzosa a puerto, y realizar la declaración correspondiente.

- k) En caso de siniestro o avería de su medio naval, presentar, antes de las veinticuatro (24) horas de su arribo, la correspondiente acta de protesta a la Capitanía de Puerto, si está en puerto cubano, o al Cónsul o notario público, estando en puerto extranjero.
- l) En caso de siniestro o suceso marítimo, notificar su ocurrencia al Ministerio del Transporte y si sucedió en aguas jurisdiccionales cubanas; además, informar a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.
- m) Poner a buen recaudo y custodia todos los documentos y pertenencias del individuo de la tripulación o pasajero que falleciere en el buque, embarcación y artefacto naval, formando inventario detallado, con asistencia de los testigos tripulantes o pasajeros y tomar respecto del cadáver las disposiciones que exijan las circunstancias.

ARTÍCULO 107.1.- Antes de zarpar, el Capitán o Patrón tiene que comprobar la correspondencia de la documentación a bordo, el estado del medio naval y su preparación para navegar, con los requerimientos técnicos y documentales establecidos.

Para ello, antes de comenzar la travesía, tiene que comprobar que:

- a) La preparación técnica del medio naval y de la dotación sea la adecuada para navegar en condiciones de seguridad.
- b) La dotación esté completa y todos los abastecimientos y respetos indispensables a bordo.
- c) La carga esté estibada y trincada en las bodegas y en la cubierta, en correspondencia con el cálculo de estabilidad y el plan de estiba de esta y su documentación esté en orden.
- d) Las cartas y publicaciones náuticas necesarias para la travesía estén debidamente actualizadas.
- e) Los documentos pertinentes y toda la documentación del buque y de la dotación sean válidos dentro del plazo previsto para la travesía.
- f) Se realice la planificación de la travesía tomando en consideración las condiciones de navegación e hidrometeorológicas de la región.
- g) El medio naval esté listo para realizar las maniobras y el pilotaje de salida.

ARTÍCULO 108.- Durante la navegación el Capitán o Patrón tiene que:

- a) Exigir a los oficiales de Puente en su turno de guardia de navegación, la determinación sistemática y exacta de la posición geográfica del

medio naval, utilizando todos los medios a su alcance.

- b) Comprobar que el Oficial de Guardia de navegación esté informado y mantenga durante su turno de guardia, el rumbo y la velocidad del medio naval sobre el agua, no pudiendo cambiarlos, a no ser en caso de peligro o para evitar un abordaje, y que en tal caso, lo tiene que informar.
- c) Comprobar que el Oficial de Guardia de navegación durante su turno de guardia, determine el rumbo y la velocidad efectivas del medio naval, su abatimiento y deriva y que mantenga una observación todo horizonte, tanto visual como radiotécnica.
- d) Ordenar personalmente los cambios de rumbo y de velocidad.
- e) Acudir de inmediato al puente de gobierno al ser llamado por el Oficial de Guardia de navegación, o en casos de emergencia.
- f) Controlar constantemente la obtención de la información relacionada con la navegación y las condiciones hidrometeorológicas y la realización de su análisis.
- g) Estar al corriente del estado general del medio naval y de la carga, de su estanquidad y adrizamiento, de los consumos y reservas de combustibles, lubricantes, agua y alimentos.
- h) Tomar Práctico en las zonas que lo requieran y en otros lugares cuando lo estime necesario.
- i) Asegurar el embarco y desembarco del Práctico y garantizarle alojamiento y alimentación, a cuenta del medio naval.
- j) Informar al Práctico las características, los datos del medio naval indispensables para el pilotaje y las maniobras, así como recibir de él las condiciones del pilotaje a realizar, las características del lugar por donde van a navegar y del atraque o fondeo.
- k) Dirigir el pilotaje para la entrada y salida de puerto, así como las maniobras de atraque, desatraque, leva y fondeo y otras, recibiendo el asesoramiento del Práctico, si lo hay, cuya presencia no lo exime de su responsabilidad en el mando del buque, embarcación y artefacto naval. Si el Práctico actúa incorrectamente, él prescinde de su asesoramiento y solicita su sustitución por otro, si es procedente.
- l) Acudir al salvamento de un buque, embarcación y artefacto naval o aeronave, si lo solicita

su Capitán o Patrón, o las autoridades de las zonas por donde navegan.

- m) Tomar todas las medidas que correspondan para asegurar la vida de las personas a bordo, la carga, el buque, la embarcación y el artefacto naval, e informar a su Armador o Naviero, al Ministerio del Transporte y a la Capitanía de Puerto de arribada, de todo siniestro o suceso marítimo que le ocurra al medio naval.

ARTÍCULO 109.- Durante la estancia del buque, embarcación y artefacto naval en puerto, el Capitán o Patrón tiene que:

- a) Exigir a la tripulación el cumplimiento de las regulaciones migratorias, aduanales, sanitarias, de seguridad de la navegación y de protección del medio ambiente marino y demás disposiciones portuarias.
- b) Presentar, durante los despachos, la documentación que establece la legislación vigente.
- c) Tomar medidas para impedir que los tripulantes desembarquen, sin que el medio naval posea los permisos de las autoridades correspondientes.
- d) Cuando lo solicite la autoridad facultada, prestar los servicios del buque, embarcación y artefacto naval y de su tripulación, en caso de siniestro o suceso marítimo o desastre en el puerto, siempre que no ponga en peligro el medio naval, su tripulación, los pasajeros y la carga.
- e) Estando en puerto extranjero informar al Cónsul de la República de Cuba del lugar, los datos del buque, embarcación y artefacto naval y sus operaciones, así como los acaecimientos importantes de la travesía. Todas las disposiciones del Cónsul son de obligatorio cumplimiento para el Capitán o Patrón.
- f) Al regreso a puerto cubano presentar a su Armador o Naviero el informe del viaje.
- g) Disponer la guardia de puente, máquinas y de portalón.
- h) Adoptar las medidas para la protección del medio naval.

CAPÍTULO III DE LA DOTACIÓN MÍNIMA DE SEGURIDAD

ARTÍCULO 110.1.- El número y cargos que conforman la dotación mínima de seguridad de un buque, embarcación y artefacto naval son determinados, teniendo en cuenta los principios establecidos en las disposiciones complementarias y considerando los elementos siguientes:

- a) Tipo y dimensiones del buque, embarcación y artefacto naval.
- b) Tipo, número y potencia de las unidades propulsoras principales y auxiliares.
- c) Construcción y equipos de a bordo.
- d) Método de mantenimiento empleado.
- e) Carga que se va a transportar.
- f) Zonas y rutas de navegación y las operaciones que realiza.
- g) Frecuencia de las escalas en los puertos.
- h) Medida en que se realizan actividades de formación a bordo.
- i) Prescripciones aplicables, en lo que respecta a las horas de trabajo y de descanso.

2.- Toda variación de las circunstancias que determinan el número y cargos previstos en la dotación mínima de seguridad, condiciona la revisión de esta.

ARTÍCULO 111.- La determinación de la dotación mínima de seguridad, tiene que basarse en el desempeño del adecuado nivel de responsabilidad de las funciones siguientes, tal como se establece en los convenios marítimos internacionales:

- a) Navegación.
- b) Manipulación y estiba de la carga.
- c) Funcionamiento del buque, embarcación y artefacto naval, y el cuidado de las personas a bordo.
- d) Maquinaria naval.
- e) Instalaciones eléctricas, electrónicas y de control.
- f) Radiocomunicaciones.
- g) Mantenimiento y las reparaciones.

ARTÍCULO 112.- La determinación de la dotación mínima de seguridad, además de lo establecido en los artículos precedentes, tiene que tener en cuenta:

- a) La organización de las funciones de seguridad del buque, embarcación y artefacto naval, aun cuando no esté navegando.
- b) La asignación de oficiales de Puente competentes para adoptar el sistema de tres turnos de guardia, excluyendo al Capitán o Patrón, salvo en medios navales de tamaño limitado.
- c) La asignación de oficiales de Máquinas competentes para adoptar el sistema de tres turnos de guardia, excluyendo al Jefe de Máquinas, salvo en medios navales de potencia propulsora limitada.
- d) La observancia de las normas aplicables de salud e higiene del trabajo a bordo.

- e) El suministro de alimentos adecuados y agua potable para todas las personas a bordo.
- f) El número de personas competentes y demás personal necesario para hacer frente a situaciones y condiciones de actividad máxima, tomando en consideración las horas de trabajo y los períodos de descanso que se han de asignar a los marinos.
- g) La necesidad de que el Capitán o Patrón y la tripulación puedan coordinar las actividades que requiere la operación del medio naval, en condiciones de seguridad y de protección del medio ambiente marino.

ARTÍCULO 113.- La empresa naviera que tenga a su cargo la operación del buque, embarcación y artefacto naval tiene que presentar al Ministerio del Transporte una propuesta de dotación mínima de seguridad. Dicha entidad, además de cumplir lo establecido en los artículos precedentes, tiene que:

- a) Evaluar las tareas, cometidos y responsabilidades de la dotación, así como el número de personas que la integran, por cargos necesarios para la operación del buque, embarcación y artefacto naval, en condiciones de seguridad y de protección del medio ambiente marino.
- b) Explicar cómo la dotación propuesta enfrenta situaciones de emergencia, incluida la evacuación de los pasajeros, si los hubiere.
- c) Garantizar que la dotación mínima de seguridad sea adecuada, especialmente para hacer frente a situaciones y condiciones de actividad máxima.

ARTÍCULO 114.1.- El Certificado de Dotación Mínima de Seguridad a expedir por el Ministerio del Transporte, contiene los siguientes datos:

- a) Nombre y tipo del buque, embarcación y artefacto naval.
- b) Número o letras distintivas.
- c) Número OMI asignado por la Organización Marítima Internacional.
- d) Puerto de matrícula.
- e) Arqueo bruto.
- f) Potencia propulsora de la máquina principal en kilowatt.
- g) Zona de navegación.
- h) Sobre la dotación mínima de seguridad, los cargos, los títulos de conformidad con los convenios internacionales y el número de personas de cada uno.
- i) Requisitos y las condiciones especiales si las hubiere.

2.- El modelo de este certificado es el establecido en los convenios marítimos internacionales.

ARTÍCULO 115.1.- La Capitanía de Puerto comprueba que cada buque, embarcación y artefacto naval cuenta con el personal a bordo dispuesto en el Certificado de Dotación Mínima de Seguridad otorgado por el Ministerio del Transporte.

2.- Cuando se incumple lo exigido en este Certificado, la Capitanía de Puerto puede denegar el despacho del buque, embarcación y artefacto naval, mientras se restablecen las condiciones exigidas en dicho documento.

CAPÍTULO IV DE LA FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR

ARTÍCULO 116.1.- Las agencias empleadoras y las empresas navieras reconocidas para esos fines por el Ministerio del Transporte y en la cual se encuentra registrado el Capitán u Oficial que pretende enrolarse, tienen que presentar en la dependencia habilitada por dicho ministerio para tales fines, la planilla de solicitud del refrendo del título.

2.- Los datos que incluye la planilla, se establecen por el Ministerio del Transporte.

3.- Conjuntamente con la planilla, se presentan los documentos siguientes:

- a) Originales de los títulos y certificados que avalan la formación marítima y la competencia especial del solicitante.
- b) Historial de enrolo de los últimos cinco (5) años, contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud, que incluye:
 1. Nombre de los buques, embarcaciones y artefactos navales en que navegó.
 2. Funciones que desempeñó a bordo.
 3. Arqueo bruto o la potencia de la máquina propulsora principal según el caso.
 4. Número de días enrolado en los buques.

4.- La formación y titulación de la gente de mar se realiza en los centros de formación establecidos por la Ley y de conformidad con el “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978” en su forma enmendada.

ARTÍCULO 117.- El refrendo del título se le suspende temporalmente a su titular por las causas siguientes y hasta que hayan cesado las mismas:

- a) La suspensión de su título marítimo o de alguno de los certificados de su competencia marítima.
- b) La probada incompetencia profesional de su titular para el cargo que está autorizado a desempeñar.
- c) La sujeción a un proceso investigativo sobre un siniestro o suceso marítimo.
- d) La comprobada responsabilidad en un siniestro o suceso marítimo. El período de suspensión para este caso lo determina quien emite el refrendo.
- e) La comisión de deficiencias reiteradas en el cumplimiento de sus funciones, o la ejecución de acciones u omisiones que provoquen peligros graves para la dotación, los pasajeros, la carga, otros medios navales, las instalaciones y el medio ambiente marino. El período de suspensión lo determina la autoridad facultada.
- f) El cumplimiento de una función a bordo o en razón del cargo, sin estar en posesión del título o certificado de competencia que lo avale para cumplirla, salvo causa de fuerza mayor. El período de suspensión para este caso lo determina quien emite el refrendo.
- g) Transgredir los principios éticos, de conducta social y moral imperantes.

ARTÍCULO 118.- El refrendo del título se le cancela a su titular, por las causales siguientes:

- a) Deficiencia física o mental, legalmente determinada, que le impida el cumplimiento de las funciones a bordo.
- b) Alteración de sus facultades físicas o mentales por el consumo de drogas o alcohol.
- c) Realización de cualquier alteración del contenido del título, certificado de competencia, refrendo o documento de identidad del marino, o que se haya realizado con su consentimiento, o si se comprueba que presentó, para su obtención, documentos falsificados o ilegalmente obtenidos.
- d) Existencia de alguna de las causales que invalidan o anulan los documentos públicos, previstas en la ley.
- e) Reiteración de las causales de la suspensión del Carné de Marino.

ARTÍCULO 119.1.- La Capitanía de Puerto de la jurisdicción durante el enrolo, verifica en todo Capitán, Patrón y Oficial, la existencia, legalidad y vigencia del refrendo del título, del original de su título marítimo y de los certificados de su competencia marítima especial que aparecen anotados en su Carné de Marino.

2.- La inexistencia, ilegalidad o vencimiento de los documentos antes consignados es causa suficiente para denegar el enrolo, sin perjuicio de la responsabilidad administrativa derivada de ello.

3.- Los títulos de la gente de mar deben registrarse en la Capitanía de Puerto correspondiente.

CAPÍTULO V

DEL DOCUMENTO DE IDENTIDAD PARA LA GENTE DE MAR

ARTÍCULO 120.1.- El documento de identidad de la gente de mar se denomina Carné de Marino; no constituye un pasaporte y es un documento público de identificación autónoma, que se emite a nombre de la República de Cuba a los fines del desempeño de su titular como marino. Se expide por el Ministerio del Interior, a través de la entidad autorizada por este.

2.- El modelo oficial de solicitud del Carné de Marino y los documentos que lo respaldan tienen que cumplir la forma y el contenido establecidos por el Ministerio del Interior.

ARTÍCULO 121.1.- Los marinos que pretenden enrolarse a bordo de un buque, embarcación y artefacto naval destinado a la travesía internacional o pesca de altura, tienen que tramitar el Carné de Marino ante la entidad autorizada que se señala en el artículo precedente.

2.- Las entidades empleadoras para ser reconocidas como las encargadas de la tramitación del Carné de Marino tienen que acreditarse ante la referida instancia.

ARTÍCULO 122.- El marino puede ser privado temporalmente del Carné de Marino, como medida administrativa en los casos siguientes:

- a) Suspensión del Título o Certificado de competencia.
- b) Suspensión del Refrendo de Títulos, en el caso del Capitán u Oficial.
- c) Desvinculación de la entidad.
- d) Incompetencia profesional del titular para la función a cumplir a bordo, probada por la autoridad marítima competente.
- e) Estar sujeto a un proceso investigativo por incurrir en infracciones graves sobre la tenencia y operación de embarcaciones, las regulaciones migratorias o aduanales o la participación como autor o cómplice en un hecho delictivo.
- f) Responsabilidad de un siniestro o suceso marítimo, decretada por autoridad competente.

- g) Incumplimiento reiterado de las funciones asignadas a bordo, o la ejecución de acciones u omisiones que provoquen peligros para la dotación, los pasajeros, la carga, otros medios navales, las instalaciones hidrotécnicas y el medio ambiente marino.
- h) Desempeñar una función a bordo, sin poseer el Título o Certificado de competencia que lo avale para ejecutarla.
- i) Permitir el cumplimiento de una función a bordo por otra persona, sin que esta posea el Título o Certificado de competencia que la avale para ejecutarla.
- j) Ingestión de bebidas alcohólicas a bordo.
- k) Mantener una conducta que contravenga las normas de convivencia y los principios éticos de la sociedad.
- l) Cuando por motivos de Orden Público o de Seguridad Nacional así se requiera.

ARTÍCULO 123.1.- El Carné de Marino puede cancelarse como medida administrativa en los casos que se señalan a continuación, cuyo efecto es la anulación de dicho documento:

- a) Deterioro o cualquier alteración en los datos consignados que lo invaliden.
- b) Cuando hubiese sido expedido sin el cumplimiento de alguno de los requisitos establecidos.
- c) Cuando se manifiesten de manera relevante o se reiteren algunas de las causales previstas para su suspensión.
- d) Por incapacidad física o mental, legalmente comprobada, para el cumplimiento de las funciones a bordo, decretada por autoridad competente.
- e) Uso de estupefacientes y sustancias psicotrópicas u otras que provoquen los mismos efectos.
- f) Por fallecimiento de su titular o jubilación del marino.

2.- Cuando el funcionario facultado para retirar el Carné de Marino actúe en razón de alguna de estas causales, remite el documento a la entidad autorizada por el Ministerio del Interior, salvo que el retiro se haya dispuesto de forma expresa por el jefe de esa entidad.

ARTÍCULO 124.1.- Las entidades empleadoras, empresas navieras radicadas en el territorio nacional y los capitanes o patrones de los buques, embarcaciones y artefactos navales son responsables de que todo el personal cubano o extranjero enrolado a bordo de un buque, embarcación y artefacto naval posea un Carné de Marino válido.

2.- La Capitanía de Puerto de la jurisdicción al enrolar la dotación, verifica la autenticidad y vigencia del Carné de Marino; la correspondencia entre el cargo a desempeñar a bordo y la competencia marítima especial reflejada en dicho documento; y comprueba los originales de los títulos y certificados que avalan la formación marítima o de otra índole, cuando así se requiera.

3.- La Capitanía de Puerto puede denegar el enrolo por las causas siguientes:

- a) Inexistencia, validez o vencimiento del documento de identidad del marino.
- b) Incompetencia por falta de titularidad para el desempeño del cargo propuesto a bordo.
- c) Medida judicial o administrativa firme que prohíba el ejercicio de la profesión u oficio a bordo, por incumplimiento de las formalidades migratorias, aduanales o sanitarias.
- d) Por otros motivos fundados conforme a las regulaciones y los procedimientos vigentes.

ARTÍCULO 125.- La Capitanía de Puerto de la jurisdicción puede denegar el desenrol cuando se afecte la dotación mínima, dispuesta para el tipo de buque, embarcación y artefacto naval, o la misma presuma que pueda ser abandonado. No obstante, cuando las circunstancias lo requieran, puede interesar la intervención del Ministerio del Transporte, en el caso de los medios navales nacionales, a fin de determinar lo más conveniente para la seguridad del buque, embarcación y artefacto naval, sin perjuicio de los derechos de la dotación.

CAPÍTULO VI

DE LOS AGENTES DEL COMERCIO MARÍTIMO

ARTÍCULO 126.- Para actuar como agente en el comercio marítimo se requiere:

- a) Ser persona jurídica constituida conforme a las leyes cubanas.
- b) Tener su domicilio social en el territorio nacional.
- c) Demostrar, mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el Armador o Naviero.
- d) Tener la Licencia de Operación de Transporte correspondiente.
- e) Estar acreditado en la Capitanía de Puerto de la jurisdicción en la que va a operar.

ARTÍCULO 127.- El agente en el comercio marítimo, además de las funciones que se descri-

ben en el Capítulo IV del Título IV de la Ley, puede actuar como agente protector de los intereses del Armador o Naviero del buque, embarcación y artefacto naval, en cuanto a:

- a) Utilización eficiente del tiempo de las operaciones en puerto.
- b) Eficiencia en las operaciones de carga y descarga.
- c) Tarifas de pagos y la calidad de los servicios que se le prestan.
- d) Información regular a enviar al armador o naviero.

ARTÍCULO 128.1.- Las funciones del agente consignatario se desarrollan en tres momentos diferentes:

- a) Antes de la llegada del medio naval al puerto.
- b) Después del arribo del medio naval.
- c) Tras el zarpe del medio naval.

2.- Las funciones del consignatario son:

- a) Recibir y asistir en el puerto, al buque, embarcación y artefacto naval, que le fuere consignado.
- b) Realizar todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho y cuantos permisos se requiera para su operación.
- c) Realizar cuantas gestiones sean pertinentes para dar cumplimiento a las disposiciones que emanen de las autoridades facultadas, en el ejercicio de sus funciones.
- d) Preparar el alistamiento y la expedición del mismo, realizando las diligencias que sean pertinentes para que sea aprovisionado y armado adecuadamente.
- e) Expedir, revalidar y firmar, como representante del Armador o Naviero o del Capitán o Patrón, los conocimientos de Embarque y demás documentos necesarios.
- f) Asistir al Capitán o Patrón, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y la operación en puerto.
- g) Realizar cuantos actos y gestiones sean necesarias para la navegación, el transporte y el comercio marítimo, relacionados con el mismo.

TÍTULO XI

DE LA NAVEGACIÓN

CAPÍTULO I

DEL RÉGIMEN DE LA NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 129.- La operación y navegación de cabotaje de cruceros turísticos, así como de buques, embarcaciones y artefactos navales, para la conservación, investigación y explotación de

recursos naturales, y operaciones portuarias o turísticas, puede realizarse por navieros extranjeros con buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros, que incluye las plataformas petroleras, siempre que se les otorgue un permiso temporal por los ministerios del Transporte y del Interior, según corresponda, sin perjuicios de los demás permisos, autorizaciones o licencias que se requieren y se expidan por otros organismos e instituciones estatales competentes.

ARTÍCULO 130.1.- La navegación con fines comerciales en aguas interiores o de cabotaje queda reservada para los medios navales nacionales.

2.- No obstante y a solicitud de una empresa naviera cubana radicada en Cuba, la Autoridad Marítima Nacional, a través del Ministerio del Transporte y considerando la exposición de motivos de la solicitud y las causas de la especificidad del tráfico para el que se requiere, puede autorizar que se realice la navegación con fines comerciales en aguas interiores o de cabotaje por buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros que sean abanderados provisionalmente con pabellón nacional y que su Armador o Naviero se comprometa a operarlo con personal cubano en su totalidad o en la proporción que establezca el referido organismo, oído el parecer del fletador cubano. En tal caso el medio naval tiene que inscribirse en el Registro Nacional de Buques de la Capitanía de Puerto que corresponda y en la sección de abanderamiento provisional del Registro Marítimo Nacional.

3.- De forma excepcional la Autoridad Marítima Nacional, a través del Ministerio del Transporte, puede autorizar que la navegación antes señalada se realice por medios navales extranjeros sin cambiar el pabellón que ostentan, para lo cual la entidad fletadora cubana tiene que presentarle a la entidad autorizada por el Ministerio del Interior, la declaración de operación de buque con pabellón extranjero y obtener de esta el permiso de navegación correspondiente, documento que tiene que obrar a bordo del buque, embarcación y artefacto naval. Una vez que haya cesado la utilización de estos para los fines autorizados, la entidad fletadora cubana tiene que informarlo a dicha entidad para que cancele la declaración de operación otorgada.

4.- En cualquier caso la empresa naviera o entidad fletadora cubana, tiene que presentarle al Mi-

nisterio del Transporte una solicitud acompañada de los documentos siguientes:

- a) Copia certificada del contrato de fletamento por un período no menor a seis (6) meses y hasta dos (2) años, prorrogable por igual término una sola vez, en caso de solicitar la navegación en aguas interiores o de cabotaje, con fines mercantiles.
- b) La copia certificada de la autorización del organismo cubano responsable de la operación o actividad, en caso de solicitar la navegación de cruceros turísticos o la operación de buques, embarcaciones y artefactos navales para realizar trabajos de construcción, investigación, prospección y explotación de recursos naturales u otros.

ARTÍCULO 131.1.- El propietario, Armador o Naviero cubano, de buques, embarcaciones y artefactos navales, que pretenda establecer una línea regular en cualesquiera de las modalidades, tiene que presentar por escrito la solicitud de permiso temporal, al Ministerio del Transporte.

2.- El propietario, Armador o Naviero extranjero, de buques, embarcaciones y artefactos navales, que pretenda establecer una línea regular en navegación internacional, que incluya puertos cubanos, lo informa por escrito al Cónsul cubano del lugar donde radique dicha entidad, el cual lo tramita al Ministerio del Transporte.

3.- En dicha información tanto el propietario, Armador o Naviero cubano como el extranjero, tienen que hacer constar:

- a) Buques, embarcaciones y artefactos navales que realizan la operación.
- b) Tipo de operaciones a realizar.
- c) Carga a transportar.
- d) Puertos de destino.
- e) Memoria explicativa de los beneficios que dicha operación le reporta al país.

4.- En la autorización para el establecimiento de una línea regular se establecen los requisitos a cumplir por el propietario, Armador o Naviero.

ARTÍCULO 132.1.- En la zona de seguridad reservada para los bañistas, se prohíbe la navegación de todo buque, embarcación y artefacto naval o hidroaviones. La Capitanía de Puerto de la jurisdicción, delimita las zonas reservadas a los bañistas y establece las regulaciones para que las embarcaciones de auxilio y demás medios de recreo naveguen en las zonas de playas.

2.- No se incluyen en estas regulaciones, los medios flotantes propulsados por los propios bañistas.

ARTÍCULO 133.- El tráfico marítimo, tanto de entrada o salida, como interior de un puerto, instalación marítima, marina o base de pesca deportiva, se puede prohibir o restringir en interés público o de la Seguridad del Estado por la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, por las causales, términos y condiciones que por esta se establezcan.

CAPÍTULO II

DEL PASO INOCENTE

ARTÍCULO 134.- No se considera como inocente el paso de un buque, embarcación y artefacto naval extranjero por el mar territorial cubano, si realiza alguna de las actividades siguientes:

- a) Amenazar o usar la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia del Estado cubano, o que de cualquier otra forma, viole los principios del Derecho Internacional.
- b) Realizar ejercicios o prácticas con armas de cualquier clase, o cualquier acto que afecte la defensa o la Seguridad del Estado cubano.
- c) Lanzar, recepcionar o embarcar aeronaves o cualquier dispositivo militar.
- d) Cualquier acto de propaganda que atente contra la defensa o la seguridad, o que perturben los sistemas de comunicaciones, otros servicios o instalaciones del Estado cubano.
- e) Embarcar o desembarcar cualquier producto, moneda o persona, en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, migratorios o sanitarios.
- f) Contaminar intencional y de forma grave el medio ambiente marino.
- g) Realizar actividades de pesca, de investigaciones o de levantamientos hidrográficos.
- h) Realizar cualquier otra actividad que no esté directamente relacionada con el paso inocente.

ARTÍCULO 135.- Las solicitudes para realizar investigaciones científicas marinas en aguas jurisdiccionales cubanas a bordo de buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros, se tienen que notificar con seis (6) meses de antelación a la fecha prevista del inicio del proyecto investigativo, por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Cuba y obtener la correspondiente autorización del Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias. Dichas investigaciones están sujetas al cumplimiento de las leyes, reglamentos nacionales y condiciones impuestas para su realización, así como otras normas del Derecho Internacional aplicables.

ARTÍCULO 136.1.- El atraque o fondeo, así como el embarque o desembarque de botes o embarcaciones auxiliares, personas, productos o cosas en el mar territorial y aguas interiores cubanas o cualquier lugar de la costa o los cayos adyacentes, no habilitados para esos fines, requiere de la previa autorización de la Capitanía de Puerto de la jurisdicción, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que correspondan a otras autoridades competentes.

2.- Cuando por causa de fuerza mayor o caso fortuito se produzcan algunos de los hechos descritos en el apartado anterior, se tiene que comunicar en la mayor brevedad posible a la Capitanía de Puerto de la jurisdicción y en su defecto a la autoridad local más cercana.

ARTÍCULO 137.1.- Los buques de guerra extranjeros tienen que notificar, por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Cuba, su paso inocente por el mar territorial cubano al Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias, a los fines de obtener el correspondiente permiso para visitar los puertos nacionales, conforme a lo establecido en la legislación especial vigente.

2.- Durante el paso inocente por las aguas territoriales cubanas, estos buques tienen que enarbolarse su pabellón, los signos o distintivos y llevar enfundadas las armas, así como abstenerse de realizar cualquier otra actividad que no esté relacionada con el paso inocente.

CAPÍTULO III

DE LA ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

ARTÍCULO 138.1.- El Ministerio del Transporte determina las zonas a evitar para la navegación, tomando en consideración la protección del ecosistema y de sus alicientes paisajísticos y recreativos, contra las acciones contaminantes provenientes de los buques, embarcaciones y artefactos navales en travesía.

2.- El ancho de las zonas a evitar para la navegación, se extiende a una distancia de hasta cinco (5) millas náuticas, contadas a partir de las líneas de base rectas establecidas en la legislación correspondiente. Esta regulación no afecta el derecho al paso inocente, habida cuenta que la anchura del mar territorial es de doce (12) millas náuticas.

3.- Las zonas a evitar para la navegación tienen que ser cumplimentadas por los buques y artefac-

tos navales de arqueo bruto igual o superior a quinientos (500) y por todos los buques tanques que transporten hidrocarburos, productos químicos, gases licuados u otras sustancias peligrosas.

ARTÍCULO 139.- A solicitud del Ministerio de las Fuerzas Armadas Revolucionarias, los ministerios del Transporte, de Comunicaciones y del Interior, a través de la Capitanía de Puerto de la jurisdicción dan la debida publicidad a las prohibiciones temporales de la navegación, en las zonas, fechas y horarios determinados por dicho Ministerio, en virtud de realizarse actividades militares, para que las transmitan a todos los interesados y sean de general conocimiento.

ARTÍCULO 140.1.- El Ministerio del Interior, realiza el control del tráfico marítimo en los puertos, aguas jurisdiccionales cubanas, zonas para evitar la navegación, en las de prohibición temporal de la navegación y en los separadores de tráfico marítimo establecidos, a los fines de detectar cualquier infracción de las regulaciones marítimas vigentes durante la navegación de los buques, embarcaciones y artefactos navales por los mismos.

2.- Las violaciones que se detecten se notifican de inmediato a los Capitanes y Patronos de los buques, embarcaciones y artefactos navales infractores, a los efectos de que sean corregidas. Dichas infracciones, junto con las pruebas documentales que las sustentan, se informan a las autoridades marítimas del país de bandera del medio naval infractor y a la Organización Marítima Internacional (OMI), por conducto del Ministerio del Transporte, para el caso que los medios navales infractores sean extranjeros y con independencia de las medidas adoptadas.

3.- El Ministerio del Transporte establece las zonas para las cuales se requiere un régimen especial de navegación y dispone su regulación.

CAPÍTULO IV

DE LA SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA Y OTRAS AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

ARTÍCULO 141.- La Oficina Nacional de Hidrografía y Geodesia tiene que establecer las demandas y reclamaciones correspondientes ante el tribunal competente, conforme a la legislación vigente, contra aquellas entidades a cargo de la explotación de las instalaciones marítimas-portuarias, marinas y canales de acceso a ellas, por el incumplimiento de sus obligaciones de pago por los gastos de construcción, instalación,

operación y mantenimiento de las señales marítimas y otras ayudas a la navegación, que se requieren para la seguridad del pilotaje y de las maniobras de los buques, embarcaciones y artefactos navales en dichos lugares.

**CAPÍTULO V
DEL DESPACHO DE ARRIBO
Y DE SALIDA**

ARTÍCULO 142.- Las arribadas de un buque, embarcación y artefacto naval a un puerto o punto de la costa se clasifican en:

- a) Prevista: La consignada en el despacho de salida del puerto de procedencia.
- b) Forzosa: La que realiza el medio naval cuando por causas fortuitas o fuerza mayor llega a un puerto o lugar distinto del fijado para su escala o destino.

ARTÍCULO 143.- Se considera recalada la aproximación de un buque, embarcación y artefacto naval a las costas o riberas, para reconocerlas o rectificar la posición, prosiguiendo viaje. En este caso no se requiere del trámite de despacho.

ARTÍCULO 144.- La agencia consignataria que representa al buque, embarcación y artefacto naval presenta ante la Capitanía de Puerto, con no menos de veinticuatro (24) horas de antelación al arribo del medio naval a puerto, la "Solicitud de Permiso de Entrada" y brinda la información establecida en el Código PBIP. En los casos que la navegación sea inferior a las veinticuatro (24) horas, la "Solicitud de Permiso de Entrada" se presenta con no menos de seis (6) horas de antelación.

ARTÍCULO 145.- Todo buque, embarcación y artefacto naval está obligado a obtener un despacho final de la Capitanía de Puerto, cuyo Certificado no se entrega hasta que las autoridades que intervienen en dicho trámite emitan su criterio.

ARTÍCULO 146.- El Capitán o Patrón del buque, embarcación y artefacto naval, a través del agente consignatario, tiene que presentar ante la Capitanía de Puerto el aviso de arribo y entregar a los efectos del despacho la documentación siguiente:

- a) Declaración general.
- b) Lista de los miembros de la dotación.
- c) Lista de pasajeros.
- d) Declaración de armamento y narcóticos.
- e) Declaración de polizontes y deportados.
- f) Manifiesto de carga y la declaración de carga peligrosa, si la transporta.

g) Despacho del puerto de procedencia.

h) Información establecida en el Código PBIP.

ARTÍCULO 147.1.- Durante el despacho del buque, embarcación y artefacto naval, el Capitán o Patrón o el agente consignatario tiene que mostrar ante la Capitanía de Puerto los documentos siguientes:

- a) Despacho de salida del puerto de procedencia.
- b) Certificado de matrícula.
- c) Patente o Licencia de Navegación o el documento que las sustituyan.
- d) Certificados gubernamentales y de clase.
- e) Certificado Internacional de Protección del Buque válido o Certificado Provisional de Protección de Buque válido.

2.- La Capitanía de Puerto no realiza el despacho de entrada o salida a los buques, embarcaciones y artefactos navales que no puedan demostrar su nacionalidad o no posean actualizado o vigente el Certificado de Registro, Patente o Licencia de Navegación, según corresponda, hasta tanto se obtenga del Estado de abanderamiento la actualización de dichos documentos.

ARTÍCULO 148.- Concluido el despacho de entrada y no existiendo elementos que impidan lo contrario, la Capitanía de Puerto confecciona y entrega el Certificado de despacho de entrada, con el cual el medio naval queda liberado para comenzar las operaciones.

ARTÍCULO 149.- Para salir del puerto, el Capitán o Patrón del buque, embarcación y artefacto naval, tiene que obtener el Certificado de despacho de salida otorgado por la Capitanía de Puerto, previo cumplimiento de los requisitos siguientes:

- a) Presentar los documentos que avalen el cumplimiento de las regulaciones aduaneras, migratorias y sanitarias.
- b) Que el medio naval no haya sido retenido por alguna autoridad competente.
- c) Que cada uno de los certificados gubernamentales esté vigente.
- d) Que la dotación del buque, embarcación y artefacto naval se corresponda con la declarada por el Capitán o Patrón.
- e) La dotación del medio naval cuente con los documentos de identidad de la gente de mar que acrediten la competencia para ejercer los cargos a bordo.
- f) Que no existan motivos fundados que supongan la comisión de actos ilícitos que afecten los in-

tereses de la navegación, la Seguridad del Estado y el Orden Interior.

ARTÍCULO 150.- Durante el despacho de salida, el Capitán o Patrón del buque, embarcación y artefacto naval, tiene que entregar en la Capitanía de Puerto, a través del consignatario, la documentación siguiente:

- a) Declaración general.
- b) Lista de los miembros de la dotación.
- c) Lista de pasajeros, si los tiene.
- d) Certificación de enrolo de los nacionales que componen la dotación, si los hay.

ARTÍCULO 151.- La lista de los miembros de la dotación y pasajeros, si los tiene, que se presenta durante el despacho de salida, puede sufrir modificaciones en cuanto a la exclusión de hasta cinco tripulantes y pasajeros, a solicitud del Capitán o Patrón. En caso de exceder el límite antes referido, este tiene que presentar una nueva lista de los miembros de la dotación y de los pasajeros.

ARTÍCULO 152.- La inspección que realiza la Capitanía de Puerto, previa a la emisión del Certificado de despacho del buque, embarcación y artefacto naval, es potestad de dicha entidad y forma parte del acto de despacho.

ARTÍCULO 153.1.- Emitido el Certificado de despacho de salida, el medio naval tiene que hacerse a la mar dentro de las veinticuatro (24) horas posteriores a la entrega de este documento. Por interés de la Capitanía de Puerto, pueden situarse servicios de control en el medio naval hasta su salida.

2.- El despacho de salida del puerto queda sin efecto por las causas siguientes:

- a) Si no se hizo uso del mismo dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a su expedición.
- b) Cuando se compruebe falsedad en algunos de los datos suministrados a las autoridades.
- c) Cuando varíe el puerto de destino o cambien las condiciones bajo las cuales fue concedido.

Cuando ocurra una de las circunstancias descritas en el apartado anterior, el Capitán o Patrón tiene que solicitar un nuevo despacho y justificar el motivo que impidió la salida.

ARTÍCULO 154.- Una vez despachado el medio naval no puede hacer otra operación que cambie las condiciones que al respecto tenía en el momento que se le expidió el Certificado de despacho de salida.

ARTÍCULO 155.- En caso de que sea indispensable realizar cualquier tipo de operación que cambie lo expuesto anteriormente, se solicita la autorización a la Capitanía de Puerto, argumentando las razones que se tengan para ello.

ARTÍCULO 156.- Para solicitar el despacho de arribo o salida de puerto de los buques, embarcaciones y artefactos navales se presentan ante la Capitanía de Puerto correspondiente los documentos siguientes:

- 1.- En navegación de aguas interiores:
 - a) Certificado de inscripción en el Registro Nacional de Buques y Marítimo Nacional cuando corresponda.
 - b) Lista de los miembros de la dotación.
 - c) Certificado de Navegabilidad y otros certificados de seguridad, según sea el caso.
- 2.- En navegación de cabotaje:
 - a) Certificado de inscripción en el Registro Nacional de Buques y Marítimo Nacional cuando corresponda.
 - b) Despacho de salida del puerto de procedencia.
 - c) Manifiesto de la carga y la declaración de mercancías peligrosas.
 - d) Lista de los miembros de la dotación y en su caso, la de pasajeros.
 - e) Certificado de navegabilidad así como otros certificados de seguridad, según sea el caso.

ARTÍCULO 157.- El despacho de salida de puerto puede ser negado por:

- a) Disposición de un tribunal competente.
- b) Disposición del Ministerio del Transporte o del Interior.
- c) La presentación incompleta o no actualizada de la documentación exigida para el despacho.
- d) Existir peligro para el buque, embarcación y artefacto naval por la existencia de mal tiempo, según el parte oficial meteorológico.
- e) No contar con la dotación mínima de seguridad establecida, o no cumplir con las regulaciones de seguridad de la navegación o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino.
- f) Tener a bordo pasajeros sin estar autorizado para ello, o tener un número mayor de miembros de la dotación o de pasajeros que el establecido.

ARTÍCULO 158.- Antes de que la Capitanía de Puerto otorgue el despacho de salida, el Ministerio del Transporte puede comprobar el estado de

preparación de la dotación del buque, embarcación y artefacto naval, para actuar ante cualquier contingencia que se presente.

ARTÍCULO 159.- Cuando los propietarios, armadores o navieros requieran variar el destino de un buque, embarcación y artefacto naval hacia otro puerto distinto al que fue despachado, tienen que obtener una autorización previa de la Capitanía de Puerto desde la cual zarpó.

ARTÍCULO 160.- Las capitanías de Puerto establecen las formalidades requeridas para realizar el despacho de las embarcaciones de recreo extranjeras, en las marinas que se determinen.

ARTÍCULO 161.- Las embarcaciones extranjeras, cuando procedan de puerto extranjero, tienen que justificar que se trata de una embarcación de recreo no vinculada a actividades mercantiles. Si no se acredita este requisito, se considera como una embarcación de carga.

ARTÍCULO 162.1.- La Capitanía de Puerto expide a las embarcaciones de recreo extranjeras, una vez que arriben a puerto cubano, y a solicitud de sus propietarios, un permiso especial para navegar por las aguas cubanas y visitar otros puertos o marinas de la República de Cuba habilitados al tráfico turístico, pudiendo entrar y salir de ellos solo con esta documentación. La navegación sin este permiso constituye una infracción.

2.- La duración del permiso para navegar y su renovación responden a lo establecido por el Ministerio del Interior y este queda sin efectos si, durante el tiempo de su vigencia, la embarcación a la que se le haya otorgado arriba a un puerto extranjero.

3.- El permiso se cancela por la Capitanía de Puerto, cuando se infrinja la legislación marítima vigente en la República de Cuba o los convenios marítimos internacionales, si se presume la comisión de un contrabando o cualquier otro hecho ilícito.

ARTÍCULO 163.- Las personas naturales o jurídicas extranjeras residentes temporales que deseen mantener en el territorio nacional las embarcaciones de recreo de su propiedad, pueden solicitar a la Capitanía de Puerto un permiso por el mismo término de estancia en el país. La facultad de otorgar este es potestad de la Capitanía de Puerto.

ARTÍCULO 164.- Las embarcaciones de recreo nacionales para hacerse a la mar o cuando arriben

a puerto, tienen que obtener un despacho de la Capitanía de Puerto de la jurisdicción o de quien esta delegue, el cual se expide en correspondencia al tipo de tráfico y las características de la embarcación.

ARTÍCULO 165.- No obstante a los procedimientos establecidos en el presente Capítulo, la Capitanía de Puerto puede adecuar el sistema de despacho a las características del tráfico marítimo en los puertos, marinas y subpuertos de la jurisdicción.

CAPÍTULO VI

DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

ARTÍCULO 166.1.- El Ministerio del Transporte es la autoridad competente del servicio estatal o público de practicaaje y establece las condiciones para la prestación de este servicio.

La responsabilidad civil del Práctico, si la hubiera, ante cualquier siniestro, suceso o evento marítimo se limita al importe o cuantía del valor de la tarifa oficial correspondiente a la maniobra durante la cual se produjo el mismo.

El servicio de practicaaje se presta a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales que están obligados a utilizarlo y a aquellos que no estándolo, lo soliciten.

El servicio de practicaaje tiene carácter obligatorio para todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, para los puertos y zonas establecidos en los reglamentos de practicaaje.

Se exceptúan de la obligatoriedad del servicio de practicaaje, a los buques, embarcaciones y artefactos navales, siguientes:

- a) Nacionales de arqueo bruto inferior a quinientos (500).
- b) Remolcadores nacionales cuando la suma de su arqueo bruto y el de los objetos remolcados sea inferior a quinientos (500).
- c) Buques, artefactos navales y los remolcadores nacionales cuando la suma de su arqueo bruto y el de los objetos remolcados sea igual o inferior a mil seiscientos (1 600), siempre que su Capitán tenga los conocimientos y la experiencia requerida del lugar y cuente con la autorización de la autoridad competente de practicaaje.
- d) Buques de recreo de banderas extranjeras de arqueo bruto inferior a quinientos (500).

2.- El Ministerio del Transporte puede restablecer la obligatoriedad antes exceptuada, así como establecer otras cuando la situación así lo aconseje.

3.- De la misma forma puede exceptuar de la obligatoriedad del servicio de practica, a otras embarcaciones de recreo de pabellón extranjero, buques, embarcaciones y artefactos navales, cuando la situación así lo aconseje.

ARTÍCULO 167.- Cuando las condiciones hidrometeorológicas o los medios para el embarco del Práctico, no garanticen la seguridad necesaria, no se presta el servicio de practica.

ARTÍCULO 168.- El Práctico no está obligado a abordar el medio naval, si la escala de Prácticos y el alumbrado para el embarque no cumplen con los requisitos de seguridad establecidos.

ARTÍCULO 169.- El Práctico no realiza el asesoramiento para el pilotaje y las maniobras náuticas, cuando:

- a) Se violen las disposiciones establecidas en los reglamentos del servicio de practica.
- b) Se violen las regulaciones marítimas sobre los parámetros máximos de utilización de los puertos y sus instalaciones.
- c) No exista la suficiente seguridad en la caja de atraque, por:
 1. La línea de atraque, el sistema de defensas, los puntos de amarre, el alumbrado y la señalización sea deficiente.
 2. Existan obstáculos sumergidos.
 3. Existan equipos u objetos, cerca o por fuera de la línea de atraque, que puedan ser colisionados por el buque en maniobras.
- d) Las señales marítimas imprescindibles, no garanticen la seguridad del pilotaje y las maniobras.
- e) Las condiciones del buque, embarcación y artefacto naval, de sus equipos y medios, y los puestos de maniobras, no garanticen la seguridad requerida.

ARTÍCULO 170.- Tiene prioridad para recibir el servicio de practica, el buque, embarcación y artefacto naval:

- a) Para la entrada, el que tenga heridos o enfermos graves, o cualquier otra emergencia a bordo.
- b) Para la salida, el que se dirige a realizar labores de búsqueda y salvamento de personas en peligro en el mar, o para labores de salvamento marítimo.

ARTÍCULO 171.- La máxima velocidad permisible para la realización del practica y las maniobras náuticas, es aquella que permite mantener un buen gobierno, teniendo en cuenta las condiciones concretas del recinto portuario.

Si después de prestar el servicio de practica, el Práctico tiene que permanecer a bordo por alguna causa no imputable al mismo, corre por cuenta del buque, embarcación y artefacto naval su alojamiento y manutención, incluyendo los gastos en un puerto extranjero, con las mismas consideraciones que correspondan a un Capitán. Igualmente asumirán los gastos de traslado y repatriación del Práctico al puerto de origen, en cuanto procediera.

CAPÍTULO VII DE LAS PRIORIDADES DE LAS MANIOBRAS EN PUERTO

ARTÍCULO 172.- Los movimientos de entrada y salida de los buques, embarcaciones y artefactos navales en los puertos, así como aquellos que se realicen dentro de estos, quedan sujetos al régimen de prioridades siguientes:

- a) El que tenga heridos o enfermos graves a bordo, que requieran de asistencia médica urgente, tiene prioridad sobre cualquier otro.
- b) El que entra, tiene prioridad sobre el que salga, salvo en los casos en que el que salga se dirija a realizar labores de búsqueda y salvamento de personas en peligro en el mar, o para labores de salvamento marítimo.
- c) El que esté limitado por su calado, tiene prioridad sobre los demás.
- d) El de gran porte, tiene prioridad sobre el de menor porte.

CAPÍTULO VIII DEL AMARRE O FONDEO TEMPORAL

ARTÍCULO 173.1.- El Capitán o Patrón, el Agente o el Armador o Naviero del buque, embarcación y artefacto naval tiene que presentar por escrito la solicitud para el amarre o fondeo temporal del mismo, a la Capitanía de Puerto, acompañada del documento emitido por la administración del puerto y de la dotación mínima aprobada por el Ministerio del Transporte. En la solicitud tienen que exponerse las medidas de seguridad y protección que se adoptan. El fondeo además tiene que hacerse teniendo en cuenta lo establecido sobre la contaminación del medio ambiente marino.

2.- El Ministerio del Transporte también determina las dotaciones mínimas para la seguridad de los buques, embarcaciones y artefactos navales, cuando sea necesario atender a más de uno de estos medios abarloados en un mismo fondeadero o amarradero.

ARTÍCULO 174.- En la autorización que emite la Capitanía de Puerto para el amarre o fondeo temporal del buque, embarcación y artefacto naval, se define:

- a) Lugar donde queda amarrado o fondeado.
- b) Período de tiempo que se autoriza el amarre o fondeo.
- c) Número de miembros de la dotación que quedan a bordo para garantizar la seguridad, protección y la navegación o el movimiento en caso de emergencia.

ARTÍCULO 175.- Los propietarios de embarcaciones de recreo extranjeras que al ausentarse del país deseen mantenerlas en el territorio nacional en amarre, fondeo o atraque seco, así como con o sin dotación, tienen que suscribir un contrato de depósito con la administración de la marina y obtener un permiso especial de la Capitanía de Puerto de la jurisdicción.

ARTÍCULO 176.- La Capitanía de Puerto puede prorrogar o suspender la autorización de fondeo o amarre temporal, cuando las circunstancias así lo exijan.

ARTÍCULO 177.- Son aplicables los procedimientos sobre abandono a los buques, embarcaciones y artefactos navales, cuando expire o se suspende el permiso de amarre o fondeo temporal y los mismos quedan abandonados o no son rehabilitados, lo cual se acomete sin perjuicio de la responsabilidad exigible a los propietarios, armadores o navieros.

ARTÍCULO 178.1.- El acceso de otras personas ajenas a la dotación de los buques, embarcaciones y artefactos navales, además del consentimiento de su propietario, Armador o Naviero, Capitán o Patrón, requiere de la previa autorización de la Capitanía de Puerto conforme a los procedimientos vigentes.

2.- Las administraciones de las cooperativas pesqueras, marinas, bases de pesca deportiva o astilleros, son las encargadas de autorizar y exigir el cumplimiento del régimen de acceso a las embarcaciones surtas en las mismas, según las normas y procedimientos establecidos por las autoridades competentes. No obstante, cuando razones de seguridad pública lo aconsejen, la Capitanía de Puerto puede disponer otras medidas de protección marítima que resulten necesarias, mientras perduran las circunstancias que avalaron su adopción.

**TÍTULO XII
DE LOS SINIESTROS
O SUCESOS MARÍTIMOS
CAPÍTULO I
DE LOS ABORDAJES**

ARTÍCULO 179.- El Armador o Naviero del buque, embarcación y artefacto naval culpable del abordaje, indemnizará los daños y perjuicios sufridos por el otro medio naval y por las personas y las cosas a bordo de los mismos, así como los causados fuera de ellos. Cuando se trate de embarcaciones deportivas o de recreo esta obligación recaerá sobre su titular o propietario.

ARTÍCULO 180.- Los daños que un buque, embarcación y artefacto naval cause a otro sin contacto, como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación, se regulan también por las normas contenidas en este Capítulo.

ARTÍCULO 181.- La relación de causalidad y la culpa en el abordaje tienen que ser probadas por quien reclama la indemnización.

ARTÍCULO 182.- En caso de abordaje causado por culpa compartida por ambos buques, embarcaciones y artefactos navales, la responsabilidad de sus respectivos armadores o navieros se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada medio naval.

ARTÍCULO 183.- Cuando no pueda establecerse el grado de culpa debido a las circunstancias del hecho, o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes, la responsabilidad se atribuye a ambos armadores o navieros a partes iguales.

ARTÍCULO 184.- Ambos armadores o navieros son solidariamente responsables en los casos de abordaje por culpa compartida con respecto a los daños sufridos por terceros, sean personales o materiales.

ARTÍCULO 185.- El Armador o Naviero que abone una indemnización en virtud de dicha solidaridad goza del derecho de repetir contra el otro Armador o Naviero en proporción al grado de culpa de su buque, embarcación y artefacto naval.

ARTÍCULO 186.- El Armador o Naviero demandado en los supuestos de culpa compartida puede oponer válidamente frente a los terceros las excepciones que, en su extensión, correspondan al otro Armador o Naviero, especialmente las derivadas del título contractual que pueda existir entre ellos o las aplicables por limitación de responsabilidad.

ARTÍCULO 187.- La exigencia de la indemnización por abordaje no está subordinada al cumplimiento de ningún requisito formal, sin perjuicio de la carga de probar los hechos constitutivos de la pretensión. No obstante, las partes implicadas en un abordaje deben facilitarse recíprocamente la inspección de los daños sufridos.

ARTÍCULO 188.- Las normas de este Capítulo se aplican en todo caso a la responsabilidad por daños derivados de abordaje, con independencia de que esta se exija en un procedimiento judicial civil, penal o administrativo.

ARTÍCULO 189.- No se aplican estas normas a las relaciones entre las partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo, que se rigen por sus normas específicas.

CAPÍTULO II DE LAS AVERÍAS

ARTÍCULO 190.1.- Los sacrificios y gastos extraordinarios correspondientes a la avería gruesa o común, se deciden por el Capitán o Patrón del buque, embarcación y artefacto naval.

2.- El Capitán o Patrón, antes de la decisión de la avería gruesa y siempre que la situación de peligro lo permita, delibera con la junta de oficiales y oye a los interesados en la carga que estén presentes.

3.- Si los representantes de la carga se oponen y el Capitán o Patrón y los oficiales, o su mayoría, o el Capitán o Patrón separándose de la mayoría, estiman necesarias ciertas medidas, estas pueden ejecutarse bajo su responsabilidad, sin perjuicio del derecho de los cargadores a reclamar contra el Capitán o Patrón ante el tribunal competente, si pueden probar que se procedió con malicia, impericia o descuido. De esta decisión, el Capitán o Patrón levanta acta que es firmada por todos los presentes.

4.- Si los interesados en la carga, estando a bordo del buque, embarcación y artefacto naval, no son oídos, no contribuyen a la avería gruesa, a no ser que la urgencia del caso sea tal que faltase tiempo necesario para la deliberación previa.

ARTÍCULO 191.- El Capitán o Patrón dirige la echazón y manda arrojar los efectos por el orden siguiente:

a) Los que se hallan sobre cubierta, empezando por los que más afecten la maniobra o perjudiquen al buque, embarcación y artefacto naval,

en primer lugar los más pesados y de menos utilidades y valor, si es posible.

b) Los que están bajo cubierta, comenzando siempre por los de más peso y menos valor, hasta la cantidad y número que sea absolutamente necesario.

En todo momento el Capitán o Patrón tiene que velar en lo posible porque no sean arrojados materiales o mercancías que constituyan peligro para el medio ambiente marino.

ARTÍCULO 192.1.- El Capitán o Patrón asienta el acta en el Diario de Navegación, con la fecha, hora y lugar del suceso, las razones y los motivos de su decisión y las medidas tomadas sobre estos hechos, además anota el acuerdo adoptado en la junta de oficiales, los votos en contra y su fundamento, si existiere, y las causas irresistibles y urgentes a que obedeció, si obró por sí.

2.- En el acta se registran todos los objetos arrojados al mar y los desperfectos que se causen al buque y a los que se conserven en el buque, embarcación y artefacto naval. El Capitán o Patrón levanta y legaliza el acta de protesta correspondiente, dentro de las veinticuatro (24) horas de su llegada a puerto.

ARTÍCULO 193.- Para que pueda imputarse la avería gruesa y los dueños de los efectos arrojados al mar tengan derecho a indemnización, es preciso que en cuanto a la carga se acredite su existencia a bordo mediante los conocimientos de Embarque y con respecto a las pertenencias del buque, embarcación y artefacto naval, mediante el inventario realizado antes de la salida.

ARTÍCULO 194.1.- Si por necesidad de aligerar el buque, embarcación y artefacto naval por causa de mal tiempo o para facilitar su entrada al puerto, se trsborda parte de la carga y se pierde, el dueño de esa parte tiene el derecho a la indemnización, como originada la pérdida de avería gruesa, distribuyéndose su importe entre la totalidad del medio naval y la carga de que proceda.

2.- Si por el contrario, las mercancías trsbordadas se salvan y el buque, embarcación y artefacto naval se pierde, ninguna responsabilidad puede exigirse a la parte salvada.

CAPÍTULO III

DE LA LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS

ARTÍCULO 195.- Corresponde al Capitán, Patrón, Armador o Naviero declarar la avería gruesa o común, para lo cual tiene que requerir a los in-

tereses involucradas en la aventura marítima, las garantías necesarias a su entera satisfacción, previo a la liberación de las mercancías, combustible y otros bienes salvados.

ARTÍCULO 196.1.- El Armador o Naviero puede retener a bordo del buque, embarcación y artefacto naval las mercancías transportadas, en tanto los interesados en ellas no constituyan garantía suficiente del cumplimiento de su obligación de contribuir.

2.- En el supuesto de que este no pueda retener las mercancías a bordo, puede solicitar a la autoridad judicial competente que se constituya garantía sobre estas. En todo caso, el Armador o Naviero tiene que depositar las mercancías en un lugar que no perjudique los servicios portuarios y a costa de los propietarios de la carga.

3.- La autoridad judicial competente puede disponer, previa solicitud del Armador o Naviero, el depósito de las mercancías sobre las cuales ha constituido garantía, en el lugar indicado por este, fuera del recinto portuario si estas pueden perjudicar, entorpecer las operaciones portuarias, sufrir algún daño o pérdida, a costa de los propietarios de las mercancías.

ARTÍCULO 197.1.- El Armador o Naviero una vez declarado el acto de avería gruesa o común, nombra a un ajustador a los efectos de su liquidación, de conformidad a lo pactado en las pólizas de fletamento o en el Conocimiento de Embarque.

2.- En defecto de expreso acuerdo para la liquidación de la avería en las pólizas de fletamento o en los conocimientos de Embarque, los interesados en el viaje pactan libremente las reglas conforme a las que se efectúa la liquidación y la nominación de un liquidador.

3.- Cuando no exista acuerdo entre las partes, cualquiera de estas puede recurrir a la autoridad judicial competente para reclamar la liquidación, sin perjuicio de otras acciones legales que puedan emprenderse.

ARTÍCULO 198.- Cuando se haya producido un acto de avería gruesa o común, los intereses involucrados antes que le sean entregados los bienes o mercancías salvadas, tienen la obligación de entregar a los armadores o navieros, un compromiso de pago, efectuar un depósito en dinero u otorgar cualquier otra garantía a satisfacción de estos, según sea lo más conveniente entre las partes.

ARTÍCULO 199.- Tiene lugar el reparto o liquidación de la avería común por contribución, en caso de que el buque, embarcación y artefacto naval o mercancías se salven en todo o en parte.

ARTÍCULO 200.- La masa pasiva o deudora se configura con la determinación de los bienes y sus valores que están obligados a contribuir y comprende:

1. El valor neto íntegro que hubieran tenido, en el momento y lugar de la descarga, las mercancías o cosas sacrificadas con inclusión del flete satisfecho por adelantado.
2. El valor neto íntegro que tienen en el mismo lugar y momento las cosas salvadas, comprendiendo el flete pagado de antemano, así como el importe del daño que les ha sido causado por el salvamento común.
3. Los gastos extraordinarios y sacrificios hechos voluntariamente por el Capitán, Patrón o por orden de estos para el bien o salvación común del medio naval y de la carga.
4. El flete y el precio del pasaje que se hallen pendientes de pago, de los cuales se deducen los gastos que se hubieran evitado si el buque, embarcación, artefacto naval y la carga se hubieran perdido totalmente en el momento en que la avería común se produjo.

Los efectos de la tripulación, los equipajes de los pasajeros, las municiones de guerra y las provisiones de boca, en la medida necesaria para el viaje, no contribuyen a la avería común, sin el perjuicio de lo cual se reembolsan, en su caso, por contribución.

ARTÍCULO 201.- La masa activa o acreedora se integra por el importe de los gastos y daños realizados en beneficio común y comprende:

1. El valor neto íntegro que hubieran tenido, en el momento y lugar de la descarga, las cosas sacrificadas, sin deducción del flete. Cuando la cosa sacrificada forme parte del medio naval, el valor se fija por el importe de las reparaciones, con deducción, si procede, de la diferencia de nuevo a viejo y de lo que produzcan al venderse los objetos viejos reemplazados.
2. La diferencia entre el valor neto íntegro que tengan en el mismo lugar y momento las cosas deterioradas y el valor que hubieran tenido en caso de no sufrir perjuicio.
3. Los gastos extraordinarios y sacrificios hechos voluntariamente por el Capitán, Patrón o por

orden de estos para el bien o salvación común del medio naval y de la carga.

ARTÍCULO 202.- Solo son admisibles en la masa activa o acreedora de avería gruesa o común, los daños o gastos que son consecuencia directa o previsible del acto de avería.

ARTÍCULO 203.- Los daños o gastos ocasionados en acto de avería gruesa o común son soportados por los titulares de los intereses en riesgo en el momento de la avería, en proporción y con el límite del valor salvado de cada uno de ellos.

ARTÍCULO 204.- Sin perjuicio de lo dispuesto en este Reglamento en cuanto a las obligaciones del Capitán o Patrón acerca del Diario de Navegación, el deber de contribuir a la avería gruesa o común no se subordina al cumplimiento de ningún requisito formal a bordo.

ARTÍCULO 205.- Cuando la situación de peligro que justifica el acto de avería gruesa o común se debe a la culpa de alguna de las partes interesadas en el viaje todos los daños y gastos causados son a cargo del culpable y no tiene lugar a contribución de las demás partes.

ARTÍCULO 206.- Las reglas relativas a la avería común se aplican también cuando el peligro, causa directa del sacrificio o del gasto, provenga de falta cometida por el Capitán o Patrón, la tripulación o una persona interesada en el cargamento o de vicio propio del medio naval o de la mercancía. No obstante, la declaración de avería común no afecta a las acciones particulares que pueden emprender el Armador, Naviero o propietarios de las mercancías.

ARTÍCULO 207.- La liquidación de avería hecha privadamente, salvo que en el título que la origina se haya pactado otra cosa, no es obligatorio para los interesados, quienes pueden discutirla en el procedimiento judicial correspondiente.

ARTÍCULO 208.- Las averías comunes sucesivas se reglamentan o liquidan al final del viaje, como si constituyeran una sola.

ARTÍCULO 209.- El derecho para exigir la contribución a la avería gruesa prescribe al año de terminar el viaje en el que esta tuvo lugar, entendiéndose que para cada partida de mercancías termina en el momento de su descarga definitiva. Este plazo se interrumpe por el comienzo de un procedimiento legal para su liquidación.

Cuando se ha dado garantía suficiente a satisfacción del Armador o Naviero, las acciones prescri-

ben al término de cuatro (4) años contados desde la fecha de su entrega.

ARTÍCULO 210.- La reglamentación de la avería se lleva a efecto en el puerto de destino.

ARTÍCULO 211.- En caso de ocurrir la avería gruesa en un puerto, este se considera el primer puerto de arribo.

CAPÍTULO IV

DE LOS HALLAZGOS MARÍTIMOS

ARTÍCULO 212.- Todo hallazgo de buque, embarcación y artefacto naval cubano o extranjero, así como de bienes culturales marítimos constituidos por los yacimientos, restos, vestigios, o en general cualquier bien que presente un interés prehistórico, arqueológico o histórico que esté situado en las aguas interiores, en mar territorial y en la zona contigua, en el lecho del subsuelo del mar de dicha zona, tiene que informarse inmediatamente a la Capitanía de Puerto de jurisdicción. Cualquier remoción de los bienes mencionados requiere de su previa autorización, sin perjuicio de los demás permisos, autorizaciones o licencias que correspondan expedirse por otras autoridades competentes.

ARTÍCULO 213.1.- Por cada hallazgo marítimo que se produzca en la jurisdicción de una Capitanía de Puerto, esta habilita un expediente que se sustancia con las declaraciones de las personas que lo denuncia o de los propios halladores; las diligencias de ocupación y depósito; así como los gastos incurridos por los halladores, debidamente acreditados por estos y cuantos otros documentos se deriven de dichos trámites.

2.- La sustanciación de este expediente se ejecuta conforme a lo dispuesto por el Ministerio del Interior.

ARTÍCULO 214.- Cuando se trate de buque, embarcación y artefacto naval sin gente a bordo, la Capitanía de Puerto, una vez agotadas las actuaciones primarias señaladas en el artículo precedente y demás que corresponden, procede a realizar las acciones sumarias siguientes:

- a) Si el medio naval es cubano, le notifica al dueño el hallazgo para que, en el término de diez (10) días naturales, contados a partir del siguiente de la fecha de notificación, concurra a tomar posesión del bien.
- b) Si el medio es extranjero, le notifica al Estado del pabellón o de residencia del propietario, Armador o Naviero, por conducto del Ministe-

rio de Relaciones Exteriores para que, en un término de treinta (30) días naturales, contados a partir del siguiente de la fecha de notificación, se persone a tomar posesión del bien.

- c) De no tener dueño conocido, le da la debida publicidad en un diario de circulación nacional y lo mantiene en tablilla por un término de treinta (30) días naturales.

ARTÍCULO 215.- Transcurrido el término establecido sin que persona alguna concurra a ejercer los derechos que le corresponden sobre el bien o si lo hace sin que pueda acreditarlo con documentos legítimos a juicio de la Capitanía de Puerto en la que está habilitado el expediente de hallazgo, esta lo remite con sus consideraciones a la entidad competente del Ministerio del Interior para su posterior confiscación a favor del Estado cubano, conforme al procedimiento establecido en la legislación vigente y disponga su destino más útil.

La entidad a la que se le asigne el bien tiene que satisfacer, previo a su entrega, los gastos incurridos por los halladores.

ARTÍCULO 216.- Los halladores tienen derecho a ser resarcidos por los gastos incurridos en la conservación del bien, siempre y cuando estos no rebasen la tercera parte del valor del bien hallado. Si el dueño o persona a la que se le asigne el bien y el hallador no llegan a un acuerdo, el tribunal competente se pronuncia sobre el caso.

ARTÍCULO 217.- Si lo hallado fuere un buque, embarcación y artefacto naval, se dispone sobre el destino más útil que se le da al medio naval, de sus equipos y accesorios, así como a la carga si la tiene, incluyendo lo que se puede destinar a compensar los gastos de los halladores.

ARTÍCULO 218.- Cuando lo hallado sea estupefaciente, sustancias psicotrópicas u otras sustancias peligrosas o prohibidas por la ley, así como artefactos militares o de bienes, productos o cosas involucradas en actividades supuestamente constitutivas de delito, la Capitanía de Puerto procede sumariamente, conforme a lo establecido en la legislación especial vigente, habida cuenta que, los esfuerzos de los halladores sobre tales bienes, sustancias, productos o cosas es concebida como contribución al bien común en auxilio de la autoridad pública, con derecho al reconocimiento social y sin retribución alguna.

ARTÍCULO 219.1.- Si lo hallado es de fácil descomposición, se encuentra en mal estado de

conservación, carece de utilidad o valor, la Capitanía de Puerto también procede sumariamente a su destrucción, de lo cual deja constancia, según los procedimientos vigentes.

2.- No obstante lo anterior si lo hallado, aunque perecedero, se encuentra en buen estado de conservación, es útil y tiene valor, la Capitanía de Puerto, tiene que determinar y disponer con carácter urgente el destino más conveniente desde el punto de vista socioeconómico.

CAPÍTULO V

DEL SALVAMENTO MARÍTIMO

SECCIÓN PRIMERA

Generalidades

ARTÍCULO 220.1.- El Ministerio del Interior es el encargado de coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento de personas en la mar.

2.- La coordinación de dichas operaciones se realiza desde el Centro Coordinador General, el Centro y los subcentros coordinadores Aeronáuticos o Marítimo de Búsqueda y Salvamento Marítimo.

3.- La búsqueda y salvamento de personas en la mar como parte del Sistema Aeronáutico y Marítimo de Búsqueda y Salvamento de la República de Cuba está integrado por:

- a) La Administración del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo.
- b) La Administración del Convenio de la Aviación Civil Internacional.
- c) La Comisión Coordinadora del Sistema.
- d) El Centro Coordinador General Aeronáutico y Marítimo de Búsqueda y Salvamento.
- e) El Centro Coordinador Marítimo de Búsqueda y Salvamento.
- f) El Centro Coordinador Aeronáutico de Búsqueda y Salvamento.
- g) Los subcentros coordinadores aeronáuticos y marítimos de Búsqueda y Salvamento.
- h) Las unidades de Búsqueda y Salvamento, los puestos de Alerta y las estaciones costeras.
- i) Los medios navales, aéreos, de comunicaciones y otros servicios de los organismos, entidades y demás personas naturales y jurídicas.

SECCIÓN SEGUNDA

De la búsqueda y salvamento de personas

ARTÍCULO 221.- El Sistema Aeronáutico y Marítimo de Búsqueda y Salvamento de la República de Cuba, su integración, funciones y atribuciones se rigen por la legislación especial.

ARTÍCULO 222.- Los organismos de la Administración Central del Estado y las demás entidades estatales, mixtas y privadas, que poseen medios y servicios utilizables para las operaciones de búsqueda y salvamento marítimos, tienen que:

- a) Informar las llamadas de socorro recibidas.
- b) Tener disponibles los medios de comunicaciones propios.
- c) Mantener equipadas, listas y localizables, sus embarcaciones, aeronaves y servicios, que han sido designados como unidades de vigilancia, de salvamento o de aseguramiento.

ARTÍCULO 223.- Los propietarios, armadores o navieros de buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales que poseen medios y servicios utilizables para las operaciones de búsqueda y salvamento, tienen que informar a las capitanías de Puerto de jurisdicción la disponibilidad de los mismos para efectuar actividades de búsqueda y salvamento de personas y tienen la obligación de ponerlos a disposición de los subcentros de Búsqueda y Salvamento Marítimo a requerimiento de estos.

ARTÍCULO 224.1.- Los capitanes o patrones de buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales que naveguen en el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva o las aguas interiores, durante las operaciones de búsqueda y salvamento de personas, tienen que:

- a) Mantenerse permanentemente a la escucha en la forma reglamentada por los canales y frecuencias establecidos con fines de socorro y seguridad marítima.
- b) Dirigirse a toda velocidad al lugar del siniestro, en cuanto conozcan que las personas necesitan auxilio y siempre que exista la posibilidad real de hacerlo. Cuando por circunstancias específicas estimen que es irrazonable o innecesario el traslado, anotan en el Diario de Navegación las razones de tal proceder, informándolas al Centro o Subcentro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo y a la Capitanía de Puerto más cercana.
- c) Prestarle auxilio a toda persona que se encuentre en peligro en el mar.

2.- Los armadores o navieros no responden del incumplimiento por parte de los capitanes o patrones de las acciones antes referidas.

ARTÍCULO 225.1.- En las zonas reservadas para los bañistas, los organismos, órganos y enti-

dades tienen que poseer servicios adecuados de salvavidas, para garantizar la seguridad y la asistencia oportuna de estas personas.

2.- Los centros de buceo tienen que tener previstas las medidas de seguridad para la vigilancia e inmediata atención de los inmersionistas accidentados y su evacuación a los centros hospitalarios.

SECCIÓN TERCERA

Del salvamento de buques, embarcaciones y artefactos navales

ARTÍCULO 226.- El Estado cubano se reserva el derecho de adoptar medidas, de conformidad con los principios reconocidos del Derecho Internacional, para proteger su ecosistema o intereses conexos contra la contaminación o la amenaza resultante de un siniestro o suceso marítimo o de actos relacionados con estos, de los que se pueda prever, razonablemente, que tienen consecuencias perjudiciales, incluido el derecho de dar instrucciones relacionadas con la operación de salvamento.

ARTÍCULO 227.- El Capitán o Patrón del buque, embarcación y artefacto naval siniestrado está facultado para celebrar contratos de operaciones de salvamento en nombre de su propietario, así como del propietario de los bienes que se encuentran a bordo.

ARTÍCULO 228.- El salvador tiene las siguientes obligaciones con el propietario del buque, embarcación y artefacto naval siniestrado o con el de otros bienes en peligro:

- a) De realizar las operaciones de salvamento con la debida diligencia.
- b) De actuar, durante esa operación, para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente marino.
- c) De subcontratar, cuando las circunstancias razonablemente lo exijan, otros recursos que así entienda.

ARTÍCULO 229.- El propietario del buque, embarcación y artefacto naval siniestrado, o el de otros bienes en peligro, tiene las siguientes obligaciones con el salvador:

- a) Colaborar plenamente con él mientras se realicen las operaciones de salvamento.
- b) Actuar, cuando preste su colaboración, con la debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente marino.
- c) Aceptar, una vez llevado a lugar seguro lo salvado, la entrega de estos, cuando así lo pida el salvador y ello sea razonable.

- d) Tan pronto como sea posible el propietario del buque, embarcación y artefacto naval tiene que notificar a los propietarios de los bienes que se encuentran a bordo que el acuerdo ha sido hecho. Asimismo, comunica a los mismos de la necesidad de suministrar prontamente las garantías de salvamento de todos los valores involucrados.
- e) Sin el consentimiento del salvador, los propietarios del buque, embarcación y artefacto naval, incluyendo sus sirvientes y agentes hacen su mejor esfuerzo para asegurarse que ninguna propiedad salvada sea liberada del medio naval hasta que la seguridad de la propiedad a bordo haya sido suministrada.

ARTÍCULO 230.- Las operaciones de salvamento efectuadas por el salvador que hayan producido un resultado útil, tienen derecho a ser recompensadas o premiadas, aun cuando el buque, embarcación y artefacto naval salvado y el que emprenda las operaciones de salvamento, pertenezcan al mismo propietario.

ARTÍCULO 231.1.- La recompensa o premio se fija por acuerdo entre las partes firmantes. De no haber acuerdo se somete al tribunal competente, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- a) Valor del buque, embarcación y artefacto naval, más todos los combustibles, lubricantes, grasas, carga, flete y otros bienes involucrados salvados.
- b) Pericia y esfuerzos desplegados por los salvadores con el fin de evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente marino, así como para salvar el buque, embarcación y artefacto naval u otros bienes.
- c) Medida del éxito logrado por el salvador.
- d) Naturaleza y grado del peligro, teniendo en cuenta las condiciones climatológicas y características del cargamento.
- e) Tiempo empleado, gastos realizados y pérdidas sufridas por el salvador.
- f) Riesgo de incurrir en responsabilidad y otros que haya corrido el salvador o su equipo.
- g) Prontitud con que se hayan prestado los servicios.
- h) Disponibilidad y utilización de buques, embarcaciones y artefactos navales u otros equipos destinados a las operaciones de salvamento y los gastos materiales incurridos.
- i) Grado de preparación y eficacia del equipo del salvador, así como el valor del mismo.

2.- El pago de la recompensa que se determina, se efectúa por todos los intereses vinculados al buque, embarcación y artefacto naval y a los demás bienes que se salvan en proporción a sus respectivos valores.

3.- La recompensa o premio, excluidos los intereses y las costas judiciales exigibles, no puede exceder todos los valores involucrados y asegurados del buque, embarcación y artefacto naval y demás bienes salvados.

ARTÍCULO 232.1.- Cuando el salvador efectúa operaciones de salvamento en relación con un buque, embarcación y artefacto naval que directamente o por la naturaleza de su carga constituye una amenaza de daños al medio ambiente y el salvador no recibe una recompensa, en virtud de lo dispuesto en el contrato, tiene derecho a recibir del propietario de ese medio naval una compensación especial que sea equivalente a sus gastos, tal como estos se definen en las cláusulas de compensación especial de las entidades aseguradoras sobre protección e indemnización.

2.- Cuando, en las circunstancias indicadas en el párrafo anterior, el salvador logra mediante sus operaciones de salvamento evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, la compensación especial pagadera por el propietario al salvador en virtud del párrafo anterior, puede incrementarse hasta un máximo del treinta por ciento (30 %) de los gastos efectuados por el salvador. No obstante, el tribunal, si lo considera equitativo y justo, puede incrementar esa compensación especial, siempre que no sea superior al ciento por ciento (100 %) de esos gastos y sin perjuicio del derecho de repetir que pueda amparar al propietario.

ARTÍCULO 233.- El salvador de vidas humanas que participa en el salvamento marítimo de un medio naval o evita o reduce al mínimo los daños al medio ambiente marino, tiene derecho a una parte equitativa del pago que le correspondería a ese salvador marítimo.

ARTÍCULO 234.- Dan lugar a pago los servicios de salvamento que se presten por necesidad pública o social, no obstante la negativa expresa del propietario, Capitán o Patrón del buque, embarcación y artefacto naval.

ARTÍCULO 235.- Sin el consentimiento del salvador, el buque, embarcación, artefacto naval y otros bienes salvados, no pueden retirarse del lugar de arribada hasta que se haya constituido la

fianza correspondiente, salvo decisión expresa en contrario del Ministerio del Transporte por interés público.

ARTÍCULO 236.- Se prohíbe la incautación, embargo preventivo o retención en virtud de salvamento marítimo de las cargas donadas para fines humanitarios por un Estado, siempre que este se comprometa a pagar por el salvamento de dichas cargas.

ARTÍCULO 237.- Toda acción relativa a los pagos que se originen en virtud de salvamento marítimo, prescriben si no se ha iniciado un procedimiento judicial en el plazo de dos (2) años, contados a partir de la fecha de culminación de ese salvamento.

CAPÍTULO VI

DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

ARTÍCULO 238.1.- Los armadores o navieros de los buques, embarcaciones y artefactos navales que están cubiertos por una póliza de seguro, tienen que proteger estos medios como si no estuviesen asegurados.

2.- Los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales que no están dedicados al tráfico internacional, tienen que asegurar la responsabilidad civil en atención a la actividad que realizan y previa evaluación del Ministerio del Transporte.

CAPÍTULO VII

DE LAS INVESTIGACIONES

ARTÍCULO 239.- El acta de protesta como declaración que hace el Capitán o Patrón de un buque, embarcación y artefacto naval de todo suceso o siniestro marítimo o de cualquier otro acaecimiento extraordinario relacionado con el medio naval, se presenta ante la Capitanía de Puerto, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a su arribo a puerto, o en su caso, al momento en que se hubiere producido el hecho. Esta declaración constituye el hecho primario a tener en cuenta en las investigaciones que se realicen.

ARTÍCULO 240.- Cuando el arribo del medio naval es en un puerto extranjero, el acta se presenta y legaliza ante el Cónsul de la República de Cuba o en su defecto ante la Capitanía de Puerto de la localidad y en última instancia ante Notario Público.

SECCIÓN SEGUNDA

De la investigación de los siniestros y sucesos marítimos y otras

ARTÍCULO 241.1.- El Armador o Naviero radicado en el territorio nacional que opere un bu-

que, embarcación y artefacto naval involucrado en un siniestro o suceso marítimo, tiene que remitir a los ministerios del Transporte y del Interior un informe preliminar de los hechos, dentro de las veinticuatro (24) horas de haber ocurrido o al arribo del buque a puerto, y si es a puerto extranjero, lo comunica al Cónsul de la República de Cuba del lugar de arribada.

2.- Un informe similar, tiene que comunicar el propietario, Armador o Naviero de una instalación marítima portuaria o del Sistema de Señalización Marítima, al ser afectada por un buque, embarcación y artefacto naval.

ARTÍCULO 242.1.- El Capitán o Patrón y los miembros de la tripulación de un buque, embarcación y artefacto naval extranjero que se encuentren en el espacio acuático de la República de Cuba, pueden estar sujetos a investigaciones, de oficio o a instancia de parte, en los casos siguientes:

- a) Se hayan producido pérdidas de vidas humanas o pérdida total del buque, embarcación y artefacto naval.
- b) Se haya producido la contaminación del medio ambiente marino.
- c) Se encuentren involucrados buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales.
- d) Se hayan producido violaciones de las regulaciones marítimas nacionales o internacionales relativas a la seguridad de la vida humana y los bienes en el mar y de la protección del medio ambiente marino, así como de los bienes e intereses del país.

2.- El Capitán o Patrón puede solicitar la presencia a bordo del Cónsul del país de abanderamiento durante las diligencias que se practiquen en el transcurso de la investigación.

ARTÍCULO 243.1.- Toda comisión investigadora que se constituye para investigar un siniestro o suceso marítimo está compuesta por un presidente, un secretario y uno o más miembros, siempre que el total de integrantes sea impar. En todos los casos se integran a dicha comisión los especialistas que se decidan por el Ministerio del Interior, atendiendo a las características y complejidad de la investigación.

2.- El presidente tiene que ser Capitán de la Marina Mercante cubana y la mayoría de los integrantes oficiales de esta. Sin embargo, pueden ser incluidos como miembros o en calidad de consultantes, profesionales o técnicos de la rama marí-

tima o de otras especialidades, en dependencia de las necesidades de la investigación.

ARTÍCULO 244.- Los buques, embarcaciones y artefactos navales son detenidos por el Ministerio del Transporte, hasta que sean entregados los documentos solicitados por la comisión investigadora y se hayan tomado declaraciones a la dotación.

ARTÍCULO 245.1.- Inmediatamente después que haya ocurrido un siniestro o suceso marítimo o al arribar a puerto cubano, el buque, embarcación y artefacto naval nacional siniestrado o al arribar del extranjero su dotación, se procede por la empresa naviera a enviar al Ministerio del Transporte los refrendos de títulos y a la entidad correspondiente del Ministerio del Interior los documentos de identidad del marino pertenecientes al Capitán o Patrón y de los oficiales de a bordo, así como los del personal subalterno que posteriormente le sean solicitados, los que permanecen en poder de dichas autoridades hasta que la comisión investigadora determine las responsabilidades en los hechos investigados y se impongan las sanciones que correspondan.

2.- Si la dotación es extranjera, el Ministerio del Transporte solicita por los canales correspondientes que no se permita su salida del país, mientras se requiera su presencia a los fines de la investigación.

ARTÍCULO 246.1.- A todas las personas involucradas directa o indirectamente en un siniestro o suceso marítimo objeto de investigación, se le toman declaraciones por la comisión investigadora en los modelos establecidos al efecto y en casos excepcionales se les permite que envíen declaraciones juradas.

2.- En caso de necesidad imperiosa y a solicitud del Ministerio del Transporte, el Instituto de Meteorología tiene que entregar el pronóstico o parte meteorológico que sea imprescindible para puntualizar las condiciones de la situación imperante inmediatamente antes y durante la ocurrencia de un siniestro o suceso marítimo objeto de investigación y en especial, en aquellos casos en que estén involucrados, buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros.

ARTÍCULO 247.1.- El plazo de realización de una investigación no puede exceder de treinta (30) días naturales, contados a partir de la fecha de ocurrencia del siniestro o suceso marítimo, si el buque, embarcación y artefacto naval siniestrado

está en puerto cubano, o de la fecha de arribada al primer puerto cubano, si se encontraba navegando, o de la fecha de arribada de la dotación al país.

2.- En casos excepcionales se puede solicitar una prórroga a la misma autoridad que dispuso la creación de la comisión investigadora.

ARTÍCULO 248.1.- El Ministerio del Transporte dispone la ejecución de cualquier otra diligencia que se estime pertinente y emite el dictamen final.

2.- En el dictamen final de la investigación se exponen los hechos ocurridos, las consecuencias de estos, las conclusiones, las responsabilidades y las recomendaciones, independientemente de la responsabilidad civil o penal que se derive de esos hechos.

TÍTULO XIII

DE LOS CONTRATOS DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO MARÍTIMO

CAPÍTULO I

DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

ARTÍCULO 249.1.- En el contrato de transporte marítimo de mercancías son obligaciones del transportista, antes y al comienzo del viaje:

- a) Garantizar las condiciones de navegabilidad del buque, embarcación y artefacto naval.
- b) Armar, equipar y aprovisionar el buque, embarcación y artefacto naval convenientemente, así como dotarlo con tripulación.
- c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías, frigoríficos y demás lugares del buque, embarcación o artefacto naval en que se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación.

2.- El transportista debe conservar las mercancías a transportar, durante la carga, estiba, transporte, custodia y descarga, entregándola al receptor en la fecha y condiciones acordadas.

3.- Asimismo, el transportista debe transportar las mercancías al puerto de descarga conforme a lo convenido y siguiendo la ruta acostumbrada o más directa para llegar al destino.

ARTÍCULO 250.1.- El transportista es responsable de las mercancías desde que son embarcadas hasta su descarga. Si las mercancías son transportadas en contenedores responde por ellas a partir del momento en que las haya recibido y hasta la entrega.

2.- Mientras el transportista esté a cargo de las mercancías responde por su pérdida o daño, salvo lo dispuesto en los artículos 253 y 254.

ARTÍCULO 251.1.- Para cargar las mercancías en cubierta debe existir un acuerdo entre el transportista y el cargador, o realizarse de conformidad a los usos del comercio o las normas o reglamentos aplicables.

2.- Cuando las mercancías han sido embarcadas en cubierta de acuerdo con las disposiciones del apartado anterior el transportista no es responsable por su pérdida o daño causado por los riesgos especiales inherentes al transporte, sin perjuicio de las obligaciones del transportista respecto a la conservación y cuidado de las mercancías contenidas en este Capítulo.

3.- Si el transportista embarca las mercancías en cubierta violando lo dispuesto en el apartado primero y las mercancías sufren pérdidas o daños como consecuencia de ello, debe responder por tales afectaciones.

ARTÍCULO 252.- El transportista responde por las pérdidas o daños a las mercancías causados por el retraso en la entrega, siempre que se deba a su culpa o negligencia, salvo aquellos que sean el resultado de las causas por las que el transportista no sea responsable de conformidad con las estipulaciones de este Capítulo.

ARTÍCULO 253.1.- No es responsable el transportista de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la inhabilitación del buque, embarcación y artefacto naval para navegar, a menos que sea imputable la falta de diligencia razonable por parte del transportista para poner el medio naval en estado de navegar o para asegurar al mismo el armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para preparar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y todos los demás lugares del medio naval donde las mercancías se cargan, de manera que sean apropiados para la recepción, transporte y preservación de las mercancías. Siempre que resulte una pérdida o daño de la inhabilitación del buque, embarcación y artefacto naval para navegar, la carga de la prueba en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, recae sobre el transportista o cualquier otra persona que demande la exoneración prevista en el presente Artículo.

2.- Tampoco responde el transportista por las pérdidas o daños que resulten o provengan de:

- a) Actos, negligencia o falta del Capitán o Patrón, marino, piloto o de los empleados del transportista en la navegación o en la administración del buque, embarcación y artefacto naval.
- b) Incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del transportista.
- c) Peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.
- d) Guerra o conflicto armado.
- e) Actos de los gobiernos o autoridades competentes en el ejercicio de su soberanía.
- f) Restricción o cuarentena.
- g) Acto u omisión del cargador o propietario de la mercancía o de su agente o representante.
- h) Huelgas, paros o trabas impuestas total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea.
- i) Motines o perturbaciones civiles.
- j) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar.
- k) Disminución en volumen o peso, o de cualquier otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.
- l) Insuficiencia de embalaje.
- m) Insuficiencia o imperfección de las marcas.
- n) Vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.
- ñ) Cualquier otra causa que no proceda del hecho o falta del transportista o de hecho o falta de los agentes o empleados del transportista.

3.- La carga de la prueba para hacer efectivo el beneficio de exoneración establecido en este artículo le corresponde al transportista.

ARTÍCULO 254.- El transportista no responde por las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afectan a estas, si en el Conocimiento de Embarque el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

ARTÍCULO 255.- Cuando la ejecución del transporte o parte de este ha sido confiada a un transportista efectivo, el transportista continúa siendo responsable por la totalidad del transporte de acuerdo con las disposiciones del presente Capítulo.

ARTÍCULO 256.- En el contrato de transporte marítimo de mercancías son obligaciones del cargador:

- a) Tener las mercancías adecuadamente embaladas.

- b) Declarar con exactitud la descripción, marcas, número de bultos o piezas, peso o cantidad de mercancías al momento de la carga.
- c) Ejecutar los procedimientos necesarios en el puerto, aduanas, cuarentena, inspección u otras autoridades competentes respecto a la carga de las mercancías y suministrar al transportista toda la documentación relevante concerniente a los procedimientos con los que el cargador tenga que cumplir.
- d) Pagar el flete acordado al transportista.

ARTÍCULO 257.1.- Siempre que se embarquen mercancías peligrosas, el cargador debe embalarlas, marcarlas y rotularlas de conformidad con las normas vigentes para este tipo de cargamento y notifica al transportista de dicho embarque dejando constancia de ello.

2.- De incumplir con lo estipulado en el apartado anterior el cargador responde por los daños y perjuicios que sufran el transportista, las personas a bordo, el resto de la carga y el buque, embarcación y artefacto naval, pudiendo el cargador descargar tales mercancías, destruirlas o hacerlas inofensivas, cuando y donde las circunstancias lo requieran.

3.- Igualmente, cuando las mercancías peligrosas, declaradas o no, se conviertan en un peligro inminente para las personas a bordo y para el resto de la carga y el buque, embarcación y artefacto naval, el transportista puede disponer su descarga, destruirlas o hacerlas inofensivas cuando y donde las circunstancias lo requieran, sin que el cargador tenga derecho a indemnización alguna.

4.- En los supuestos a que se refieren los apartados 2 y 3 de este artículo, el cargador asume los gastos que se generen y no tiene derecho a indemnización alguna.

ARTÍCULO 258.- El cargador y el transportista pueden acordar que el flete sea pagado por el consignatario, siempre que conste en los documentos de la transportación.

ARTÍCULO 259.- El cargador es responsable ante el transportista por cualquier pérdida o daño resultante de un mal embalaje o inexactitudes en la información referente a la mercancía, así como por la entrega inadecuada, inexacta o retrasada de los documentos relativos a los procedimientos que le competen.

ARTÍCULO 260.- El cargador no es responsable por la pérdida sufrida por el transportista o por

el transportista efectivo o por el daño sufrido por el buque, embarcación y artefacto naval, a menos que tal pérdida o daño fuera causado por culpa o negligencia del cargador, su empleado o agente.

ARTÍCULO 261.- Ninguna de las disposiciones del presente Capítulo prohíbe al transportista o al cargador insertar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del transportista o del medio naval por la pérdida a los daños que sobrevengan a las mercancías o concernientes a su custodia, cuidado y conservación antes de la carga y después de la descarga del medio naval en que las mercancías se transportan por mar.

ARTÍCULO 262.- Cuando se produzcan pérdidas o daños, ciertos o presuntos, el transportista y el destinatario de las mercancías deben permitir recíprocamente, según sea el caso, las facilidades necesarias para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

SECCIÓN ÚNICA

Del Conocimiento de Embarque

ARTÍCULO 263.- El Conocimiento de Embarque que se formaliza conforme a lo establecido en esta Sección, hace fe entre todos los interesados en la carga y entre estos y los aseguradores, quedando a salvo para estos últimos la prueba en contrario.

ARTÍCULO 264.- Las personas obligadas a extender el Conocimiento de Embarque deben consignar en este los particulares siguientes:

- a) La denominación de Conocimiento de Embarque.
- b) El nombre, el número del documento oficial de identidad y domicilio del cargador.
- c) El nombre y domicilio del beneficiario o consignatario a quien o a la orden de quien vayan dirigidas las mercancías, pudiendo ser el propio cargador.
- d) La indicación de la modalidad del transporte.
- e) La naturaleza general de las mercancías, las marcas y referencias necesarias para su identificación, el estado aparente de las mercaderías, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se hacen constar tal como los haya proporcionado el cargador, quien debe además señalar, si procede, su carácter perecible o peligroso.
- f) El estado aparente de las mercancías.

- g) El monto del flete de transporte y de los demás servicios prestados por el transportista, en la medida que deba ser pagado por el consignatario.
- h) La fecha y lugar de emisión, puerto de carga y descarga y la fecha en que el transportista se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto, así como el lugar y plazo de entrega de la mercancía objeto del transporte, si en este último caso en ello hubieran convenido expresamente las partes.
- i) La declaración del valor patrimonial que hubiere declarado el Cargador, si en ello han convenido las partes.
- j) El número de orden correspondiente y la cantidad de originales emitidos, si hubiere más de uno.
- k) El nombre, firma, el número del documento oficial de identidad y domicilio del transportista que emite el título, o de la persona que actúa en su nombre.
- l) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportan o pueden transportarse sobre cubierta.
- m) Cualquier otra indicación válidamente establecida que es necesaria o conveniente para el cargador y el transportista.

ARTÍCULO 265.1.- Cuando el transportista considere que el estado aparente de las mercancías no es el descrito por el cargador, tenga sospechas sobre la inexactitud de las declaraciones realizadas por aquel sobre la descripción de las mercancías, sus marcas, número de bultos, peso o cantidad, o si no ha podido constatar su veracidad por falta o insuficiencia de los medios necesarios para el control de tales particulares, el transportista debe dejar constancia de estos hechos en el Conocimiento de Embarque.

2.- Si la información suministrada por el cargador relativa al estado aparente, la naturaleza, marcas, número, cantidad y peso de las mercancías recibidas es inexacta, el transportista puede exigir la indemnización del perjuicio que sufra como consecuencia de las reclamaciones de los terceros tenedores del Conocimiento de Embarque.

ARTÍCULO 266.- El Conocimiento de Embarque que se emite al portador es transmisible por la entrega material del documento. En los casos de emisión a la orden o nominativa la transmisión debe verificarse en virtud del endoso y mediante

cesión, respectivamente. La persona a quien se transfiere el Conocimiento, adquiere sobre las mercancías consignadas en este, todos los derechos y acciones del cedente o del endosante.

ARTÍCULO 267.- El transportista está obligado a entregar las mercancías al legítimo tenedor del Conocimiento de Embarque.

ARTÍCULO 268.- El portador legítimo de un Conocimiento de Embarque que no se lo presente al Capitán o Patrón antes de la descarga, obligándolo por tal omisión a que realice el desembarco y ponga la carga en depósito, responde de los gastos de almacenaje y demás que por ello se originen.

ARTÍCULO 269.- El Capitán o Patrón no puede variar por sí el destino de la carga. Cuando la variación es a instancia del cargador, debe recoger antes los conocimientos que haya expedido y firmado, de no hacerlo responde por la carga ante el portador legítimo de dichos documentos.

ARTÍCULO 270.1.- Si antes de hacerse a la mar el Capitán o Patrón fallece o por cualquier accidente deja de serlo, los cargadores tienen derecho a pedir al nuevo Capitán o Patrón la ratificación de los primeros conocimientos y este debe darla siempre que le presenten o devuelvan los ejemplares que se expidieron con anterioridad y esté conforme con estos, a resultas del reconocimiento de la carga.

2.- Los gastos que se originen por el reconocimiento de la carga son por cuenta del Armador o Naviero, sin perjuicio de su derecho a repetir contra el primer Capitán o Patrón, si la causa por la que dejó de serlo es de su entera responsabilidad. No haciéndose tal reconocimiento, se entiende que el nuevo Capitán o Patrón acepta la carga como resulta de los conocimientos expedidos.

ARTÍCULO 271.- Si varias personas presentan conocimientos al portador o a la orden, endosados a su favor, en reclamación de la misma carga, el Capitán o Patrón debe preferir para su entrega, a la que presente el ejemplar que él haya expedido primeramente, salvo el caso de que el posterior lo sea por extravío del primero y ambos aparezcan en manos diferentes. En este caso o si se presentan segundos o ulteriores ejemplares que se han expedido sin concurrir esa causa de justificación, el Capitán o Patrón debe acudir al tribunal competente para que verifique el depósito de las mercancías y disponga su entrega conforme a derecho.

ARTÍCULO 272.1.- La entrega del Conocimiento produce la cancelación de todos los recibos provisionales de fecha anterior dados por el Capitán o Patrón o sus subalternos, en resguardo de las entregas parciales que le hayan hecho de la carga.

2.- Entregada la carga, se devuelven al Capitán o Patrón los conocimientos que firmó, o al menos el ejemplar bajo el cual se hace la entrega, conjuntamente con el recibo de las mercancías consignadas en dichos documentos. La morosidad del consignatario en esa entrega, lo hace responsable de los perjuicios que su dilación le ocasione al Capitán o Patrón.

3.- Si la entrega se realiza a una persona que no sea el legítimo tenedor del Conocimiento de Embarque, el transportista es responsable respecto al tenedor legítimo por el valor del cargamento en el puerto de destino, pudiendo repetir contra la persona a quien se le hubiere entregado las mercancías.

ARTÍCULO 273.- No surte efecto frente a terceros el pacto o declaración unilateral del cargador, en virtud del cual se comprometa a indemnizar al transportista por los perjuicios que pueda sufrir a consecuencia de la no inserción en el Conocimiento de Embarque de las afectaciones de la mercancía informadas por el cargador, o aquellas que detecte durante el recibo de las mercancías.

ARTÍCULO 274.- Si antes de la entrega de la carga se le exige al Capitán o Patrón un nuevo Conocimiento de Embarque, alegándose que la no presentación de los anteriores obedece a un extravío o alguna otra causa justificada, este viene obligado a darlo siempre que se le garantice, a su entera satisfacción, el valor de la carga, sin variar su consignación. De no entregarse el nuevo Conocimiento de Embarque y por esta razón la carga se entrega indebidamente, el Capitán o Patrón responden por ella.

ARTÍCULO 275.- Además de lo dispuesto en esta Sección, se le aplican a la misma en lo pertinente las reglas internacionales que regulan la materia, de las cuales es parte la República de Cuba.

CAPÍTULO II

DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

SECCIÓN PRIMERA

Disposiciones generales

ARTÍCULO 276.- El contrato de fletamento tiene que emitirse mediante póliza suscrita por ambas partes de conformidad con las proformas

usuales en el comercio marítimo, la que tiene que contener, además de las estipulaciones relativas al tipo de fletamento y aquellas que las partes acuerden, las siguientes de carácter general:

- a) Elementos de individualización del buque, embarcación o artefacto naval.
- b) Nombre y domicilio de las partes contratantes.
- c) Características del buque, embarcación y artefacto naval con especial referencia a su clasificación, velocidad, consumo y capacidad.
- d) Flete a pagar, así como la forma, el tiempo y el lugar de pago.
- e) Duración del contrato.
- f) Descripción de la carga según la modalidad de contrato convenida.
- g) Puerto de carga y descarga y los días convenidos para estas operaciones cuando proceda.
- h) Estadías y sobrestadías que se cuentan, y lo que por sobrestadía se tiene que pagar.

2.- Cuando un contrato de fletamento no haya sido firmado por ambas partes, pero de la correspondencia intercambiada entre estas pueden colegirse sus términos y condiciones y los contratantes ya han comenzado a ejecutarlo, se entiende que quedó pactado en esos términos y condiciones.

ARTÍCULO 277.1.- A falta de estipulación expresa de las partes relativas al cálculo del flete se realiza atendiendo a las siguientes reglas:

- a) Para el fletamento por viaje se tiene en cuenta el peso o volumen de las mercancías de conformidad con los datos que al respecto se consignen en el Conocimiento de Embarque salvo fraude o error.
- b) En el fletamento por tiempo y a casco desnudo, el flete se devenga por día durante el tiempo de vigencia del contrato, siempre que el buque, embarcación y artefacto naval se encuentre a disposición del fletador en condiciones óptimas para su utilización.

ARTÍCULO 278.1.- Cuando las partes se refieren a pólizas tipo internacionalmente reconocidas y aceptadas, se entiende que el contrato pactado corresponde a las cláusulas de dichas pólizas, tal y como se conocen en el comercio internacional. Salvo que parte de esas cláusulas se modifiquen mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de textos, cruzada entre las partes, se entiende que tales pólizas se han modificado en los términos de esa correspondencia.

2.- Para la aplicación de las cláusulas si solo hay referencia a estas por sus nombres sin el texto completo, se aplican conforme a los usos y costumbres internacionales.

ARTÍCULO 279.1.- Los puertos designados en el contrato de fletamento deben ser seguros. La designación que las partes realicen presupone, salvo prueba en contrario, que estas conocen las características de dicho puerto al contratar.

2.- En los casos en que el puerto designado perdiera la condición de puerto seguro debe ser comunicado por el fletante de inmediato al fletador quien dispondrá de un nuevo destino para las mercancías. A falta de esta indicación puede el fletante conducir el buque, embarcación y artefacto naval a un puerto seguro próximo al destino inicialmente previsto.

ARTÍCULO 280.1.- El fletante pone el buque, embarcación y artefacto naval a disposición del fletador o cargador en el puerto y fecha convenido y debe garantizar que el mismo se encuentre en buen estado de navegabilidad y con su documentación en orden para la recepción a bordo de las mercancías y su transportación segura según la naturaleza de la carga. La garantía del buen estado de navegabilidad del buque, embarcación y artefacto naval se extiende a todo el tiempo de vigencia del contrato.

2.- Además de lo dispuesto en el párrafo anterior en cuanto al estado de navegabilidad del buque, embarcación y artefacto naval debe poseer las condiciones fijadas en el contrato en cuanto a clasificación, velocidad, consumo, capacidad y demás características. La falta de las condiciones previstas es causa suficiente para que el fletador exija indemnización por los perjuicios que esto le ocasione.

3.- Si el incumplimiento de las condiciones pactadas respecto al buque, embarcación y artefacto naval hacen que este sea incompatible con el fin del contrato, puede el fletador resolver el contrato. La resolución del contrato también procede si el buque, embarcación y artefacto naval no se encontrase a disposición del fletador en la fecha convenida, pudiendo en tales casos reclamar indemnización de los perjuicios sufridos si el incumplimiento se debe a culpa del fletante.

ARTÍCULO 281.1.- El fletante transporta las mercancías desde el puerto de origen hasta el

puerto de destino sin demora innecesaria siguiendo la ruta acordada. A falta de determinación de la ruta debe seguir la más apropiada.

2.- Cuando el fletador se desvíe de la ruta pactada responde por los daños y perjuicios que se deriven de tal acción, salvo que la desviación tenga lugar para salvar vidas humanas o por cualquier otra causa razonable y justificada que no derive del estado de innavegabilidad inicial del buque, embarcación y artefacto naval.

ARTÍCULO 282.1.- Cuando el viaje se interrumpa antes de llegar a su destino en un puerto diferente al previsto por averías del buque, embarcación y artefacto naval u otras causas que le imposibiliten navegar, le compete al fletante la custodia de las mercancías. En el supuesto de que la inhabilitación del medio naval fuera definitiva o el retraso pueda afectar el cargamento, le corresponde al fletante garantizar a su costa el transporte hasta el puerto de destino acordado, de no cumplir con tal obligación las mercancías no devengan flete alguno.

2.- Las disposiciones del apartado anterior se aplica sin perjuicio de lo que proceda en el caso de avería gruesa y de la responsabilidad exigible al fletante por el retraso o pérdida de las mercancías si la causa de la innavegabilidad del buque, embarcación y artefacto naval le fuera imputable.

3.- Lo dispuesto en el Apartado 1 de este artículo no se aplica en el fletamento por tiempo.

ARTÍCULO 283.1.- El contrato de fletamento queda extinguido, además de las formas previstas en la legislación vigente:

- a) Si antes de hacerse a la mar el buque, embarcación y artefacto naval contratado, se pierde o queda definitivamente inhabilitado para navegar sin culpa de ninguna de las partes. En los fletamentos por tiempo y a casco desnudo la extinción se produce en cualquier momento en que el buque, embarcación y artefacto naval, se pierda o inhabilite definitivamente.
- b) Por pérdidas sin culpa del fletador o cargador de las mercancías concretas y determinadas, salvo que se trate de fletamento por tiempo o a casco desnudo.
- c) Si antes de hacerse el buque, embarcación y artefacto naval a la mar, el transporte contratado se hiciera imposible por acaecimientos naturales, por disposiciones de las autoridades o por causas ajenas a la voluntad de las partes.

d) Si se produce un conflicto armado en el que estén comprometidos el país del puerto de carga o el de descarga antes de hacerse a la mar el buque, embarcación y artefacto naval.

2.- En los supuestos anteriores, el fletante o transportista debe proceder, en su caso, a la descarga y devolución de las mercancías cargadas. El coste de esta operación es soportado por el fletador.

ARTÍCULO 284.1.- Las acciones surgidas del contrato de fletamento prescriben en el plazo de un año.

2.- En los casos de acciones para indemnización de pérdidas, averías o retrasos sufridos por las mercancías, la reclamación del pago de los fletes, los importes de la demora y otros gastos del transporte, el término de prescripción se computa desde la entrega de estas al destinatario o desde el día en que hubieran debido entregarse.

SECCIÓN SEGUNDA

Contrato de Fletamento por Viaje

ARTÍCULO 285.1.- El fletamento por viaje puede ser total o parcial.

2.- Es total cuando el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, todos los espacios del buque, embarcación y artefacto naval, susceptibles de ser cargados para realizar el viaje o los viajes acordados.

3.- Es parcial, si solo se pone a disposición del fletador uno o más espacios determinados dentro del buque, embarcación y artefacto naval.

ARTÍCULO 286.- Cuando el fletamento es total puede el fletador ordenar la descarga en puerto distinto del convenido si con ello el buque, embarcación y artefacto naval no se expone a riesgos superiores de los previstos al contratar, en tal caso debe pagar el flete acordado, los demás gastos y responsabilidades que se originen.

ARTÍCULO 287.- Son obligaciones del fletante:

- a) Poner a disposición del fletador el buque, embarcación y artefacto naval en las condiciones pactadas de conformidad con lo dispuesto en la Sección anterior.
- b) Efectuar con diligencia el viaje.
- c) Custodiar las mercancías transportadas durante todas las fases del viaje.
- d) Entregar el cargamento al destinatario en el punto de destino final.

ARTÍCULO 288.- El fletante debe responder por los daños y perjuicios que se ocasionen cuan-

do injustificadamente se retrase el inicio del viaje. Igualmente es responsable si incumple el deber de custodia de la mercancía si de ello se derivan pérdidas o daños.

ARTÍCULO 289.- Son obligaciones del fletador:

- a) Proveer la cantidad de mercancías de acuerdo con las condiciones estipuladas en el contrato.
- b) Colocar las mercancías a su costa y riesgo al costado del buque, embarcación y artefacto naval salvo que se acuerde otra forma de entrega.
- c) Pagar el flete en la forma, tiempo y lugar convenido.

ARTÍCULO 290.- Las operaciones de carga y estiba de las mercancías son realizadas por el fletante. Si las partes acordasen que dichas operaciones se verifiquen a cuenta y riesgo del fletador o cargador, el fletante responde de los daños y perjuicios que se deriven de la estiba defectuosa si ello compromete la seguridad del viaje.

ARTÍCULO 291.1.- Si el fletador no coloca las mercancías en la fecha y lugar acordados el fletante puede resolver el contrato y reclamar por los perjuicios sufridos.

2.- El fletador que no entregue el cargamento en la cantidad y forma convenida debe pagar el flete correspondiente, siempre que el fletante no complete la capacidad del buque con otras mercancías.

3.- Cuando el fletador entregue una carga diferente a la contratada es responsable de todos los daños y perjuicios que de ello se siguieren para el fletante o demás cargadores. Si el embarque de la nueva carga no representa perjuicio alguno esta puede ser aceptada, pudiendo exigir el fletante el flete que corresponda según la naturaleza de la mercancía.

4.- Si el fletador lleva al buque, embarcación y artefacto naval más carga que la contratada, puede admitírsele el exceso del flete con arreglo al precio pactado en el contrato, siempre que ello no afecte las condiciones de buena estiba de los demás cargadores. Caso que pueda perjudicarse al resto de los cargadores, el Capitán o Patrón tiene que rechazar o desembarcar el exceso de mercancías a costa del propietario.

5.- El embarque de mercancías peligrosas debe ser declarado por el fletador, a quien le corresponde marcarlas y etiquetarlas de conformidad con las normas vigentes para cada clase de estas

mercancías. De incumplir con tal obligación responde ante el fletante y los demás cargadores de todos los daños y perjuicios que ocasione, sin poder reclamar indemnización alguna si dichas mercancías son destruidas, transformadas o desembarcadas. Si las mercancías declaradas como peligrosas llegan a constituir un peligro real para las personas o cosas estas pueden ser igualmente destruidas, transformadas o desembarcadas.

ARTÍCULO 292.- Las mercancías transportadas son entregadas sin demora y según lo pactado al destinatario legitimado para recibir las por el fletante. Cuando el destinatario no concurra o se niegue a recibir el cargamento, el fletante puede a costa de aquel, almacenar las mercancías hasta su entrega o recurrir a su depósito judicial.

ARTÍCULO 293.1.- Si el fletador incumple su obligación de pagar el flete en la forma y tiempo acordado, el fletante tiene derecho a retener las mercancías transportadas en su poder mientras y hasta tanto no perciba el flete, las demoras y demás gastos ocasionados por su transporte. En caso que no se verifique el pago en un tiempo prudencial el fletante puede acudir a la vía judicial interesando el depósito y venta forzosa de las mercancías.

2.- Las mercancías perdidas durante el viaje no devengan flete salvo que la pérdida se deba a su naturaleza, vicio propio o defecto de embalaje, siempre que las partes no acuerden lo contrario. Cuando la pérdida es parcial solo queda sujeta a la disposición anterior lo perdido.

3.- En el caso de las mercancías averiadas debe abonarse el flete pactado.

ARTÍCULO 294.1.- Las partes deben acordar en el contrato el tiempo y la modalidad que se aplica para computar el tiempo de plancha para la carga y descarga de las mercancías. A falta de determinación sobre el plazo para dichas operaciones, se entiende como tiempo de plancha el usual de acuerdo con las condiciones del buque, embarcación, artefacto naval, el puerto y las mercancías; en tales casos no se computan como tiempo de plancha los días que por causas fortuitas sea imposible trabajar.

2.- Cuando habiendo establecido el tiempo no se convenga sobre otro aspecto respecto a la modalidad aplicable, se calcula por días laborables, excluyéndose los que sean festivos según el ca-

lendario oficial o los usos del puerto de que se trate.

3.- El cómputo del tiempo de plancha se inicia una vez que se emita el aviso de alistamiento, salvo que las partes adopten otro acuerdo.

ARTÍCULO 295.- Los plazos del tiempo de plancha establecidos por las partes en el contrato para la carga y descarga de las mercancías se computan independientemente el uno del otro, no obstante las partes pueden adoptar acuerdos diferentes.

ARTÍCULO 296.- Una vez decursado el tiempo de plancha sin que hubiesen concluido las operaciones de carga o descarga, comienza a contar de inmediato el período de demora, debiendo abonar el fletador la cantidad acordada por este. A falta de estipulación expresa sobre el importe por demora se calcula según los usos para mercancías de igual naturaleza y se realiza por horas y días consecutivos, salvo que sea imposible efectuar las operaciones de carga o descarga por razones de operatividad del buque, embarcación y artefacto naval.

ARTÍCULO 297.- En caso de arribada para reparar el casco del buque, embarcación y artefacto naval, su maquinaria o aparejos, los cargadores pueden esperar a que el mismo se repare o descargarlo a su costa si lo estiman conveniente.

SECCIÓN TERCERA

Contrato de Fletamento por Tiempo

ARTÍCULO 298.- Son obligaciones del fletante:

- a) Poner el buque, embarcación y artefacto naval a disposición del fletador en la fecha prevista, equipado con la documentación pertinente.
- b) Mantener el buque, embarcación y artefacto naval en el mismo estado de navegabilidad, salvo el desgaste originado por su uso normal durante la vigencia del contrato.
- c) Pagar los gastos relacionados con la gestión náutica del buque, embarcación y artefacto naval, como clasificación, seguros, mantenimiento, reparaciones, repuestos, lubricantes, provisiones, remuneraciones y manutención de la tripulación y las comisiones de corretaje.
- d) Cumplir con las instrucciones y órdenes del fletador, en ejercicio de la gestión comercial de la nave.

ARTÍCULO 299.- Son obligaciones del fletador:

- a) Pagar el flete.

- b) Pagar los gastos inherentes a la gestión comercial del buque, embarcación y artefacto naval, como impuestos, tasas y remuneraciones relacionados con la navegación y demás operaciones en canales, zonas de pilotaje y puertos, operaciones de remolque, gastos de las operaciones concernientes a carga y descarga de la mercancía, el agenciamiento y demás servicios.
- c) Utilizar lícitamente el buque, embarcación y artefacto naval de acuerdo con sus características técnicas, en las condiciones y parajes que no la expongan a peligros y riesgos.
- d) Restituir el buque, embarcación y artefacto naval en el mismo estado en que lo recibe, salvo el desgaste originado por su uso normal en la fecha y el lugar convenidos y, a falta de convenio, en el lugar donde le fue entregado.
- e) Dar órdenes al Capitán o Patrón, dentro de lo estipulado en el contrato respecto de la utilización del buque, embarcación y artefacto naval, especialmente, en lo referente a la carga, el transporte y la entrega de la mercancía, al transporte de personas y a la documentación pertinente.

ARTÍCULO 300.- El fletador podrá resolver el contrato si el buque, embarcación y artefacto naval no es puesto a su disposición en la fecha y condiciones convenidas.

ARTÍCULO 301.- Le corresponde al fletador responder por los daños sufridos por el buque, embarcación y artefacto naval y por las reclamaciones de terceros que se deriven de la gestión comercial.

ARTÍCULO 302.- El fletante no es responsable por los actos del Capitán o Patrón y de la tripulación en cumplimiento de instrucciones impartidas por el fletador, vinculadas a la gestión comercial del buque, embarcación y artefacto naval.

ARTÍCULO 303.1.- Cuando el fletador incumpla con su obligación de pagar el flete en la fecha y condiciones pactadas, el fletante puede dar por resuelto el contrato y retirar el buque, embarcación y artefacto naval mediante una orden al Capitán o Patrón, previa notificación escrita al fletador.

2.- En los casos que el impago se produzca estando el buque, embarcación y artefacto naval de viaje, el fletante queda obligado a entregar la carga a bordo en el puerto de destino, donde tiene derecho a recibir los fletes de las mercancías pen-

dientes de pago en dicho lugar hasta la cuantía adeudada por el fletador.

3.- De producirse el impago previo al inicio del viaje, el fletante puede tramitar la descarga de las mercancías por cuenta y riesgo del fletador.

4.- Igualmente puede el fletante en caso de impago de fletes retener o depositar judicialmente las mercancías si estas pertenecen al fletador.

ARTÍCULO 304.- De producirse la pérdida del buque, embarcación y artefacto naval, el fletante tiene derecho a cobrar el flete acordado hasta el día que ocurra dicha pérdida.

ARTÍCULO 305.- No se devenga flete por el tiempo que no sea posible la utilización comercial del buque, embarcación y artefacto naval, siempre que la inactividad exceda las veinticuatro (24) horas. Si la afectación se produce por causas imputables al fletador no procede la aplicación de la disposición anterior.

ARTÍCULO 306.- El fletante no está obligado a comenzar un viaje que, previsiblemente, no termine para la fecha de la restitución del buque, embarcación y artefacto naval.

ARTÍCULO 307.- Si durante la vigencia del contrato el buque, embarcación y artefacto naval fletado presta servicios de salvamento, la remuneración que se obtenga debe ser repartida entre el fletante y el fletado en partes iguales, una vez que se deduzcan los gastos, indemnizaciones y participaciones del Capitán o Patrón y los tripulantes, así como el importe del flete por los días que dure la operación.

ARTÍCULO 308.1.- Cuando el fletador no entrega el buque, embarcación y artefacto naval al fletante en la fecha convenida, dispone de quince (15) días continuos para hacerlo. Transcurrido el término anterior sin cumplir con la devolución el fletador debe pagar al fletante el flete según valor de mercado si este fuera mayor al convenido contractualmente.

2.- No es exigible el pago del flete cuando la causa del retraso en la reentrega se deba a caso fortuito o fuerza mayor, debiendo en tal situación devolver el buque, embarcación y artefacto naval dentro de los treinta (30) días continuos, contados a partir de la fecha de vencimiento del contrato.

SECCIÓN CUARTA

Contrato de Fletamento a Casco Desnudo

ARTÍCULO 309.- Son obligaciones del fletante:

- a) Entregar el buque, embarcación y artefacto naval acordado al fletador, en la fecha y el lugar convenidos, en estado de navegabilidad, apto para el servicio al cual está destinado y con la documentación reglamentaria.
- b) Efectuar las reparaciones y reposiciones para que el buque, embarcación y artefacto naval esté en condiciones de navegabilidad.

ARTÍCULO 310.- No se devenga flete por el tiempo en que el buque, embarcación y artefacto naval no se utilice si ello se debe al incumplimiento de las obligaciones del fletante siempre que la inactividad exceda las veinticuatro (24) horas.

ARTÍCULO 311.- Son obligaciones del fletador:

- a) Habilitar y avituallar el buque, embarcación y artefacto naval, dotarlo y sufragar todos los gastos para su explotación, que incluyen, salvo pacto en contrario, los importes de prima de los seguros de casco y maquinaria y la responsabilidad civil durante la vigencia del contrato de fletamento.
- b) Realizar las reparaciones y reposiciones que le correspondan.
- c) Utilizar lícitamente el buque, embarcación y artefacto naval de acuerdo con sus características técnicas y en las condiciones y parajes que no lo expongan al peligro.
- d) Responder, ante el fletante, por todos los reclamos de terceros y créditos privilegiados sobre el buque, embarcación y artefacto naval, siempre que estos se deriven de su explotación comercial.
- e) Devolver al fletante el buque, embarcación y artefacto naval en la fecha y el lugar convenidos, en el mismo estado en que lo recibió, salvo el desgaste originado por su uso normal y con la documentación reglamentaria.

ARTÍCULO 312.- Una vez vencido el término de vigencia del contrato sin que el fletador entregue el buque, embarcación y artefacto naval, dispone de quince (15) días continuos, a partir del cual paga al fletante el doble del flete acordado si el retraso en la devolución no se debe a caso fortuito o fuerza mayor.

CAPÍTULO III

DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

ARTÍCULO 313.- En todo lo relativo a la conservación del orden y disciplina a bordo, los pasajeros se someten a las disposiciones del Capitán o Patrón, sin distinción alguna.

ARTÍCULO 314.- La conveniencia o el interés de los pasajeros no obligan ni facultan al Capitán o Patrón para recalar ni para entrar en puntos que separen al buque, embarcación y artefacto naval de su derrota, ni para detenerse, en los que deba o tuviese precisión de tocar, más tiempo que el exigido por las atenciones de la navegación.

ARTÍCULO 315.- El pasajero se considera cargador en cuanto a los efectos que lleve a bordo y el Capitán o Patrón no responde de lo que aquel conserve bajo su inmediata y peculiar custodia, a no ser que el daño provenga de hecho del Capitán o Patrón o de la tripulación.

ARTÍCULO 316.- En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el Capitán o Patrón actúan de conformidad a lo previsto en el inciso m) del artículo 106.

CAPÍTULO IV

DEL CONTRATO DE REMOLQUE

ARTÍCULO 317.1.- El Armador o Naviero del remolcador debe garantizar las condiciones de navegabilidad del mismo, tripularlo y equiparlo con aparejos e instrumentos necesarios para el remolque.

2.- Le compete al Capitán o Patrón del remolcador custodiar los elementos que le sean entregados para ser remolcados y responde por los daños que pueden sufrir durante las operaciones de remolque.

ARTÍCULO 318.- Si el objeto remolcado no llegase a su destino por causas de fuerza mayor o por razones no imputables a cualquiera de las partes, el Armador o Naviero del remolcador puede entregar a la otra parte o a su agente el objeto remolcado en un lugar cercano al destino, siempre que se trate de un puerto seguro.

ARTÍCULO 319.- La parte que no detente la dirección del tren de remolque debe seguir las instrucciones de quien lo dirige.

ARTÍCULO 320.1.- El objeto remolcado debe abonar al remolcador el precio acordado en el plazo y condiciones previstas.

2.- Cuando el remolque tenga lugar en circunstancias excepcionales y no se acuerden por las partes el precio por el servicio, el Armador o Naviero del remolcador tiene derecho a percibir una

remuneración en correspondencia con los servicios prestados, las ganancias no devengadas durante la operación de remolque, así como por los daños y perjuicios que hubiera sufrido en su realización.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 321.- Resultan de aplicación en las cuestiones no previstas en este Título, las disposiciones en materia contractual que le resulten aplicables contenidas en la legislación específica, siempre que no contradigan lo dispuesto en este Reglamento.

DISPOSICIÓN FINAL

ÚNICA: Este Decreto comienza a regir a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República de Cuba.

DADO en el Palacio de la Revolución, en La Habana, a los 2 días del mes de octubre de 2013.

Raúl Castro Ruz
Presidente del Consejo
de Ministros

César Ignacio Arocha Macid
Ministro del Transporte