

LEY 55
De 6 de agosto de 2008

Del Comercio Marítimo

**LA ASAMBLEA NACIONAL
DECRETA:**

Título I
Las Naves

Capítulo I
Disposiciones Generales

Artículo 1. Las naves mercantes, aunque muebles por su naturaleza, constituyen una clase particular, regida por las disposiciones del Derecho Común en cuanto no resulten modificadas por las disposiciones del presente Título.

Artículo 2. Para los efectos de la presente Ley, los siguientes términos se entenderán así:

1. *Propietario.* Persona que detenta el derecho real de dominio de la nave y, por tanto, puede enajenarla, usarla y disfrutarla, así como poseerla de manera pacífica e ininterrumpida.
2. *Operador.* Persona natural o jurídica que, en virtud de un contrato, asume la administración de la nave en nombre del propietario, que tiene la responsabilidad del aseguramiento técnico de la nave y sus deberes incluyen poner a la nave en condiciones de navegabilidad, abasteciéndola adecuadamente y supervisando los estándares técnicos, lo que incluye mantener a la nave en óptimo estado mecánico, y el deber de contratar los seguros marítimos que sean necesarios.

En algunas situaciones, tendrá a su cargo la dotación de la nave.

Artículo 3. Cada nave es considerada como una entidad con responsabilidad limitada a cuanto constituye su patrimonio. La indemnización del seguro hace parte del patrimonio de la nave.

Artículo 4. Las naves estarán afectas al pago de las deudas del propietario, ya sean comunes o privilegiadas, y los acreedores tendrán el derecho de perseguirlas, aun en poder de terceros, mientras dure su responsabilidad.

Artículo 5. Toda nave solo podrá ser puesta a navegar siempre que la autoridad competente la declare en buen estado y hábil para la navegación.

La misma formalidad será precisa cuando la nave hubiera sufrido reparaciones o modificaciones de importancia.

Artículo 6. La nave conservará su identificación aun cuando las materias que la forman sean sucesivamente cambiadas.

El propietario deberá acreditar ante la autoridad competente los cambios efectuados, a fin de que se tomen las medidas correspondientes.

Artículo 7. La propiedad de las naves o parte de ellas deberá transferirse en la forma señalada en esta Ley.

El requisito de la tradición podrá suplirse expresando las partes en el contrato que la propiedad se transmite inmediatamente al comprador.

El vendedor tendrá la obligación de entregar al comprador, en el acto del contrato, certificación de la partida de inscripción de la nave en el Registro Público hasta la fecha de la venta.

Los títulos de propiedad de las naves y los gravámenes sobre estas, sujetos a inscripción registral, solo podrán ser presentados para su inscripción en el Registro Público de Panamá, de conformidad con las disposiciones establecidas en esta Ley.

Artículo 8. Los Consulados Privativos de Marina Mercante quedan facultados para recibir y tramitar solicitudes de inscripción preliminar de los títulos de propiedad de las naves de la Marina Mercante Nacional, en la forma señalada en los artículos siguientes.

Artículo 9. La inscripción preliminar de los títulos de propiedad de las naves nacionales se tramitará en la forma siguiente:

1. El interesado solicitará la inscripción preliminar mediante un formulario, que será suministrado a los Consulados Privativos de Marina Mercante por el Registro Público, en el cual se indicarán, por lo menos, los nombres y el domicilio del vendedor y del comprador y, de tratarse de nuevas construcciones, el nombre y el domicilio del constructor de la nave, el nombre actual y anterior de la nave, el número de su patente de navegación, sus tonelajes, dimensiones principales y su precio de venta. Estos datos se obtendrán del título presentado al Consulado por el interesado.
2. Una vez cotejados los datos del formulario con los datos del título y comprobado el pago de los derechos del registro de este, el Consulado transmitirá el texto de la solicitud del interesado al Registro Público, en la ciudad de Panamá, indicando el hecho de haberse efectuado el pago y el número del recibo correspondiente.
3. Recibida la comunicación del Consulado, el Registro Público la anotará en el Diario por orden de su hora de llegada y, de no existir impedimento legal, procederá a su inscripción preliminar, y comunicará al Cónsul la autorización para expedir un certificado de inscripción preliminar con indicación de la fecha y la hora del ingreso de la comunicación y los datos de inscripción.

Si la nave estuviera hipotecada, será necesaria la comprobación de la cancelación de la hipoteca o la anuencia del acreedor hipotecario para proceder a la inscripción preliminar. En este caso, los datos de la hipoteca señalados en el numeral 1 del artículo 254, o la expresión de la anuencia del acreedor hipotecario en su caso,

se harán constar en la solicitud de inscripción preliminar, a fin de que quede constancia en el Registro Público y en el certificado de inscripción preliminar que se expida.

Las comunicaciones a que se refiere este artículo deberán ser pagadas previamente en el Consulado por el interesado.

En los casos que exista una razón que impida la inscripción preliminar de cualquier documento, el registrador procederá, de inmediato, a comunicarle al Consulado la existencia y la naturaleza de esa circunstancia, a fin de que se hagan las aclaraciones, reformas o correcciones que correspondan.

Si no se subsanara el impedimento advertido en el plazo de diez días hábiles, quedará sin efecto la anotación hecha en el Diario.

4. Recibida la autorización del Registro Público, el Consulado expedirá y entregará al interesado un Certificado de Inscripción Preliminar en un formulario que le suministrará al Consulado el Registro Público.

El Consulado conservará un original o copia autenticada del título de propiedad firmado por las partes, y entregará al interesado otro ejemplar, igualmente firmado por las partes, haciendo constar que se trata de copia fiel del documento que sirvió de base a la solicitud de inscripción preliminar.

La inscripción preliminar a que se refiere este artículo podrá solicitarse al Registro Público, en la ciudad de Panamá, por intermedio de abogado idóneo para ejercer en la República de Panamá, con base en el documento debidamente legalizado y cotejado con el extracto correspondiente por un notario público, quien deberá conservar copia del documento original.

El extracto, debidamente cotejado por notario, será presentado al Registro Público, que lo anotará en el Diario del Registro y, de no existir impedimento legal, procederá a su inscripción preliminar y expedirá al interesado un Certificado de Inscripción Preliminar, con indicación de la fecha y la hora del ingreso del documento y de los datos de inscripción, o autorizará al Consulado que el interesado indique, para que emita dicho Certificado.

En los casos que exista una razón que impida la inscripción preliminar, el registrador procederá de inmediato a comunicarle al interesado la existencia y naturaleza de esa circunstancia, a fin de que se hagan las aclaraciones, reformas o correcciones que correspondan.

Si no se subsanara el impedimento advertido en el plazo de diez días hábiles, quedará sin efecto la anotación hecha en el Diario.

Artículo 10. La inscripción preliminar de que trata el artículo anterior, producirá los efectos de la inscripción definitiva pudiendo el propietario, ejercer todos los derechos derivados de la propiedad de la nave durante seis meses, contados a partir de la fecha y la hora de la anotación en el Diario del Registro Público, plazo dentro del cual el interesado deberá hacer protocolizar el título y presentarlo para su inscripción, en forma definitiva, en el Registro Público, por intermedio de abogado idóneo para ejercer en la República de Panamá.

Expirado este plazo, sin que se hubiese presentado el documento para su registro definitivo, la inscripción preliminar caducará de pleno derecho y el Registro Público procederá, de oficio, a practicar las anotaciones correspondientes.

Para efectuar el registro permanente del título de propiedad de una nave, el título de propiedad deberá traducirse y protocolizarse en escritura pública. Dicha escritura deberá ser presentada al Registro Público para su inscripción y posterior emisión de un certificado de registro permanente de título de propiedad por esta institución. Este certificado podrá ser expedido, además del idioma español, en inglés, previa traducción por intérprete público autorizado, del certificado emitido por el Registro Público para estos propósitos.

Practicada la inscripción definitiva, sus efectos se retrotraerán a la fecha y la hora de la anotación en el Diario, de la solicitud de inscripción preliminar.

Artículo 11. Si al procederse a la inscripción definitiva surgiera una falta subsanable, esta podrá corregirse en el plazo de seis meses, contados a partir de la notificación personal o por edicto del auto de suspensión de la inscripción, sin perjuicio de que, durante dicho plazo adicional, la inscripción preliminar continúe surtiendo sus efectos legales.

Si la notificación personal a que se refiere el párrafo anterior no pudiere efectuarse dentro del plazo de cinco días hábiles, contado a partir de la fecha del auto de suspensión, se hará la notificación mediante un edicto fijado por quince días hábiles, en un lugar visible y de fácil acceso, en el Registro Público.

Artículo 12. En la venta de una nave, salvo pacto en contrario, se entenderán siempre incluidos, aunque así no se exprese, los botes, aparejos, accesorios y demás objetos comprendidos en el inventario de la nave.

Artículo 13. La posesión de una nave sin el título de adquisición no atribuirá la propiedad al poseedor, salvo que dicha posesión fuera de buena fe y se hubiera mantenido por diez años sin interrupción. El capitán no podrá adquirir la propiedad de la nave por prescripción.

Artículo 14. Si la enajenación de la nave se verificara estando en viaje, corresponderán al comprador, íntegramente, los fletes que devengara desde que recibió el último cargamento y será de su cuenta el pago de la tripulación durante el mismo viaje.

Si la enajenación se realizara después de haber arribado la nave, al puerto de destino, los fletes pertenecerán al vendedor y será de su cuenta el pago de la tripulación, salvo pacto en contrario en uno u otro caso.

Artículo 15. La propiedad de las naves, en caso de venta voluntaria, se transmitirá al comprador con todas sus cargas y gravámenes, quedando a salvo los derechos y privilegios especificados en el título correspondiente.

El vendedor estará obligado a entregar al comprador una nota de los créditos a que pueda estar sujeta la nave. Dicha nota se insertará en la escritura de venta.

Artículo 16. El contrato de enajenación de una nave, otorgado dentro o fuera de la República, podrá celebrarse en cualquier idioma y deberá constar por escrito, en escritura pública o documento privado.

Si se celebrara por documento privado, la firma de los otorgantes deberá ser autenticada por un notario público o Cónsul de la República de Panamá en ejercicio de funciones notariales.

El contrato de enajenación podrá, además, celebrarse de acuerdo con las formalidades exigidas en el país de su otorgamiento.

En todo caso, la enajenación solo surtirá efectos contra terceros desde su presentación al Registro Público. Para efectuar dicha presentación, el documento deberá haber sido previamente legalizado por un Consulado de la República de Panamá o apostillado.

Artículo 17. Las ventas judiciales de las naves se harán de conformidad con las formalidades prescritas por el Derecho Procesal Marítimo.

En las ventas judiciales se extinguirá toda responsabilidad de la nave desde el día del remate.

El privilegio, respecto del precio, se ejercitará conforme a lo dispuesto en el Capítulo sobre acreedores y orden de preferencia.

Capítulo II Propietarios de la Nave

Artículo 18. Salvo pacto expreso en contrario, si dos o más personas fueran copartícipes en la propiedad de una nave, las relaciones jurídicas, entre ellas, se regirán por los acuerdos de la mayoría.

Constituirá mayoría la mayoría relativa de los copartícipes. Si solo fueran dos, decidirá la divergencia de pareceres, en su caso, el voto del mayor copartícipe. Si fueran iguales las participaciones, decidirá el juez.

La representación de la parte menor que haya en la propiedad tendrá derecho a un voto, y, proporcionalmente, los demás copropietarios tantos votos como partes iguales a la menor.

Artículo 19. Salvo pacto expreso en contrario, si las relaciones jurídicas entre los copartícipes hubieran sido objeto de contrato, será preciso su voto unánime para cualquier acuerdo que lo modifique.

Igualmente, se necesitará el voto unánime para el nombramiento del operador, cuando este hubiera de recaer en persona distinta de los copropietarios.

Artículo 20. La responsabilidad de los propietarios de la nave por los hechos del capitán y por las deudas y obligaciones contraídas por este, para reparar la nave, habilitarla y aprovisionarla, se limitará a la nave y al flete, de conformidad con el principio enunciado en

el artículo 4, salvo el caso en que el capitán hubiese procedido en virtud de un mandato especial.

Igualmente, se limitará la responsabilidad a la nave y al flete, si la reclamación se fundara en el incumplimiento o en la ejecución incompleta o defectuosa de un contrato celebrado por los propietarios o el administrador de la nave, siempre que la celebración del contrato corresponda, directamente, al capitán u otro individuo de la tripulación como función propia de su cargo.

Si el propietario o copartícipe fuera el capitán o el individuo de la tripulación encargado de dar cumplimiento al contrato será también, personalmente, responsable.

Artículo 21. Salvo pacto en contrario, cada partícipe tendrá que contribuir en los gastos del tráfico, equipo y aprovisionamiento de la nave de acuerdo con su participación.

Si alguno incurriera en mora para aportar lo que le corresponde y los otros lo anticiparan, quedará obligado al abono de interés al tipo comercial corriente desde el día del anticipo, y los copartícipes tendrán derecho a que se les asegure el importe de lo pagado por ellos con la parte de la nave perteneciente al moroso, la cual habrá de soportar los gastos de ese aseguramiento.

Artículo 22. Si una nave necesitara reparación y la mayoría conviniera en hacerla, la minoría tendrá que consentir o renunciar a la parte que le corresponda en favor de los otros copartícipes, los cuales tendrán que aceptarla mediante tasación de peritos o requerir la venta judicial de la nave. La tasación se hará antes de iniciar la reparación.

Si la minoría entendiera que la nave necesita reparación y la mayoría se opusiere, aquella tendrá derecho a exigir un reconocimiento judicial.

Decidiéndose que la reparación es necesaria, todos los copartícipes estarán obligados a contribuir a ella.

Artículo 23. La distribución de ganancias y pérdidas se hará en proporción a las participaciones respectivas en la propiedad de la nave.

Artículo 24. Los copartícipes gozan del derecho de tanteo sobre la venta que alguno de ellos pretenda hacer de su parte. Para esto, el vendedor les notificará por escrito su intención de enajenar su derecho y ellos podrán hacer uso de esta facultad dentro de los tres días siguientes a la notificación. Después de este término, perderán el derecho de tanteo.

Artículo 25. Resolviéndose la venta de la nave por deliberación de la mayoría, la minoría podrá exigir que la venta se haga en remate al público.

Artículo 26. Los copartícipes tendrán derecho a ser preferidos en el fletamento a cualquiera en igualdad de condiciones. Si concurrieran a reclamar este derecho para un mismo viaje, dos o más copartícipes, será preferido el que tuviera mayor interés en la nave y en el caso de igualdad de intereses, decidirá la suerte.

En la preferencia no dará derecho para exigir que se varíe el destino que, por disposición de la mayoría, se hubiese fijado para el viaje.

Artículo 27. Quien, para el tráfico marítimo y por venta propia, empleara una nave ajena, sea que lo dirija por sí o por medio de otro, será considerado en sus relaciones con terceros, como su propietario.

El verdadero propietario no podrá oponerse a que se hagan efectivos los derechos que terceros adquieran como acreedores de la nave y como consecuencia de su empleo, a no ser que justificara la ilegitimidad de esta y la mala fe del acreedor.

Capítulo III **Tripulación**

Artículo 28. Los derechos y obligaciones de los miembros de la tripulación estarán sujetos a las leyes laborales aplicables, los tratados y convenios ratificados por la República de Panamá y las reglamentaciones que adopte la Autoridad Marítima de Panamá sobre la materia.

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

Sección 1ª **El Capitán**

Artículo 29. El capitán es la persona que en posesión del título correspondiente ejerce el mando de la nave, designado por el propietario u operador, de conformidad con las disposiciones de la ley aplicable, y a quien como su representante le corresponden los derechos y obligaciones en el orden técnico, administrativo, mercantil, disciplinario y legal, contenidos en las leyes y reglamentos vigentes en todo lo relativo al interés de la nave, su carga y al resultado de la aventura marítima.

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

El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden dentro de la nave y la seguridad de los pasajeros, gente de mar y carga.

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

Artículo 30. El capitán será el representante del propietario u operador de la nave y los cargadores, en todo lo relativo al interés de la nave, su carga y al resultado de la aventura marítima.

Artículo 31. Son obligaciones del capitán, además de lo establecido en la ley:

1. Otorgar recibos parciales de las mercancías que se embarquen, extendiendo en su oportunidad, los Conocimientos de Embarque y documentos respectivos.
2. Practicar las anotaciones correspondientes en los recibos y Conocimientos de Embarque, de las averías, mermas o daños que observara en la carga o que se produzcan por su acondicionamiento.
3. Mantener contacto continuo con el propietario u operador, con el fin de informarle sobre los acontecimientos de la expedición marítima o recibir instrucciones en los casos que sea necesario.
4. Dar aviso de inmediato al propietario u operador de todo embargo o retención que afecte la nave, tomar las medidas necesarias para el mantenimiento de esta, de la carga y prestar la debida atención a los pasajeros, si fuera el caso.
5. Celebrar contratos de fletamento o de transporte de mercancías con la autorización del propietario u operador o agente naviero.
6. Acatar los demás actos o contratos relativos a la gestión ordinaria de la nave y al normal desarrollo del viaje.

Artículo 32. Son atribuciones del capitán, además de las establecidas en la ley:

1. Dictar las órdenes necesarias para el gobierno y dirección de la nave.
2. Imponer a bordo las penas correccionales establecidas por la ley o reglamento, a las personas que perturbaran el orden de la nave, cometieran faltas de disciplina o rehusaran u omitieran prestar el servicio que les corresponde.
3. Arrestar a los presuntos responsables de algún delito, levantar información del hecho y entregarlos a la autoridad competente.

Artículo 33. El capitán estará obligado a cumplir cuidadosamente los deberes de un buen marino y representará al propietario u operador o al que actúe como tal, en todas sus relaciones con terceros.

Artículo 34. El capitán deberá tener a bordo, además de lo establecido en la ley, la siguiente documentación:

1. Copia del contrato de fletamento, de ser el caso.
2. Manifiesto de carga.
3. Conocimiento de Embarque y los demás documentos relacionados con la aventura de mar.
4. Documentos aduaneros y los que le sean impuestos por las autoridades administrativas.
5. Rol de la tripulación.
6. Patente de navegación y licencia de radio.
7. Diario de Navegación.

Artículo 35. Los capitanes tendrán la obligación de registrar en el Diario de Navegación, lo siguiente:

1. El estado diario del tiempo y los vientos.
2. El progreso y retardo diario de la nave.
3. El grado de longitud y latitud en que se halle la nave día por día.
4. El estado sanitario de los pasajeros y tripulantes.
5. Los nacimientos, matrimonios, defunciones y testamentos con arreglo a las disposiciones del Código Civil y al Código de la Familia..
6. Los servicios extraordinarios prestados por la tripulación.
7. Las penas correccionales que se hubieran impuesto, con expresión de sus causas.
8. Los daños que ocurrieran a la nave o la carga y sus causas.
9. El estado, en cuanto sea posible, de todo lo que se perdiera por accidente o lo que se hubiera desechado o abandonado.
10. El derrotero seguido y los motivos de las separaciones, ya sean voluntarias o forzosas.
11. Los despidos que se hayan dado a oficiales u hombres de la, tripulación, así como sus motivos.

Este libro se llevará, día por día, con expresión de fecha, y cada asiento será firmado por el capitán y su segundo, si el tiempo y las circunstancias lo permitieren. Los dos primeros registros antes listados, serán solo firmados por el capitán.

Artículo 36. El capitán estará obligado a tomar los oficiales de marina mercantes o prácticos necesarios, en todos los lugares donde los reglamentos o el uso y la prudencia lo exigieran, so pena de responder por los daños y perjuicios que de su falta resultaran.

Artículo 37. Cuando a una nave le haya ocurrido un incidente en el mar y la vida y los bienes a bordo estén en peligro, el capitán, junto con los miembros de la tripulación y otras personas a bordo bajo el mando, harán los mejores esfuerzos para el rescate. Cuando el hundimiento y pérdida de la nave sean inevitables, el capitán puede decidir abandonar la nave. Sin embargo, tal abandono deberá ser comunicado al propietario u operador para su aprobación, excepto en caso de emergencia.

Decidido el abandono de la nave, el capitán deberá tomar todas las medidas necesarias, a fin de evacuar, primero, a los pasajeros de manera ordenada tomando las medidas de seguridad pertinentes. Luego, hará los arreglos para que los miembros de la tripulación evacuen, mientras que el capitán será el último en abandonar la nave.

Antes de abandonar la nave, el capitán ordenará a los miembros de la tripulación hacer su máximo esfuerzo para rescatar el Diario de Navegación, las cartas náuticas, documentos y papeles utilizados durante el viaje, así como los objetos de valor y dinero en efectivo.

Artículo 38. Será prohibido al capitán desviarse de la ruta establecida para el viaje. Si se viera obligado a hacerlo por fuerza mayor, deberá retomar la ruta establecida en la primera ocasión oportuna que se ofreciera.

Artículo 39. Todas las protestas tendientes a comprobar echazón, averías u otras pérdidas deberán ser ratificadas bajo juramento por el capitán, dentro de veinticuatro horas útiles, ante la autoridad competente del primer puerto donde llegara. Esa autoridad, siendo dependiente de la República de Panamá, deberá interrogar al capitán, a los oficiales, a los hombres de la tripulación y a los pasajeros sobre la verdad de los hechos, teniendo presente el Diario de Navegación, si se hubiera salvado. Queda reservada a las partes interesadas la prueba en contrario.

Artículo 40. Sea cual fuera el lugar donde el capitán verifique su protesta estará obligado a hacer visar su Diario de Navegación por la autoridad ante la cual la formule y a exhibir en cualquier tiempo, el Diario a las partes interesadas, las que podrán sacar copias o extractos.

Artículo 41. El capitán tendrá derecho a ser indemnizado por los propietarios por los gastos necesarios que hiciera en utilidad de la nave, con fondos propios o ajenos, siempre que haya obrado con arreglo a sus instrucciones o en uso de las facultades inherentes a su calidad de capitán.

Artículo 42. El capitán no podrá retener a bordo los efectos de la carga para seguridad del flete, pero tendrá derecho a exigir de los propietarios o consignatarios, en el acto de la entrega de la carga, que depositen o afiancen el importe de fletes, averías gruesas y gastos a su cargo y, a falta de pronto pago, depósito o fianza, podrá requerir el embargo por los fletes, averías y gastos en los efectos del cargamento, mientras estos se hallaran en poder de los propietarios o consignatarios, ya estén depositados en los almacenes públicos o fuera de ellos, y podrá requerir la venta inmediata, si los efectos fueran fácilmente deteriorables o de conservación difícil o dispendiosa.

La acción de embargo queda prescrita pasados treinta días contados desde el último día de la descarga.

Artículo 43. Toda obligación por la cual el capitán, siendo copartícipe de la nave, fuera responsable a la asociación, tiene privilegio sobre la porción y ganancia que el capitán tuviera en la nave y flete.

Sección 2ª

Otros Oficiales de la Nave

Artículo 44. El jefe de máquina tendrá las siguientes obligaciones.

1. Mantener las máquinas y calderas en un buen estado de conservación y limpieza, y disponer lo conveniente para que siempre estén listas para funcionar con regularidad, siendo responsable de los accidentes o averías que, por su descuido o impericia, se causen al aparato motor, a la nave o al cargamento, sin perjuicio de la responsabilidad criminal a que hubiera lugar, si resultara probado haber mediado delito o falta.

2. No emprender ninguna modificación en el aparato motor ni proceder a remediar las averías que hubiera notado en este, ni alterar el régimen normal de su marcha, sin la autorización previa del capitán, al cual si se opusiera a que se verificaran, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás maquinistas u oficiales y, si a pesar de esto, el capitán insistiera en su negativa, el maquinista jefe hará la oportuna protesta, consignándola en el Diario de Máquinas y obedecerá al capitán, quien será el único responsable de las consecuencias de su disposición.
3. Dar cuenta al capitán de cualquier avería que ocurra en el aparato motor y el aviso cuando haya que parar las máquinas por algún tiempo u ocurra algún accidente en su departamento del que deba tener noticia inmediata el capitán, informándole, además, con frecuencia acerca del consumo de combustible y materias lubricadoras.

Artículo 45. Los maquinistas tendrán la obligación de registrar en el Diario de Máquinas, lo siguiente:

1. Los datos referentes al trabajo de las máquinas.
2. El consumo del combustible y de materias lubricadoras.
3. Las averías y descomposiciones que ocurran en máquinas y calderas y las causas que las produjeron.
4. Los medios empleados para reparar el daño.
5. La fuerza y dirección del viento, el aparejo y el andar de la nave.

Título II Contratos

Capítulo I Contrato de Transporte de Mercancía por Vías Acuáticas

Sección 1ª Disposiciones Generales

Artículo 46. Contrato de transporte de mercancía por vías acuáticas es aquel mediante el cual el porteador se compromete con el cargador, a cambio del pago del flete, a transportar de un puerto a otro las mercancías acordadas.

Artículo 47. Para los propósitos de este Capítulo, se entiende por:

1. *Porteador.* Es la persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte de mercancías por vía acuática, con un cargador.
2. *Porteador efectivo.* Es la persona a quien el porteador encomiende la ejecución del transporte de mercancía por vías acuáticas o de una parte de este y que en efecto lo realice.
3. *Cargador.* Es la persona en nombre de la que o en cuya representación o que por su cuenta se celebre un contrato de transporte de mercancía con un porteador, o la persona en nombre de la que o en cuya representación o por cuenta se entregue efectivamente la mercancía al porteador.

4. *Consignatario.* Es la persona con derecho a recibir las mercancías.
5. *Mercancías.* Incluyen animales vivos y contenedores, rejillas o paletas de madera o artículos similares de transporte suministrados por el cargador para consolidar las mercancías.

Artículo 48. El contrato de transporte de mercancía por vías acuáticas será siempre por escrito. En el caso de cabotaje bastará un documento escrito.

Artículo 49. Cualquier cláusula en un contrato de transporte de mercancía por vías acuáticas o Conocimiento de Embarque u otro documento similar que evidencie del contrato, que sea contraria a las disposiciones de este Capítulo, será nula. Sin embargo, tal nulidad e invalidez no afectará la validez de otras cláusulas del contrato o el Conocimiento de Embarque u otro documento similar. Cualquier cláusula, mediante la cual se ceda o traspasen los beneficios del seguro sobre las mercancías a favor del porteador u otra cláusula similar, también será nula.

Artículo 50. Las disposiciones del artículo anterior no impedirán el aumento de las obligaciones del porteador más allá de las expresadas en este Capítulo.

Artículo 51. Si por ausencia del consignatario, por su negativa a recibir la carga o por no presentarse portador legítimo de los Conocimientos de Embarque, ignorara el capitán a quién haya de hacer legalmente la entrega del cargamento, lo pondrá a disposición de la autoridad portuaria del lugar para que provea lo conveniente a su depósito, conservación y seguridad.

Artículo 52. El capitán que entregue la carga antes de recibir el flete, avería gruesa y gastos, sin poner en práctica los medios del artículo anterior, o los que le dieran las leyes del lugar de la descarga, no tendrá acción para exigir el pago del cargador, si este probara que no había cargado por cuenta propia, sino en calidad de comisionista o por cuenta de tercero.

Sección 2ª

Responsabilidad del Porteador

Artículo 53. El porteador será responsable de las mercancías transportadas en contenedores mientras se encuentren a su cargo, a partir del momento en que las haya recibido y hasta la entrega. El porteador será responsable de las mercancías no contenedorizadas mientras estén a su cargo, desde que sean embarcadas hasta su descarga. Mientras el porteador esté a cargo de las mercancías será responsable por su pérdida o daño, salvo disposición en contrario de esta Sección.

Las disposiciones del párrafo anterior no impedirán que el porteador celebre cualquier contrato relativo a su responsabilidad en relación con mercancías no contenedorizadas, antes de su carga y después de su descarga de la nave.

Artículo 54. El porteador estará obligado, antes y al comienzo del viaje, a ejercer una diligencia razonable para:

1. Poner la nave en condiciones de navegabilidad.
2. Dotar de tripulación, equipar y abastecer a la nave adecuadamente.
3. Preparar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras frías y frigoríficas, así como los demás lugares de la nave en los que se transportan mercancías, en forma satisfactoria y segura para su recepción, transporte y conservación.

Artículo 55. Ni el porteador ni la nave serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la falta de condiciones de navegabilidad de la nave, a menos que sea imputable a una falta de diligencia razonable por parte del porteador para poner a la nave en condición de navegabilidad, o para asegurarle a la nave una tripulación, equipo y abastecimiento convenientes, o para poner las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y demás partes de la nave en las que se transportan las mercancías, en forma idónea y segura para su recepción, transporte y conservación. Siempre que resulte una pérdida o daño por falta de condiciones de navegabilidad, la carga de la prueba en lo que concierne al ejercicio de la diligencia razonable pesará sobre el porteador o sobre cualquier otra persona que reclame la exoneración de acuerdo con este artículo.

Artículo 56. El porteador procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas.

Artículo 57. El porteador deberá transportar las mercancías al puerto de descarga de la manera acordada y por la ruta acostumbrada o geográficamente directa.

Cualquiera desviación con el propósito de salvar vidas o bienes en vías acuáticas u otra que sea razonable, no será considerada un acto de desviación conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior.

Artículo 58. El retraso en la entrega ocurrirá cuando las mercancías no hayan sido entregadas en el puerto de descarga designado y en un término razonable, salvo que las partes acuerden un término específico.

El porteador será responsable por la pérdida o el daño a las mercancías causados por el retraso en la entrega debido a la culpa o negligencia del porteador, salvo los que resulten de causas por las que el porteador no sea responsable de conformidad con las normas relevantes de este Capítulo.

Artículo 59. El porteador no será responsable por la pérdida o el daño sufrido por las mercancías que ocurran durante el periodo de responsabilidad del porteador, que resulte por cualquiera de las siguientes causas:

1. Culpa del capitán o miembros de la tripulación o práctico o empleado del porteador en la navegación o administración de la nave, no relacionada con las obligaciones mencionadas en el artículo 54.
2. Incendio, salvo el causado por la culpa o negligencia del porteador.
3. Guerra o conflictos armados.
4. Actos de los gobiernos o autoridades competentes, restricciones de cuarentena o aprehensión por causa de un proceso.
5. Huelgas, detenciones o restricciones laborales.
6. Salvar o intentar salvar vida o propiedad en el mar.
7. Actos del cargador, propietario de las mercancías o sus agentes.
8. Vicios propios o inherentes de las mercancías.
9. Embalaje inadecuado o insuficiente o ilegibilidad de las marcas.
10. Defectos latentes de la nave no descubribles con diligencia razonable.
11. Cualquier otra causa que surja sin culpa o negligencia del porteador, su agente o empleado.
12. Caso fortuito o fuerza mayor, peligros, accidentes del mar u otras vías acuáticas navegables.

Al porteador le incumbe la carga de la prueba para quedar exonerado de responsabilidad de conformidad con lo previsto en los numerales anteriores, excepto por las causas del numeral 2 de este artículo.

Artículo 60. El porteador no será responsable por la pérdida o daño a los animales vivos que resulten de los riesgos especiales inherentes al transporte. Sin embargo, el porteador estará obligado a probar que ha cumplido con los requisitos especiales del cargador respecto al transporte de animales vivos y que bajo las circunstancias del transporte por vías acuáticas, la pérdida o daño que haya ocurrido debido a los riesgos especiales inherentes al transporte.

Artículo 61. En caso de que el porteador intente cargar las mercancías en cubierta deberá acordarlo con el cargador o cumplir con los usos del comercio o las normas o reglamentos aplicables.

Sin perjuicio de las obligaciones del porteador contenidas en este Capítulo, cuando las mercancías hayan sido embarcadas en cubierta de acuerdo con las disposiciones del párrafo precedente, el porteador no será responsable por su pérdida o daño causado por los riesgos especiales inherentes al transporte.

Si el porteador, en violación de las disposiciones del primer párrafo de este artículo, hubiera embarcado las mercancías en cubierta y las mercancías sufren pérdida o daños como consecuencia de ese hecho, el porteador será responsable.

Artículo 62. Cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega haya ocurrido por causas por las que el porteador, empleado o agente tenga derecho a exonerarse, junto con otra causa que no le da ese derecho, el porteador será responsable solo en la medida que esa pérdida, daño o retraso en la entrega sea atribuible a las causas por las que el porteador no tenga

derecho a exonerarse de responsabilidad; sin embargo, el porteador tendrá la carga de la prueba respecto a la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que resulte de la otra causa.

Artículo 63. La cantidad de la indemnización por la pérdida de las mercancías será calculada sobre la base del valor de la mercancía, mientras que las debidas a daños a las mercancías serán calculadas sobre la base de la diferencia entre los valores de los bienes, antes y después del daño, o sobre la base de los gastos para su reparación.

La cantidad total debida será calculada en función del valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que hayan sido descargadas conforme al contrato, o en el lugar y en la fecha en que deberían haber sido descargadas.

El valor de las mercancías se determinará según la cotización en bolsa o, a falta de ella, según el precio corriente en el mercado o, a falta de cotización en bolsa y de precio corriente en el mercado, según el valor usual de mercancías de la misma naturaleza y calidad.

La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías será limitada a una suma equivalente a 666.67 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a 2.0 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor, salvo cuando la naturaleza y valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de la carga y expresado en el Conocimiento de Embarque, o cuando una suma mayor que el límite de responsabilidad expresado en esta norma haya sido acordada entre el porteador y el cargador.

Cuando un contenedor, paleta o artículo de transporte similar sea utilizado para consolidar mercancías, el número de bultos u otras unidades de carga enumeradas en el Conocimiento de Embarque como embaladas en tal artículo de transporte será considerado como el número de bultos o unidades de carga.

Cuando el artículo de transporte no pertenezca o haya sido suministrado por el porteador, dicho artículo de transporte será considerado como bulto o unidad de carga.

Artículo 64. Cuando la ejecución del transporte o parte de este ha sido confiada a un porteador efectivo, el porteador continuará siendo responsable por la totalidad del transporte de acuerdo con las disposiciones del presente Capítulo. El porteador será responsable, en relación con el transporte ejecutado por el porteador efectivo, por cualquier acto u omisión del porteador efectivo y de su empleado o agente actuando dentro del ámbito de su empleo o agencia.

No obstante, las disposiciones del párrafo anterior, cuando un contrato de transporte por mar establezca, explícitamente, que una parte específica del transporte cubierto por dicho contrato será ejecutado por un porteador efectivo distinto al porteador, el contrato puede prever que el porteador no será responsable por la pérdida, daño o retraso en la entrega que surja de una ocurrencia que tenga lugar, mientras las mercancías estén a cargo del porteador efectivo durante dicha parte del transporte.

Artículo 65. Las disposiciones respecto a la responsabilidad del porteador contenidas en este Capítulo serán aplicables al porteador efectivo. Cuando un reclamo fuera presentado contra

el empleado o agente del porteador efectivo, las disposiciones contenidas en la Sección 2ª de este Capítulo serán aplicables.

Artículo 66. Cualquier acuerdo especial, bajo el cual el porteador asuma obligaciones o renuncie a derechos conferidos por este Capítulo, será obligatorio para el porteador efectivo cuando este lo haya aceptado por escrito.

Las disposiciones de este acuerdo especial serán obligatorias para el porteador, independientemente de que el porteador efectivo haya dado o no su consentimiento.

Artículo 67. Cuando el porteador y el porteador efectivo fueran responsables, lo serán solidariamente.

Artículo 68. Si los reclamos por pérdida o daño de las mercancías han sido presentados contra el porteador, el porteador efectivo y sus empleados o agentes, separadamente, la totalidad de la cuantía de compensación no será mayor del límite previsto en la ley.

Artículo 69. Las disposiciones contenidas en los artículos del 64, 65, 66, 67 y 68 de esta Ley, no afectarán los derechos entre porteador y porteador efectivo.

Sección 3ª

Responsabilidades del Cargador

Artículo 70. El cargador tendrá las mercancías adecuadamente embaladas y garantizará la exactitud de su descripción, marcas, número de bultos o piezas, peso o cantidad de mercancías al momento de la carga, e indemnizará al porteador contra cualquier pérdida que resulte de un mal embalaje o inexactitudes en la información antes mencionada.

El derecho del porteador a la indemnización prevista en el párrafo anterior no afectará la obligación del porteador bajo el contrato de transporte de mercancías frente a otro que no sea el cargador.

Artículo 71. El cargador deberá ejecutar todos los procedimientos necesarios en el puerto, aduanas, cuarentena, inspección u otras autoridades competentes respecto a la carga de las mercancías, y suministrar al porteador toda la documentación relevante concerniente a los procedimientos con los que el cargador tenga que cumplir. El cargador será responsable por cualquier daño a los intereses del porteador que resulte de la entrega inadecuada, inexacta o retrasadas de tales documentos.

Artículo 72. El cargador pagará el flete al porteador como flete acordado.

El cargador y el porteador podrán acordar que el flete sea pagado por el consignatario. Dicho acuerdo deberá constar en los documentos del transporte.

Artículo 73. El cargador no será responsable por la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo o por el daño sufrido por la nave, a menos que tal pérdida o daño fuera causado por culpa o negligencia del cargador, su empleado o agente.

Artículo 74. Salvo lo establecido en los artículos anteriores, el agente o empleado del cargador no será responsable por la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo o por el daño sufrido por la nave, a menos que la pérdida o daño fuera causado por culpa o negligencia del empleado o agente del cargador.

Artículo 75. Al momento del embarque de mercancías peligrosas, el cargador deberá de acuerdo con las reglas que gobiernan el transporte de tales mercancías, embalarlas apropiadamente, marcarlas y rotularlas para que se distingan, y notificará al porteador por escrito de su descripción correcta, su naturaleza y las precauciones a adoptar.

En caso de que el cargador no notifique al porteador o lo notifique de manera inexacta, el cargador será responsable por los daños y perjuicios que sufran el porteador, la nave o la carga a bordo. Además, el porteador podrá descargar tales mercancías, destruirlas o hacerlas inofensivas, cuando y donde las circunstancias lo requieran, sin que el cargador tenga derecho a indemnización alguna.

Cuando las mercancías se conviertan en un peligro inminente para la nave, la tripulación y otras personas a bordo u otras mercancías, aun cuando el porteador tenga conocimiento de la naturaleza de las mercancías, tendrá derecho a descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas cuando y donde las circunstancias lo requieran, sin que el cargador tenga derecho a indemnización alguna. Sin embargo, las disposiciones de este párrafo no perjudicarán la contribución a la avería gruesa.

Artículo 76. Cuando el cargador y el porteador desconozcan la naturaleza peligrosa de la mercancía, el cargador será responsable, objetivamente.

Artículo 77. Cuando el porteador, conociendo la naturaleza peligrosa de la mercancía, la acepta a bordo, será responsable, objetivamente, de cualquier daño que ocurra.

Sección 4ª

Conocimiento de Embarque

Artículo 78. Conocimiento de Embarque es el documento que sirve como prueba del contrato de transporte de mercancía por vía acuática y de la posesión o carga de las mercancías por el porteador, con fundamento en el cual el porteador se compromete a entregar las mercancías contra su presentación. La obligación de entregar surgirá de la cláusula en el documento que diga que las mercancías serán entregadas, nominativamente, a la orden o al portador.

Artículo 79. Cuando las mercancías hayan sido recibidas por el porteador o embarcadas, el porteador deberá, a petición del cargador, emitir al cargador un Conocimiento de Embarque, el cual podrá ser firmado por una persona autorizada por el porteador.

Un Conocimiento de Embarque firmado por el capitán de la nave que transporta las mercancías, se tendrá como firmado en representación del porteador.

Artículo 80. El Conocimiento de Embarque contendrá la siguiente información:

1. Descripción de las mercancías, marcas, número de bultos o piezas, peso o cantidad, y una declaración, si fuera pertinente, sobre la naturaleza peligrosa de las mercancías.
2. Nombre y lugar principal de negocios del porteador.
3. Nombre de la nave.
4. Nombre del cargador.
5. Nombre del consignatario.
6. Puerto de carga y fecha en que las mercancías fueron recibidas por el porteador en el puerto de carga.
7. Puerto de descarga.
8. Lugar donde las mercancías fueron recibidas y donde las mercancías serán entregadas, en el caso de un Conocimiento de Embarque para transporte multimodal.
9. Fecha y lugar de emisión del Conocimiento de Embarque y el número de originales emitidos.
10. Pago del flete.
11. Firma del porteador o de una persona que actúe en su nombre.

La ausencia de uno o más de los datos mencionados en este artículo, no afectará la función del Conocimiento de Embarque como tal, siempre que cumpla con lo establecido en este Capítulo.

Artículo 81. Si el porteador hubiera emitido, a petición del cargador, un Conocimiento de Embarque provisional u otro documento similar, antes del embarque de las mercancías, el cargador podrá entregarlo al porteador contra la presentación de un Conocimiento de Embarque cuando las mercancías hayan sido embarcadas. El porteador podrá también anotar en el Conocimiento de Embarque provisional u otro documento similar, el nombre de la nave porteadora y la fecha del embarque. Cuando así sea anotado, el Conocimiento de Embarque provisional u otro documento similar serán considerados como un Conocimiento de Embarque.

Artículo 82. Cuando el porteador u otra persona que hubiera emitido el Conocimiento de Embarque en su nombre tuviera conocimiento o bases razonables para sospechar que los datos contenidos en relación con la mercancía, como la descripción, la marca, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad, no representan con exactitud las mercancías realmente recibidas, podrá especificar en el Conocimiento de Embarque las inexactitudes, las bases de sospecha o la falta de medios razonables para determinado.

De igual manera, cuando el porteador o la persona que emita el Conocimiento de Embarque que contenga los aspectos mencionados en el párrafo anterior no tuviera los medios para verificar la exactitud de dichos aspectos podrá expresar en el Conocimiento de Embarque que no los ha verificado, haciendo las anotaciones cuenta, estiba y embarque por cuenta del cargador, o una anotación similar.

Artículo 83. Si el porteador u otra persona que hubiera omitido el Conocimiento de Embarque en su nombre no hiciera ninguna anotación con relación al aparente buen estado y condición de las mercancías, estas serán consideradas que están en aparente buen estado y condición.

Artículo 84. Salvo los casos en los que el Conocimiento de Embarque contenga las anotaciones a las que se refiere el artículo 82 de esta Ley, el Conocimiento de Embarque emitido por el porteador u otra persona, actuando en su nombre, será prueba *prima facie* de que el porteador ha recibido o embarcado las mercancías descritas. No se admitirá prueba en contrario, si el Conocimiento de Embarque ha sido transferido a un tercero, incluso, a un consignatario que hubiera actuado de buena fe, confiando en la descripción de las mercancías allí descritas.

Artículo 85. Los derechos y las obligaciones del porteador y tenedor de un Conocimiento de Embarque estarán determinados por sus cláusulas, a menos que dicho Conocimiento forme parte del contrato de fletamento, en cuyo caso, este será considerado el contrato.

Ni el consignatario ni el tenedor de un Conocimiento de Embarque serán responsables por la demora, flete falso ni los otros gastos respecto a la carga incluidos en el puerto de carga, a menos que el Conocimiento de Embarque claramente exprese que la demora, el flete falso y todos los otros gastos serán cubiertos por el consignatario y el tenedor del Conocimiento de Embarque, salvo que este y el cargador sean la misma persona.

Artículo 86. La negociabilidad de un Conocimiento de Embarque se regirá por las siguientes disposiciones:

1. Un Conocimiento de Embarque directo, no es negociable.
2. Un Conocimiento de Embarque a la orden, podrá ser negociado con endoso a la orden o en el blanco.
3. Un Conocimiento de Embarque al portador será negociable mediante entrega.

Artículo 87. Cuando un porteador hubiera emitido un documento que no sea un Conocimiento de Embarque como prueba del recibo de las mercancías que serán transportadas, tal documento será prueba *prima facie* de la celebración de un contrato de transporte de mercancías por vías acuáticas y de la recepción por el porteador de las mercancías allí descritas. Tales documentos emitidos por el porteador no serán negociables.

Sección 5ª

Entrega de las Mercancías

Artículo 88. A menos que, al momento de entrega de la mercancía por el porteador al consignatario, este le haya dado aviso por escrito de pérdida o daño al porteador, la entrega será prueba *prima facie* de que las mercancías fueron entregadas al consignatario de acuerdo con los documentos de transporte y del aparente buen estado y condición de la mercancía.

Cuando las pérdidas o daños a las mercancías no sean aparentes, las disposiciones del párrafo anterior serán aplicables, si el consignatario no ha hecho la notificación por escrito dentro de los siete días, contados a partir del día siguiente de la fecha de entrega de las mercancías o en caso de mercancías transportadas en contenedores, dentro de los quince días, contados a partir del día siguiente de la fecha de la entrega.

No se necesita aviso, por escrito, con relación a la pérdida o daño si el estado de las mercancías, a la fecha de entrega, ha sido objeto de una inspección o avalúo conjunto por el porteador y el consignatario.

Artículo 89. El porteador no será responsable si no recibe aviso del consignatario sobre las pérdidas económicas resultantes del retraso en la entrega de las mercancías, dentro de los sesenta días, contados a partir del día siguiente de la fecha de entrega de las mercancías por el porteador al consignatario.

Artículo 90. El consignatario podrá, antes de recibir las mercancías en el puerto de destino, y el porteador, antes de entregarlas, solicitar una inspección y el avalúo de las mercancías a un inspector idóneo. La parte que pida la inspección pagará los gastos, pero tendrá derecho a recuperarlos de la parte que hubiera causado daños.

Artículo 91. El porteador y el consignatario, conjuntamente, proveerán las condiciones adecuadas para la inspección y avalúos, según se establece en esta Sección.

Artículo 92. Cuando las mercancías hayan sido entregadas por porteador efectivo, el aviso por escrito dado por el consignatario al porteador efectivo de conformidad con lo establecido en el artículo 88 de esta Ley, tendrá el mismo efecto como si hubiera sido dado al porteador, y la notificación al porteador tendrá el mismo efecto que el aviso dado al porteador efectivo.

Artículo 93. Si no se hubieran recibido las mercancías en el puerto de descarga o si el consignatario retrasara o rehusara recibir las mercancías, el capitán podrá descargarlas y almacenarlas en depósitos u otros lugares apropiados, y el consignatario correrá con los gastos y riesgos.

Los estibadores tendrán derecho a invocar las mismas excepciones y defensas a que tiene derecho el porteador cuando actúen bajo su mandato.

Capítulo II

Contrato de Fletamento

Sección 1ª

Disposiciones Generales

Artículo 94. Las normas del presente Capítulo se aplicarán con carácter supletorio a los contratos de fletamento regulados por la legislación nacional.

Los contratos de fletamento a los que no se aplique la legislación nacional quedarán sometidos al principio de la autonomía de la voluntad de las partes.

Artículo 95. Los contratos de fletamento deberán constar por escrito.

Artículo 96. El fletante no podrá sustituir la nave objeto del contrato por otra, a menos que el fletador acepte la sustitución, por escrito.

Artículo 97. El subfletamento en todas sus formas no generará relaciones entre el fletante y el subfletador.

Sin embargo, si el fletador debiera fletes al fletante, este podrá reclamar contra el subfletador, según fuera el caso, por los fletes que se adeudarán al fletador.

Artículo 98. El término de prescripción comenzará correr a partir de la fecha de vencimiento del contrato o de la interrupción en la ejecución del contrato, cualquiera de las situaciones que ocurra primero. El lapso comenzará a contarse al día siguiente de la ocurrencia de cualquiera de los eventos antes indicados.

Sección 2ª

Fletamento a Casco Desnudo

Artículo 99. El contrato de fletamento a casco desnudo es aquel en el que el fletador, a cambio del pago del flete, adquiere la posesión, administración y control de la nave por un plazo.

Artículo 100. El fletador no podrá subfletar la nave a casco desnudo sin autorización escrita del fletante.

Artículo 101. Son obligaciones del fletante:

1. Entregar la nave designada al fletador, en la fecha y el lugar convenidos, en estado de navegabilidad, apto para el servicio al cual está destinada y con la documentación reglamentaria.
2. Efectuar las reparaciones y reposiciones para que la nave esté en condiciones de navegabilidad.

Artículo 102. Si por el incumplimiento de las obligaciones del fletante establecidas en el artículo anterior, no pudiera utilizarse comercialmente la nave, no se devengará flete por el tiempo en que esta no se utilice. Para que haya lugar la suspensión del flete, el periodo de inactividad de la nave debe exceder de veinticuatro horas.

Artículo 103. Son obligaciones del fletador:

1. Aprovisionar la nave asegurada, dotarla y sufragar todos los gastos para su explotación.
2. Realizar las reparaciones y reposiciones que le correspondan.
3. Utilizar lícitamente la nave de acuerdo con sus características técnicas y en las condiciones y parajes que no la expongan a peligro.
4. Responder, ante el fletante, por todos los reclamos de terceros y créditos privilegiados sobre la nave, que sean consecuencia de su explotación económica.
5. Devolver al fletante la nave en la fecha y el lugar convenidos, en el mismo estado en que la recibió, salvo el desgaste originado por su uso normal y con la documentación reglamentaria.

Artículo 104. Cuando el fletador no restituya la nave en la fecha convenida, dispondrá de un lapso de quince días calendario, a partir del cual pagará al fletante el doble del canon convenido, salvo caso fortuito o de fuerza mayor.

Sección 3ª

Fletamento por Tiempo

Artículo 105. Se entiende por fletamento a tiempo, el contrato por el cual el fletante, conservando la gestión náutica de la nave, la pone a disposición de otra persona para realizar la actividad indicada dentro de los términos estipulados en el contrato, por un tiempo determinado y mediante el pago de un flete.

Artículo 106. Son obligaciones del fletante:

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

Artículo 107. Son obligaciones del fletador:

1. Pagar el flete.
2. Pagar los gastos inherentes a la gestión comercial de la nave, 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.
3. Utilizar lícitamente la nave de acuerdo con sus características técnicas y en las condiciones y parajes que no la expongan a peligros y riesgos.
4. Restituir la nave en el mismo estado en que la recibió, 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 entregada.
5. Dar órdenes al capitán, dentro de lo estipulado en el contrato respecto de la utilización de la nave, 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 108. El fletante no responde frente al fletador por los actos del capitán ni de la tripulación en cumplimiento de instrucciones impartidas por el fletador, vinculadas a la gestión comercial de la nave.

Artículo 109. El fletador responde por los daños sufridos por la nave por los reclamos de terceros relacionados con la gestión comercial e indemnizará al fletante por dichos daños.

Artículo 110. Si el flete no hubiera sido pagado transcurridos diez días continuos desde la fecha de vencimiento de la obligación, el fletante podrá dar por resuelto el contrato y retirar la nave mediante una orden al capitán, previa notificación escrita al fletador.

Si el viaje ha comenzado, el fletante queda obligado a entregar, en destino, la carga que tenga a bordo y podrá recibir los fletes de las mercancías pendientes de pago en dicho lugar, hasta la concurrencia de lo adeudado por el fletador por el flete.

Si el viaje no ha comenzado, el fletante podrá diligenciar la descarga de las mercancías por cuenta del fletador.

En ambos supuestos, el fletante tendrá los recursos que le confiere la ley al porteador.

Artículo 111. En caso de pérdida de la nave, el flete se debe hasta el día que ocurra dicha pérdida.

Artículo 112. No se devengará flete por el tiempo que no sea posible la utilización comercial de la nave, salvo que la causa sea imputable al fletador. Para que proceda la suspensión del pago del flete se requiere que la inmovilización de la nave exceda de veinticuatro horas.

Artículo 113. El fletador puede dar por resuelto el contrato cuando el fletante no ponga la nave a su disposición en la fecha convenida.

Artículo 114. El fletante no está obligado a comenzar un viaje que, previsiblemente, no termine para la fecha de la restitución de la nave.

Artículo 115. En caso de salvamento prestado por la nave, la remuneración correspondiente será repartida, en partes iguales, entre el fletante y el fletador, deducidos los gastos, indemnizaciones y participaciones del capitán y los tripulantes, así como el importe del flete por los días que duró la operación.

Artículo 116. Cuando el fletador no restituyera la nave en la fecha convenida, dispondrá de un lapso de quince días continuos para hacerlo, después del cual pagará al fletante el flete según valor de mercado si este fuera mayor al convenido contractualmente, salvo caso fortuito o fuerza mayor, obligándose a la entrega de la nave dentro de un lapso máximo de treinta días continuos, contado a partir de la fecha de vencimiento del contrato.

Sección 4ª **Fletamento por Viaje**

Artículo 117. El fletamento por viaje puede ser total o parcial. Es total cuando el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, mediante el pago de un flete, todos los espacios susceptibles de ser cargados en una nave determinada para realizar el viaje o los viajes convenidos.

Es parcial, cuando se pone a disposición del fletador uno o más espacios determinados dentro de la nave.

El fletante no podrá sustituir por otra la nave objeto del contrato, salvo estipulación contrario. Asimismo, conservará las gestiones náuticas y comerciales de la nave.

Artículo 118. Son obligaciones del fletante:

1. Presentar la nave en el lugar y la fecha estipulados, en condiciones de navegabilidad, equipada y con la documentación requerida para realizar las operaciones previstas en el contrato y mantenerla así durante el viaje o los viajes convenidos.
2. Efectuar con diligencia el viaje o los viajes convenidos.

Artículo 119. El fletante es responsable de las mercancías recibidas a bordo y se libera probando que ha cumplido con sus obligaciones.

Artículo 120. El fletador podrá resolver el contrato, mediante comunicación por escrito al fletante, si este no pone la nave a su disposición en la fecha y lugar convenidos y en condiciones de navegabilidad.

Si al fletante no le fuera posible cumplir con las provisiones de este artículo, lo comunicará por escrito, por lo menos con cuarenta y ocho horas de antelación a la fecha

estimada de arribo de la nave, al fletador, quien podrá a su conveniencia aceptar o no el fletamento.

Artículo 121. Los puertos designados en el contrato de fletamento por viaje deben ser seguros.

Si un puerto designado deviniera inseguro, el fletante deberá comunicarlo al fletador por escrito o por los medios tecnológicos reconocidos por la ley y, a falta de instrucción de este, podrá proceder a un puerto seguro y cercano que elija.

Artículo 122. La elección del lugar del puerto donde la nave deba efectuar las operaciones de carga o descarga, sin perjuicio de las normas administrativas que regulan las operaciones portuarias, corresponderá:

1. Al fletador, cuando el contrato nada establezca.
2. Al fletante, previa notificación al fletador o a los fletadores, cuando:
 - a. Dada la circunstancia anterior, el fletador omitiera su designación.
 - b. El lugar elegido deviniera inseguro.
 - c. Siendo varios los fletadores, no hubiera acuerdo sobre el particular.

Artículo 123. Son obligaciones del fletador:

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

Artículo 124. El fletador, antes del vencimiento de las estadías en puerto, tiene derecho a resolver el contrato pagando la mitad del flete bruto y, en su caso, los gastos de descarga y las sobreestadías. Si el fletamento es por viaje de ida y vuelta debe pagar la mitad del viaje.

Artículo 125. Si el fletador no carga mercancía alguna durante el plazo de estadías, el fletante tiene derecho a resolver el contrato y a exigir la mitad del flete pactado, más el pago de las sobreestadías si fuera el caso.

Artículo 126. Si transcurridos los plazos de estadías y sobreestadías, el fletador hubiera embarcado solo parte de la carga convenida pagará el flete íntegro, en cuyo caso, el fletante deberá emprender el viaje.

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

Artículo 127. Si antes del zarpe de la nave sobreviniera un caso fortuito o un hecho de fuerza mayor que impidiera la ejecución del viaje, el contrato quedará resuelto sin dar lugar a daños y perjuicios para ninguna de las partes.

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

Artículo 128. Si el caso fortuito o el hecho de fuerza sea mayor que impida la ejecución del contrato sobreviniera después de iniciado el viaje, el fletador deberá indicar otro puerto de descarga que se encuentre en el trayecto del previsto originalmente y proceder a la carga pagando el flete proporcional a la distancia recorrida. A falta de indicación, el fletante determinará otro puerto, pudiendo descargar las mercancías a cargo del fletador. Cuando el impedimento sea temporal, no habrá lugar a aumento del flete y el fletante deberá continuar el viaje tan pronto como cese el impedimento.

Artículo 129. Si las operaciones de descarga no se hubieran iniciado o habiendo comenzado se paralizaran, y transcurrieran las estadías, el fletante tendrá derecho a descargar por cuenta y riesgo del fletador o del consignatario. El fletante deberá notificarlo en su domicilio y, a falta de domicilio conocido, mediante una publicación en un diario de circulación nacional.

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

Artículo 130. Se entiende por estadías, los lapsos convenidos por las partes para realizar las operaciones de carga y descarga o, en su defecto, el plazo que señalen los usos de los puertos donde se realicen las operaciones. Las estadías quedarán suspendidas cuando no pueda efectuarse la carga o descarga por caso fortuito, fuerza mayor o por hechos imputables al fletante. Los días y las horas laborables del puerto se computarán siempre que las condiciones del tiempo permitan realizar las operaciones.

Los lapsos que transcurran con posterioridad a la expiración de las estadías, se considerarán sobreestadías o demoras. A falta de convenio entre las partes, las sobreestadías tendrán una duración máxima de diez días calendario, salvo que los usos del puerto determinen otra duración.

Artículo 131. El plazo de las estadías comenzará cuando la nave haya arribado, lista para cargar o descargar, el fletante lo haya notificado por escrito al fletador y transcurra el lapso convenido o, en su defecto, el determinado por los usos del puerto para el inicio de las actividades.

Artículo 132. Las sobreestadías se computarán por días calendario y no serán susceptibles de ser interrumpidas, salvo por hechos imputables al fletante.

Artículo 133. La sobreestadía se considerará como suplemento del flete. Su monto será el que hayan estipulado las partes y, en su efecto, el que corresponde según el uso local. Las fracciones de día se pagarán a prorrata del importe diario.

Artículo 134. Los contratos de transporte, en los cuales no se pone a disposición del fletador una nave específica, sino que el fletante asume la obligación de transportar una determinada cantidad de mercancías durante un periodo determinado, considerados fletamentos por volumen o cantidad, se regirán por las normas de esta Sección que fueran aplicables.

Artículo 135. En la póliza de fletamento se hará expresa mención de cada una de las circunstancias siguientes:

1. El nombre de la nave, su porte, la nación a que pertenece, el puerto de su matrícula y el nombre y domicilio del capitán.
2. Los nombres del fletante y del fletador y sus respectivos domicilios y si el fletador obrara por comisión, el nombre y domicilio de la persona por cuya cuenta hace el contrato.
3. La designación del viaje, si es redondo o al mes, para uno o más viajes, si estos son de ida y vuelta o solamente para la ida o la vuelta y, finalmente, si la nave se fleta en todo o en parte.
4. La clase y cantidad de carga que la nave debe recibir, el número de bultos, el peso o la medida y por cuenta de quién será conducida a bordo y descargada.
5. Los días y los lugares convenidos para la carga y la descarga, las estadías y sobrestadías que pasados dichos días habrán de contarse, y la forma en que se hayan de vencer y contar.
6. El flete que se haya de pagar, bien sea por una cantidad alzada por el viaje o por un tanto al mes o por el espacio que se hubiera de ocupar o por el peso o medida de los efectos en que consista el cargamento.
7. La forma, el tiempo y el lugar en que se haya de verificar el pago del flete, lo que haya de darse al capitán por capa o gratificación y las estadías y sobrestadías.
8. Si se reservaran algunos lugares en la nave, además de lo necesario para el personal y material de servicio.
9. Cualesquiera otras estipulaciones especiales en que convengan las partes.

Capítulo III

Contrato de Transporte Multimodal

Artículo 136. Contrato de transporte multimodal es aquel contrato por el cual un operador de transporte utilizando diversos medios realiza el transporte de mercancías contra el pago de un flete por el transporte completo, desde el lugar donde fueran recibidas a su cargo las mercancías hasta el destino, para entregarlas al consignatario mediante dos o más medios de transporte, uno de los cuales será marítimo.

El operador de transporte multimodal, como se dispone en el párrafo anterior, es la persona que ha celebrado un contrato de transporte por diversos medios con el cargador, ya sea por sí mismo o mediante otra persona que actúa en su representación.

Artículo 137. La responsabilidad del operador de transporte multimodal con relación a las mercancías bajo este tipo de contrato, cubre el periodo desde el momento en el que este se hace cargo de las mercancías hasta el momento en que las entrega.

Artículo 138. El operador de transporte multimodal será responsable del cumplimiento de este contrato o de promover su cumplimiento y será responsable por el transporte completo. Sin embargo, el operador de transporte multimodal podrá celebrar contratos por separado con los portadores de las distintas modalidades, en los que podrá definir sus responsabilidades con relación a las diferentes secciones del transporte bajo este tipo de contrato. Dichos contratos por separado no afectarán la responsabilidad del operador de transporte multimodal en cuanto a la totalidad del transporte.

Artículo 139. Si llegara a darse una pérdida o daño a las mercancías en alguna sección del transporte, las disposiciones de la ley y los reglamentos pertinentes a esa sección específica del transporte multimodal serán aplicables a los asuntos concernientes a la responsabilidad del operador de transporte multimodal y a la limitación de esta.

Artículo 140. Si no pudiera establecerse la sección del transporte en la que la pérdida o el daño a las mercancías ocurrió, el operador de transporte multimodal será responsable de indemnizar, de acuerdo con las disposiciones relacionadas con la responsabilidad del porteador y la limitación de esta, como se señala en este Capítulo.

Capítulo IV

Contrato de Transporte de Pasajeros por Vías Acuáticas

Artículo 141. El contrato de transporte de viajeros por mar se ajustará a lo que las partes hubieran convenido y, en defecto de convenio, a las disposiciones del presente Capítulo.

Artículo 142. El pasajero será considerado como cargador respecto al equipaje y demás efectos que llevara a bordo, y el capitán no responderá de lo que el pasajero conservara bajo su inmediata y particular custodia, a no ser que el daño proviniera, de hecho, del capitán o de la tripulación.

Artículo 143. No habiéndose convenido el precio del pasaje, si alguna de las partes lo solicitara, este será fijado sumariamente por el juez del lugar donde se celebró el contrato, previo dictamen de peritos.

Artículo 144. La nave fletada exclusivamente para el transporte de pasajeros, deberá conducirlos directamente, cualquiera que sea el número, al puerto de su destino, haciendo las escalas anunciadas en el contrato de fletamento o las que sean de uso común.

Artículo 145. Si el pasajero no llegara a bordo a la hora prefijada o abandonara la nave sin permiso del capitán, cuando este estuviera pronto a salir del puerto, el capitán podrá emprender el viaje y exigir el precio del pasaje por entero.

Artículo 146. El derecho al pasaje, si fuera nominativo, no podrá transmitirse sin la aquiescencia del capitán o consignatario.

Artículo 147. Si antes de emprender el viaje muriera el pasajero, sus herederos no estarán obligados a satisfacer, sino la mitad del pasaje convenido y el capitán deberá devolver la parte correspondiente.

Si estuvieran comprendidos en el precio convenido, los gastos de manutención, el juez, oyendo a peritos, si lo estimara conveniente, señalará la cantidad que haya de quedar a beneficio de la nave por este motivo.

En el caso de que se tome otro pasajero en el lugar del fallecido, no se deberá abono alguno.

Artículo 148. Si antes de emprender el viaje este se suspendiera por culpa exclusiva del capitán o naviero, los pasajeros tendrán derecho a la devolución del pasaje y al resarcimiento de daños y perjuicios, pero si la suspensión fuera debido a caso fortuito o fuerza mayor o a cualquiera otra causa independiente del capitán o del naviero, los pasajeros solo tendrán derecho a la devolución del pasaje.

Artículo 149. En caso de interrupción del viaje principiado, los pasajeros solo estarán obligados a pagar el pasaje en proporción a la distancia recorrida y sin derecho a resarcimiento de daños y perjuicios, si la interrupción fuera debido a caso fortuito o fuerza mayor, pero con derecho a dicha indemnización si la interrupción procediera, exclusivamente, por parte del capitán. Si la interrupción procediera de la inhabilitación de la nave y el pasajero se conformara con esperar la reparación, no podrá exigírsele ningún aumento de precio del pasaje, pero será de su cuenta la manutención durante la estadía.

En caso de retardo de la salida de la nave, los pasajeros tendrán derecho a permanecer a bordo y a la alimentación por cuenta de la nave, a menos que el retardo sea debido a caso fortuito o fuerza mayor.

Si el retardo excediera de diez días, tendrán derecho, los pasajeros que lo solicitaran, a la devolución del pasaje, y si fuera debido exclusivamente a culpa del capitán o naviero, podrán, además, reclamar resarcimiento de daños y perjuicios.

Artículo 150. Si se rescindiera el contrato, antes o después de emprendido el viaje, el capitán tendrá derecho a reclamar lo que hubiera suministrado a los pasajeros, si la rescisión no fue por su culpa.

Artículo 151. En todo lo relativo a la conservación del orden y policías a bordo, los pasajeros se someterán sin distinción a las disposiciones del capitán.

Artículo 152. La conveniencia o el interés de los viajeros no obligará ni facultará al capitán para recalar ni para entrar en punto que separen la nave de su derrotero, ni para detenerse en los que deba o tuviera precisión de tocar más tiempo que el exigido por las atenciones de la navegación.

Artículo 153. No habiendo pacto en contrario, se supondrá comprendida en el precio del pasaje la manutención de los pasajeros durante el viaje, pero si fuera de cuenta de estos, el capitán tendrá la obligación, en caso de necesidad, de suministrarles los víveres precisos para su sustento por un precio razonable y según tarifa.

Artículo 154. El capitán para cobrar el precio del pasaje y los gastos de manutención podrá retener los efectos pertenecientes al pasajero y, en el caso de venta de estos, gozará de preferencia sobre los demás acreedores, procediéndose en ello como si se tratara de cobro de fletes.

Artículo 155. En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el capitán estará autorizado para tomar, respecto del cadáver, las disposiciones que exijan las circunstancias, debiendo guardar cuidadosamente los papeles y efectos que hallara a bordo pertenecientes al pasajero.

También pondrá a buen recaudo y custodia todos los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que falleciera en la nave, formando inventario detallado con asistencia de dos testigos.

Capítulo V

Contrato de Remolque

Artículo 156. Contrato de remolque es aquel mediante el cual el propietario u operador del remolcador u otra nave se obliga a desplazar una nave u objeto por vía acuática de un lugar a otro, y la parte remolcada a pagar el precio por el servicio.

Artículo 157. El contrato de remolque deberá constar por escrito. Su contenido deberá, principalmente, incluir el nombre y la dirección del propietario del remolcador y de la nave remolcada, el nombre y las generales del remolcador y el objeto remolcado, la fecha, el lugar y el destino del remolque y el precio, la forma y el plazo de pago, así como otros aspectos relevantes.

Artículo 158. El propietario del remolcador deberá, antes y al comienzo del remolque, ejercer la diligencia debida para hacer navegables el remolcador y el objeto que será remolcado, tripular adecuadamente el remolcador, equiparlo con aparejos de remolque y suministrar todos los otros instrumentos necesarios.

Artículo 159. Cualquiera de las partes podrá terminar el contrato sin responsabilidad, si antes del comienzo del servicio, debido a fuerza mayor u otras causas no imputables a ninguna de las partes, el contrato no pudiera ser realizado. En tal evento, el precio que haya sido pagado deberá ser devuelto, a menos que se haya acordado de otra manera.

Artículo 160. Cualquiera de las partes podrá terminar el contrato sin responsabilidad, si después de comenzado el servicio, debido a fuerza mayor u otras causas no imputables a ninguna de las partes, el contrato no pueda ser ejecutado.

Artículo 161. Cuando el objeto remolcado no llegue a su destino debido a fuerza mayor u otras causas no imputables a cualquiera de las partes, a menos que el contrato diga otra cosa, el propietario del remolcador podrá entregar el objeto remolcado a la otra parte o a su agente, en un lugar cercano al destino, en un puerto seguro o en un anclaje escogido por el capitán del remolcador, y tendrá un privilegio sobre el objeto remolcado.

Artículo 162. Cuando la parte remolcada no pague el precio u otros gastos razonables acordados, el propietario del remolcador tendrá un privilegio sobre el objeto remolcado.

Artículo 163. En el curso del remolque, si el daño sufrido por el propietario del remolcador o por la parte remolcada fuera causado por la culpa o negligencia de una de las partes, la parte negligente será responsable por la compensación. Si el daño fuera causado por la culpa o negligencia de ambas partes, ambas serán responsables, proporcionalmente, a la extensión de sus respectivas culpas.

No obstante las disposiciones del párrafo anterior, el propietario del remolcador no será responsable si prueba que el daño sufrido por la parte remolcada es debido a una de las siguientes causas.

1. Culpa del práctico, en los casos que el practicaje sea obligatorio.
2. Culpa o negligencia del remolcador en salvar o intentar salvar vida o propiedad en el mar.

Las disposiciones de este artículo, solamente serán aplicables cuando no haya disposiciones diferentes en este sentido en el contrato de remolque.

Artículo 164. Si durante el remolque un tercero falleciera y sufriera lesiones personales o daños a su propiedad debido a la culpa o negligencia del propietario del remolcador o de la parte remolcada, el propietario del remolcador y la parte remolcada serán responsables en proporción al grado de culpa en que incurrieran.

La parte que haya compensado en suma que exceda la proporción por la que era responsable tendrá derecho a reclamarla de la otra.

Artículo 165. Cuando el propietario del remolcador esté remolcando una barcaza de su propiedad u operada por él para transportar mercaderías, será considerado como un acto de transporte de mercaderías.

Capítulo VI

Contrato de Seguro Marítimo

Sección 1ª

Principios Básicos

Artículo 166. Contrato de seguro marítimo es aquel mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado a cambio del pago de una prima, en la forma y la medida convenidas en la póliza, contra las pérdidas por riesgos cubiertos.

Los riesgos cubiertos sobre los cuales se hace referencia en el párrafo anterior, comprenden cualquier riesgo marítimo acordado entre el asegurador y el asegurado, incluyendo riesgos que ocurran en vías acuáticas interiores o en tierra que estén relacionados con una aventura marítima.

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

Artículo 167. El contrato de seguro podrá contener las estipulaciones que las partes consideran convenientes incluir, pero en todo caso, deberá contener:

1. Nombre del asegurador.
2. Nombre del asegurado.
3. Bien asegurado.
4. Valor asegurado.
5. Cantidad asegurada.
6. Riesgos asegurados y riesgos exceptuados.
7. Duración de la cobertura del seguro.
8. Primas del seguro.

Artículo 168. Se podrán asegurar los siguientes bienes y riesgos:

1. Las naves y por extensión, todo lo vinculado a las que se encuentren en construcción.
2. Las provisiones y todos los bienes requeridos en la preparación de la nave para el viaje o para su continuación.
3. Las mercancías, los equipajes, los equipajes de camarote u otros bienes o efectos que sean materia del transporte por vías acuáticas.
4. El flete o el precio del pasaje.
5. El lucro esperado por la operación por la aventura marítima.
6. La avería gruesa o común.

7. El salario del capitán y de la tripulación.
8. El riesgo asumido por el asegurado.
9. Los objetos sujetos al riesgo de navegación económicamente valorables.

El asegurador podrá reasegurar los riesgos o bienes indicados en este artículo. Salvo que sea de otro modo acordado en el contrato, el asegurado original no tendrá derecho al beneficio del reaseguro.

Artículo 169. El valor asegurable será acordado entre el asegurador y el asegurado. Cuando no se hubiera acordado, este será calculado como sigue:

1. El valor asegurable de la nave será el valor que tenga en la fecha en que la responsabilidad del seguro comienza, que incluirá el valor total del casco, maquinaria, equipo, combustible, depósito, engranaje, provisiones y agua a bordo, así como las primas del seguro.
2. El valor asegurable de la carga será el valor total de la factura o el valor real de los bienes no destinados al comercio en el lugar de embarque, más flete y primas de seguro cuando la responsabilidad del seguro se inicia.
3. El valor asegurable del flete será en conjunto con la suma total del flete pagadero al porteador y la prima del seguro cuando la responsabilidad del seguro se inicia.
4. El valor asegurable de otros bienes será el total del valor real de los bienes asegurados y la prima del seguro, cuando la responsabilidad del seguro se inicia.

Artículo 170. La cantidad asegurada será acordada entre el asegurador y el asegurado. La cantidad asegurada no excederá el valor asegurado. Cuando la cantidad asegurada exceda el valor asegurado, la parte en exceso será nula y sin efecto.

Sección 2ª

Celebración, Terminación y Cesión del Contrato

Artículo 171. Para ser válido el contrato de seguro marítimo deberá constar por escrito en póliza firmada por los contratantes.

Esta póliza se extenderá por duplicado, reservándose un ejemplar para cada una de las partes contratantes.

Artículo 172. Antes de la firma del contrato, el asegurado informará al asegurador las circunstancias importantes de las cuales el asegurado tiene o debería tener conocimiento en su práctica ordinaria del negocio y que puedan influir en el asegurador al decidir el monto de la prima o si está de acuerdo en asegurar.

El asegurado no necesita informar al asegurador los hechos que el asegurado conoce o debiera conocer en su práctica ordinaria del negocio, si el asegurador no hizo ninguna pregunta acerca de ello.

Artículo 173. Cuando el asegurado, intencionalmente, omita informar verazmente al asegurador de las circunstancias importantes indicadas en el artículo anterior, el asegurador tendrá derecho a terminar el contrato sin reembolsar la prima. El asegurador no será responsable por cualquier pérdida que surja de los riesgos asegurados antes que el contrato sea firmado.

No siendo intencional la omisión del asegurado, el asegurador tendrá derecho a terminar el contrato o a exigir un aumento correspondiente en la prima. En caso de que el contrato se dé por terminado por el asegurador, este será responsable por las pérdidas que surjan de los riesgos asegurados que ocurrieron antes de la terminación del contrato, excepto cuando las circunstancias importantes no informadas o mal informadas tengan un impacto en la ocurrencia de tales riesgos.

Artículo 174. Cuando el asegurado tuviera conocimiento o debiera tener conocimiento que el asunto asegurado ha sufrido una pérdida debido a la ocurrencia de un riesgo asegurado cuando el contrato sea firmado, el asegurador no será responsable por la indemnización, pero tendrá derecho a la prima. Cuando el asegurado tuviera conocimiento o debiera haber tenido conocimiento de la imposibilidad de la ocurrencia de una pérdida, el asegurado tendrá derecho a recuperar la prima pagada.

Artículo 175. Cuando el asegurado contrate con varios aseguradores para el mismo objeto asegurado y contra el mismo riesgo, y la cantidad asegurada de dicho objeto asegurado por ello exceda el valor asegurado, salvo que sea acordado de otro modo en el contrato, el asegurado podrá exigir la indemnización a cualquiera de los aseguradores y la suma total de la indemnización no excederá el valor de pérdida del objeto asegurado. La responsabilidad de cada asegurador será en proporción a la cantidad que él haya asegurado por el total de las sumas aseguradas por todos los aseguradores. Cualquier asegurador que haya pagado una indemnización mayor de la que es responsable tendrá derecho a reclamar contra los que no hubieran pagado su indemnización por las cuales son responsables.

Artículo 176. Con anterioridad al inicio de la vigencia del contrato de seguro, el asegurado podrá exigir la terminación del contrato de seguro, pero pagará los derechos de manejo al asegurador y este reembolsará la totalidad de la prima.

Artículo 177. Salvo que se acuerde de otro modo en el contrato, ni el asegurador ni el asegurado podrán terminar el contrato después del inicio de la responsabilidad del seguro.

Cuando el contrato de seguro disponga que puede ser terminado después del inicio de la responsabilidad y el asegurado exija la terminación del contrato, el asegurador tendrá derecho a la prima, pagadera a partir del día del inicio de la responsabilidad del seguro hasta el día de la terminación del contrato y reembolsará la porción restante. Si fuera el asegurador el que exigiera la terminación del contrato, la prima no expirada a partir del día de la terminación del contrato hasta el día de la expiración del periodo del seguro, será reembolsada al asegurado.

Artículo 178. No obstante lo estipulado en el artículo anterior, el asegurado no podrá exigir la terminación del contrato de seguro de viaje y de la carga a bordo después de haberse iniciado el viaje.

Artículo 179. Un contrato de seguro marítimo para el transporte de mercancías por vías acuáticas podrá ser cedido por el asegurado mediante endoso o de otro modo, y por consiguiente los derechos y las obligaciones bajo el contrato serán cedidos. El asegurado y la cesionaria serán responsables solidariamente por el pago de la prima, si tal prima continuara sin pagarse hasta la fecha de la sesión del contrato.

Artículo 180. Se requerirá el consentimiento del asegurador cuando el contrato de seguro sea cedido como resultado del traspaso de la propiedad de la nave asegurada. A falta de tal consentimiento, el contrato quedará terminado a partir de la fecha del traspaso de la propiedad del barco. Cuando el traspaso tuviera lugar durante el viaje, el contrato será terminado cuando finalice el viaje.

Al terminar el contrato por la razón indicada, el asegurador reembolsará al asegurado la prima no ganada, calculada desde el día de la terminación del contrato hasta el día de su expiración.

Artículo 181. El asegurado podrá pactar una cobertura abierta con el asegurador, para las mercancías que serán enviadas o recibidas en embarques parciales dentro de un periodo dado.

La cobertura abierta constará mediante una póliza flotante que será emitida por el asegurador.

Artículo 182. El asegurador, a solicitud del asegurado, expedirá, separadamente, certificados de seguro para la carga enviada en embarques parciales conforme a la cobertura abierta contratada.

Cuando el contenido de los certificados de seguro expedidos, separadamente, por el asegurador difiera de los expresados en la póliza flotante, la expedición de los certificados expedidos, separadamente, prevalecerá.

Artículo 183. El asegurado notificará al asegurador inmediatamente conozca que la carga asegurada haya sido enviada o recibida. La información que el asegurado debe suministrar al asegurador incluirá el nombre de la nave, el viaje, el valor de la carga y la cantidad asegurada.

Sección 3ª

Obligaciones del Asegurado

Artículo 184. A menos que se acuerde otra cosa, el asegurado pagará la prima, inmediatamente, a la firma del contrato. El asegurador podrá oponerse a emitir la póliza de seguro u otro certificado de seguro antes de que la prima sea pagada por el asegurado.

Artículo 185. El asegurado deberá notificar al asegurador, por escrito, tan pronto el asegurado haya incumplido con las obligaciones contractuales. Al recibo de la notificación, el asegurador podrá terminar el contrato o exigirle una enmienda en los términos y las condiciones de la cobertura de seguros o un incremento de la prima.

Artículo 186. Al ocurrir el riesgo cubierto, el asegurado notificará inmediatamente al asegurador y tomará las medidas necesarias y razonables para evitar o minimizar la pérdida. Cuando el asegurado haya recibido instrucciones especiales por el asegurador para adoptar medidas razonables, para evitar o minimizar la pérdida, el asegurado actuará de acuerdo con tales instrucciones.

El asegurador no será responsable por la parte de la pérdida causada por el incumplimiento del asegurado de lo dispuesto en el párrafo anterior.

Sección 4ª

Responsabilidad del Asegurador

Artículo 187. El asegurador indemnizará al asegurado, prontamente, después que haya ocurrido la pérdida derivada del riesgo del asegurado.

Artículo 188. La indemnización que pagará el asegurador por la pérdida derivada del riesgo asegurado estará limitada a la cantidad convenida. Cuando esta sea menor que el valor asegurado estará limitada a la cantidad convenida o cuando la indemnización sea menor que el valor asegurado, el asegurador indemnizará en la proporción que corresponda en relación con el valor asegurado.

Artículo 189. El asegurador será responsable por la pérdida derivada del objeto asegurado proveniente de varios riesgos contra los cuales estuviera asegurado, durante el periodo del seguro, a pesar de que la suma de las cantidades de pérdida exceda la cantidad asegurada. Sin embargo, el asegurador solamente será responsable por la pérdida total cuando esta ocurra después de una pérdida parcial que no haya sido pagada.

Artículo 190. Adicionalmente, a la indemnización que se pague por el objeto asegurado, el asegurador pagará los gastos necesarios y razonables en que haya ocurrido el asegurado para evitar o minimizar la pérdida, los gastos razonables para la inspección y determinación del valor del propósito, de precisar la naturaleza del riesgo contra la cual se estuviera asegurado y los gastos incurridos por actuar de acuerdo con las instrucciones especiales del asegurador.

El pago que haga el asegurador por los gastos mencionados en el párrafo anterior estará limitado al equivalente a la cantidad asegurada.

Cuando la cantidad asegurada sea menor que el valor asegurado, el asegurador será responsable por los gastos mencionados en este artículo en la proporción que la cantidad asegurada tenga con el valor asegurado, a menos que el contrato establezca otra cosa.

Artículo 191. Cuando el valor asegurado sea menor que el valor de contribución a la avería gruesa, el asegurador será responsable por la contribución a la avería gruesa, en la proporción que la cantidad asegurada tenga con el valor de tal contribución.

Artículo 192. El asegurador no será responsable por la pérdida causada por un acto intencional del asegurado.

Artículo 193. A menos que se acuerde otra cosa con el contrato de seguro, el asegurador no será responsable por la pérdida o el daño de la carga que surja por cualquiera de las siguientes causas:

1. Demora en el viaje o en la entrega de la carga o cambio en el valor de mercado.
2. Desgaste razonable, vicio inherente o natural de la carga.
3. Empaque inapropiado.

Artículo 194. A menos que se pacte otra cosa en el contrato de seguro, el asegurador no será responsable por la pérdida o el daño de la nave asegurada que surja por cualquiera de las siguientes causas:

1. Falta de navegabilidad de la nave al inicio del viaje, a menos que bajo una póliza por tiempo, el asegurado no tenga conocimiento de ello.
2. Desgaste u óxido razonable de la nave.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará, en lo pertinente, al seguro de fletes.

Sección 5ª

Pérdida o Daño del Objeto Asegurado y Abandonado

Artículo 195. Si después de ocurrido el riesgo cubierto, el objeto asegurado se pierde o queda seriamente dañado que resulta privado de su estructura y uso original o si el asegurado es privado de su posesión, ello constituirá una pérdida total.

Artículo 196. Cuando la pérdida total de una nave se considera inevitable después de ocurrido un riesgo cubierto o si los gastos necesarios para evitar la ocurrencia de una pérdida total excedieran el valor asegurado, ello constituirá una pérdida total constructiva.

Cuando la pérdida total es considerada inevitable después de ocurrido un riesgo cubierto, o los gastos en que se debe incurrir para evitar una pérdida total, más los gastos necesarios para llevar la carga a su destino, excedieran su valor asegurado, ello constituye una pérdida total presumida.

Artículo 197. Cualquier pérdida diferente a la pérdida total o a la pérdida total presumida, es una pérdida parcial.

Artículo 198. Cuando una nave no llega a su destino en un tiempo razonable desde el último lugar donde se supo de ella, a menos que el contrato disponga otra cosa, si se mantiene sin saber de ella hasta la expiración de dos meses, se entenderá que está perdida. En tal caso, se presumirá que existe una pérdida total de la nave.

Artículo 199. Cuando el objeto del seguro se haya convertido en una pérdida total presumida y el asegurado reclame indemnización sobre la base de pérdida total, el objeto asegurado será abandonado al asegurador. El asegurador podrá aceptar o no el abandono, pero le informará al asegurado su decisión en un término razonable.

El abandono no estará sometido a ninguna condición. Una vez el abandono sea aceptado por el asegurador, no habrá renuncia.

Artículo 200. Una vez el asegurador haya aceptado el abandono, todos los derechos y las obligaciones relacionados con la propiedad abandonada serán transferidos al asegurador.

Sección 6ª

Pago de la Indemnización

Artículo 201. Después de ocurrido el riesgo cubierto y antes del pago de la indemnización, el asegurador podrá reclamar la entrega de pruebas y materiales relacionados con la determinación de la naturaleza del riesgo y la proporción del daño.

Artículo 202. Cuando la pérdida o el daño al objeto asegurado fuera causado por un tercero, el derecho del asegurado a reclamar compensación del tercero, será traspasado por subrogación al asegurador desde el momento en que la indemnización sea pagada.

El asegurado entregará al asegurador todos los documentos y la información relevantes que tenga y pondrá todo su empeño para asistir al asegurador en el reclamo contra el tercero causante de la pérdida o daño.

Artículo 203. Cuando el asegurado renuncie a su derecho a reclamar contra el tercero sin el consentimiento del asegurador o si este, no pudiera ejercer su derecho a reclamar por causa del asegurado, el asegurador podrá hacer la correspondiente reducción de la indemnización.

Artículo 204. El asegurador, al pagar la indemnización al asegurado, podrá deducir la cantidad que un tercero le haya pagado al asegurado.

Cuando la compensación obtenida por el asegurado por parte de un tercero exceda la cantidad de la indemnización pagada por el asegurador, la parte en exceso será devuelta al asegurador.

Artículo 205. Después de ocurrido el riesgo cubierto, el asegurador podrá renunciar a su derecho sobre el objeto asegurado, pagando al asegurado la cantidad completa para liberarse de las obligaciones del contrato.

Para ejercer el derecho previsto en el párrafo anterior, el asegurador deberá notificarlo al asegurado dentro de siete días, contados desde la fecha en que se le notificó del reclamo del asegurado. El asegurador será responsable por los gastos necesarios y razonables pagados por el asegurado para evitar o minimizar la pérdida, en los que haya incurrido antes de recibir la mencionada notificación.

Artículo 206. Salvo lo dispuesto en el artículo anterior, cuando una pérdida total ocurra al objeto asegurado, pagándose la totalidad de la cantidad asegurada, el asegurador adquiere un derecho completo sobre el objeto asegurado. En el caso de que el seguro no cubra la totalidad del valor del bien asegurado, el asegurador adquirirá el derecho sobre el objeto del seguro en la proporción que la cantidad asegurada alcance del valor asegurado.

Capítulo VII

Término de Prescripción

Artículo 207. En materia de prescripción, regirán las disposiciones contenidas en el Libro III, Título VI del Código de Comercio de la República de Panamá.

Título III

Riesgos, Daños y Accidentes de Comercio Marítimo

Capítulo I

Abordaje de Naves

Artículo 208. Para los propósitos de este Capítulo, se aplicarán las normas del Convenio sobre Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar firmado en Londres en 1972 y ratificado por la República de Panamá el 14 de marzo de 1979.

Capítulo II

Salvamento

Artículo 209. El auxilio y salvamento de las naves en peligro, de los efectos de a bordo, del flete y del pasaje, así como los servicios de la misma naturaleza prestados entre naves de navegación marítima y de navegación interior quedan sometidos a las disposiciones de este Capítulo, sin distinción entre ambas clases de servicios y sin que se tenga en cuenta las aguas en que se presten.

Artículo 210. Todo acto de auxilio o salvamento que haya tenido un resultado último dará lugar a remuneración equitativa. Si el socorro prestado no tuviera tal resultado, no se deberá remuneración alguna.

En ningún caso, la suma que deba pagarse excede del valor de las cosas salvadas.

Artículo 211. No tendrán derecho a remuneración alguna las personas que hubieran tomado parte en las operaciones de socorro a pesar de la prohibición expresa y razonada de la nave socorrida.

Artículo 212. El remolcador no tendrá derecho a remuneración por el auxilio o salvamento de la nave que remolca o de su cargamento, a no ser que haya prestado los servicios extraordinarios que no puedan ser considerados como cumplimiento del contrato de remolque.

Artículo 213. Habrá lugar a indemnización, aun cuando el auxilio o salvamento tenga lugar entre naves de un mismo propietario.

Artículo 214. El importe de la remuneración se fijará por acuerdo de las partes y, en defecto de este, por el juez.

Igualmente ocurrirá respecto a la proporción en que la remuneración deba repartirse entre los salvadores.

El reparto entre el propietario, el capitán y las otras personas al servicio de cada una de las naves salvadoras, se regirá por la ley de la nacionalidad de la nave.

Artículo 215. Todo convenio de auxilio y de salvamento pactado en el momento y bajo la influencia del peligro puede, a instancia de una de las partes, ser anulado o modificado por el juez, si estimara que las condiciones convenidas no son equitativas.

En todos los casos, cuando se probara que el consentimiento de una de las partes esta viciado por dolo o reticencia, o cuando la remuneración fuera excesiva en uno u otro sentido, sin proporción con el servicio prestado, el convenio podrá ser anulado o modificado por el juez a instancia de la parte interesada.

Artículo 216. La remuneración se fijará por juez:

1. Según las circunstancias, tomando por base, el éxito obtenido, los esfuerzos y el mérito de los que han prestado el socorro, el peligro corrido por la nave asistida, por sus pasajeros y sus tripulantes, por su cargamento, por los salvadores y por la nave salvadora, así como el tiempo invertido, los gastos y daños sufridos, los riesgos de responsabilidad y otros corridos por los salvadores, el valor del material expuesto por ellos, teniendo en cuenta, llegado el caso, la disposición, más o menos, apropiada para el salvamento de la nave que presta el auxilio.
2. El valor de las cosas salvadas.

Las mismas disposiciones se aplican a la distribución prevista en el artículo anterior. El juez podrá reducir o suprimir la remuneración, si resultara que los salvadores por culpa suya, han hecho necesario el salvamento o el auxilio o han incurrido en robo u otros actos fraudulentos.

Artículo 217. No se deberá remuneración por el salvamento de las personas, sin perjuicio de lo que, para el caso, dispongan las leyes nacionales de la nave.

Los salvadores de vidas humanas que hayan intervenido en el accidente que motive el salvamento o auxilio tienen derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida a los salvadores de la nave, su cargamento y sus accesorios.

Artículo 218. La acción para reclamar el pago de la remuneración prescribe a los dos años, contados desde el día en que tuvieron lugar las operaciones de auxilio o salvamento.

Las causas de suspensión o interrupción de esta prescripción las determinará la ley del lugar del tribunal que entienda del asunto.

Artículo 219. Todo capitán estará obligado, siempre que pueda hacerlo sin peligro serio para la nave, la tripulación o los pasajeros, a prestar auxilio a toda persona, aunque sea enemiga, encontrada en el mar, en riesgo de perderse.

El propietario de la nave no será responsable por razón de las controversias de la disposición anterior.

Artículo 220. Las disposiciones de este Capítulo no tienen aplicación a las naves de guerra ni a los del Estado afectos exclusivamente a un servicio público.

Capítulo III **Avería Gruesa**

Artículo 221. Las averías gruesas o comunes se regirán por la ley del país de la matrícula de la nave en que hubieran ocurrido.

Las averías particulares se regirán por la ley aplicable al contrato de fletamento de las mercaderías que las sufrieran.

Artículo 222. En defecto de convenciones especiales expresas en las pólizas de fletamento o en los Conocimientos de Embarque, las averías se pagarán conforme a las disposiciones de esta Ley.

Artículo 223. Los gastos extraordinarios y los sacrificios hechos voluntariamente por el capitán o por orden suya, para el bien o salvación común de la nave y de la carga, se reputan averías comunes.

Artículo 224. Se consideran averías comunes:

1. Los daños resultantes del sacrificio de las mercancías, mástiles, máquinas, aparejos y, en general, de todo objeto que forme parte de la nave o de la carga. Estos daños comprenderán no solo el valor de las cosas sacrificadas, sino también todos los

deterioros experimentados por la nave y el cargamento, siempre que sean consecuencia directa o inmediata del sacrificio de las cosas.

Se comprenderán entre estos daños los ocasionados a los objetos que se empleen en uso distinto al que están destinados, e igualmente los que provengan de su uso excesivo, aunque sean conforme a su destino, como forzar las velas o la máquina.

2. Los daños producidos por la encalladura voluntaria efectuada con el propósito de evitar la pérdida total o el apresamiento de la nave o de la carga, y los que resultaran al poner a flote la nave, así como los gastos que esto origine.
3. Los daños causados a la nave y a las mercancías no atacadas por el fuego en las operaciones encaminadas a extinguir el incendio declarado a bordo.
4. Los daños originados a la nave y a la carga para impedir que la primera zozobre.
5. Los sacrificios realizados con objeto de evitar el abordaje.
6. Los gastos de aligeramiento y trasbordo extraordinarios y, en caso de encalladura o varada voluntaria o de arribada forzosa, los gastos de carga, almacenaje y reinstalación a bordo del cargamento, así como los daños que sean consecuencia inmediata y directa de uno de estos hechos.
7. Los demás gastos de arribada forzosa relativos a la nave, incluso, los salarios y alimentos de la tripulación, durante esta.

Los gastos de arribada no entrarán en la regla o ajuste de la cuenta por mucho que dure la causa que la hubiera determinado.

8. Los gastos de estancia extraordinaria en un puerto de escala, cuando la proximidad del enemigo impida abandonarlo.
9. Los daños y gastos ocasionados al defender la nave y la carga contra enemigos y piratas, quedando comprendidos en estos, los gastos de curación, los de funeral y el importe de las indemnizaciones que haya que pagar cuando los individuos de la tripulación resulten heridos o muertos en defensa de la nave.
10. La indemnización por asistencia.
11. Los gastos resultantes de las colectas de dinero hechas durante el viaje para pagar las averías comunes, así como los que ocasione la liquidación de estas. Se comprenden en estos gastos, las pérdidas de las mercancías vendidas en el viaje, el premio e intereses del préstamo a la gruesa y la prima del seguro de las sumas empleadas, así como el costo del peritaje necesario para formular la cuenta de dichas averías.

Artículo 225. No se incluirán en las averías comunes, las mercancías colocadas sobre cubierta, salvo el caso en que la ley permita la conducción en esa forma, ni aquellas respecto de las cuales no se haya expedido Conocimiento de Embarque y no consten en el manifiesto o en el Registro de la Carga, ni tampoco los aparejos e instrumentos no inventariados.

Artículo 226. Habrá lugar a repartir la avería común por contribución, siempre que la nave o el cargamento se salven en todo o en parte.

No es preciso que el resultado útil, en vez de proceder directamente al sacrificio, se produzca a consecuencia de circunstancias independientes.

Artículo 227. La masa que deba contribuir se compondrá:

1. Del valor neto íntegro que hubieran tenido, en el momento y lugar de la descarga, las cosas sacrificadas con inclusión del flete satisfecho por adelantado.
2. Del valor neto íntegro que tengan en el mismo lugar y momento, las cosas salvadas, incluso, las que se especifican en el artículo 223, comprendiendo el flete pagado de antemano, así como el importe del daño que les ha sido causado por el salvamento común.
3. Del flete y del precio del pasaje que se hallaran pendientes de pago, de los cuales se deducirán los gastos que se hubieran evitado si la nave 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 reembolsarán, en su caso, por contribución.

Artículo 228. La masa que deberá ser indemnizada por contribución se compondrá:

1. Del 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 de la nave, el valor se fijará 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. De 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. De los gastos extraordinarios hechos conforme al artículo 223.

Artículo 229. Las reglas relativas a la avería común se aplicarán también cuando el peligro, causa directa del sacrificio o del gasto, provenga de falta cometida por el capitán, la tripulación o una persona interesada en el cargamento o de vicio propio de la nave o de la mercancía.

El recurso que puede ejercitarse por razón de la falta o del vicio propio es independiente de la reglamentación de la avería común.

Artículo 230. Las averías comunes sucesivas se reglamentarán o liquidarán al fin del viaje, como si constituyeran una sola.

Artículo 231. La reglamentación de la avería se llevará a efecto en el puerto de destino.

Artículo 232. Habrá lugar al reparto y liquidación de averías solamente en el caso de que la nave y la carga o uno de estos, resultaran salvados en todo o en parte.

Artículo 233. Para hacer los gastos y realizar los daños correspondientes a la avería gruesa, procederá resolución del capitán, tomando previa deliberación con el piloto y demás oficiales de la nave, y audiencia de los interesados en la carga que se hallaran presentes.

Si estos se opusieran y el capitán y los oficiales en su mayoría o el capitán, separándose de la mayoría, estimaran necesarias ciertas medidas, podrán ejecutarse bajo su responsabilidad, sin perjuicio del derecho de los cargadores a ejercer el suyo contra el capitán ante el juez competente, si pudieran probar que procedió con malicia, impericia o descuido.

Si los interesados en la carga, estando en la nave, no fueran oídos, no contribuirán a la avería gruesa, imputable en esta parte al capitán, a no ser que la urgencia del caso fuera tal, que faltase el tiempo necesario para la previa deliberación.

Artículo 234. El acuerdo adoptado para causar los daños que constituyen la avería común se extenderá necesariamente en el libro de navegación, expresando los motivos y las razones en que se apoyó, los votos en contrario y el fundamento de la disidencia, si existiera, y las causas irresistibles y urgentes a que obedeció el capitán, si hubiera obrado por sí.

En el primer caso, el acta se firmará por todos los presentes que sepan hacerlo, de ser posible, antes de proceder a la ejecución, y cuando no lo fuera, en la primera oportunidad. En el segundo, por el capitán y los oficiales de la nave.

En el acta, y después del acuerdo, se expresarán, circunstancialmente, todos los objetos arrojados, y se hará mención de los desperfectos que se causen a los que se conserve en la nave. El capitán tendrá obligación de entregar una copia del acta a la autoridad judicial marítima del primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas de su llegada, y de ratificarla luego, bajo juramento.

Artículo 235. El capitán dirigirá la echazón y mandará a arrojar los efectos en el orden siguiente:

1. Los que se hallen sobre cubierta, empezando por los que embaracen la maniobra o perjudiquen la nave, prefiriendo, si es posible, los más pesados y de menos utilidad y valor.
2. Los que estén bajo la cubierta superior, comenzando siempre por los de más peso y menos valor, hasta la cantidad y número que fueran absolutamente indispensables.

Artículo 236. Para que puedan computarse en las averías gruesa y los dueños de los efectos echados tengan derecho a indemnización será preciso, en cuanto a la carga, que con el respectivo Conocimiento de Embarque se acredite su existencia a bordo y, en cuanto a los efectos pertenecientes a la nave, que se haga igual comprobación por medio del inventario formado antes de la salida.

Artículo 237. Si aligerando la nave por causa de tempestad, para facilitar su entrada en el puerto o rada, se trasbordara a lanchas o barcas alguna parte del cargamento y se perdiera, el dueño de esta parte tendrá derecho a la indemnización, como si la pérdida hubiera sido originada por avería gruesa.

Artículo 238. Serán averías simples o particulares, por regla general, todos los gastos o perjuicios causados en la nave o en su cargamento que no hubieran sido redundando en beneficio y utilidad común de todos los interesados en la nave y su carga y, especialmente, los siguientes:

1. Los daños que sobrevinieran al cargamento desde su embarque hasta su descarga, por accidentes de mar o por fuerza mayor, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos.
2. Los daños y gastos que sobrevinieran a la nave en su casco, aparejos, armas y pertrechos por las mismas causas y motivos, desde que se hizo a la mar en el puerto de salida hasta que ancló y fondeó, en el de su destino.
3. Los daños sufridos por las mercaderías cargadas sobre cubierta.
4. Los sueldos y alimentos de la tripulación, cuando la nave fuera detenida o embargada por orden legítima o fuerza mayor, si el fletamento estuviera contratado por un tanto el viaje.
5. Los gastos necesarios de arribada a un puerto para repararse o aprovisionarse.
6. El menor valor de los géneros vendidos por el capitán en arribada forzosa para pago de alimentos y de salvamento de la tripulación o los ocasionados para cubrir cualquiera otra necesidad de la nave.
7. Los alimentos y salarios de la tripulación mientras la nave estuviera en cuarentena.
8. El daño inferido a la nave o cargamento por el choque o abordaje siendo fortuito e inevitable.
9. Si el accidente ocurre por culpa o descuido del capitán, este responderá de todo el daño causado.
10. Cualquier daño que resulte al cargamento por faltas, descuido o baraterías del capitán o de la tripulación, sin perjuicio del derecho del propietario a la indemnización correspondiente contra el capitán, la nave y flete.

Título IV

Crédito Marítimo y sus Respectivos Privilegios

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 239. Los créditos que conforme a las disposiciones de este Título afecten la nave, el flete o la carga serán pagados con el precio de ellos de preferencia a cualquier otro privilegio general o especial sobre muebles y en el orden que los enumera el Capítulo respectivo.

Artículo 240. En caso de deterioro o disminución de la cosa sobre la cual recae el crédito, se ejercerá el privilegio sobre lo que reste o fuera recuperado o salvado.

Artículo 241. El acreedor cuyo privilegio quedara postergado en virtud de uno preferente que pesara además sobre otros objetos, se entenderá subrogado en el privilegio sobre estos, siempre que el acreedor a quien correspondiera estuviera totalmente pagado.

El mismo derecho corresponderá a los demás acreedores privilegiados perjudicados con dicha subrogación.

Artículo 242. Los créditos privilegiados de igual categoría concurrirán entre sí y en proporción a su importe en caso de insuficiencia de la cosa, si fueran contraídos en el mismo puerto antes de la salida.

Pero, si habiéndose emprendido o continuado se contrajeran, posteriormente, créditos de la misma especie, los créditos posteriores serán preferidos a los anteriores.

Artículo 243. En caso de cesión o traspaso de un título de crédito privilegiado, el endoso producirá también la transferencia del privilegio.

Capítulo II

Créditos Privilegiados sobre la Nave

Artículo 244. Tendrán privilegio sobre la nave y concurrirán sobre su precio en el orden que expresa el presente artículo, los créditos siguientes:

1. Las costas judiciales causadas en el interés común de los acreedores marítimos.
2. Los gastos, las indemnizaciones y los salarios de asistencia y de salvamento debidos por el último viaje.
3. Los salarios, las retribuciones y las indemnizaciones debidas al capitán y a individuos de la tripulación por el último viaje.
4. La hipoteca naval.
5. Los créditos a favor del Estado panameño en concepto de tasas e impuestos.
6. Los salarios y estipendios debidos a los estibadores y muelleros contratados directamente por el propietario, operador o capitán de la nave para la carga o descarga de esta en su último arribo.
7. Las indemnizaciones a que hubiera lugar por perjuicios causados por culpa o negligencia.
8. Las cantidades debidas a título de contribución en las averías comunes.
9. Las sumas debidas en virtud de obligaciones contraídas para las necesidades y aprovisionamiento de la nave.
10. Las cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco de la nave y aparejos para los pertrechos, armamento y aprestos, si el contrato hubiera sido celebrado y firmado antes de que la nave salga del puerto donde tales obligaciones se contrajeron, y las primas del seguro por los últimos seis meses.
11. Los salarios de prácticos y de guardianes y los gastos de conservación y custodia de la nave, sus aparejos y pertrechos después del último viaje y entrada al puerto.
12. Las indemnizaciones debidas a los cargadores y pasajeros por falta de entrega de las cosas cargadas o por avería de estas, imputables al capitán o a la tripulación en el último viaje.
13. El precio de la última adquisición de la nave y los intereses debidos desde los últimos dos años.

Artículo 245. La afectación de la nave al pago de los créditos marítimos se extinguirá por la venta judicial de esta.

La nave enajenada, extrajudicialmente, se traspasará al comprador sujeta a todos los créditos marítimos que la afectan. La afectación de la nave al pago de dichos créditos marítimos caducará transcurridos seis meses, contados a partir de la inscripción en el Registro Público de la transmisión del dominio.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no se aplicará a la hipoteca naval.

Artículo 246. No podrá tener lugar la extinción del privilegio respecto del acreedor privilegiado que, antes de la expiración del plazo expresado en el artículo anterior, haya instaurado diligencias judiciales para obtener el reconocimiento de su privilegio.

Capítulo III Créditos Privilegiados sobre el Flete

Artículo 247. Tienen privilegio sobre el flete y concurrirán sobre su precio en el orden que expresa el presente artículo, los créditos siguientes:

1. Las costas judiciales hechas en el interés común de los acreedores.
2. Los gastos, las indemnizaciones y los salarios de asistencia y salvamentos debidos por el último viaje.
3. Los salarios, las retribuciones y las indemnizaciones debidas al capitán y a individuos de la tripulación por el viaje en que fue devengado el flete.
4. Las sumas debidas por contribución en las averías comunes.
5. Los préstamos a la gruesa sobre el flete devengado.
6. Las primas de seguro.
7. Las sumas del capital y los intereses debidos en virtud de obligaciones contraídas por el capitán sobre el flete, con las formalidades legales.
8. Las indemnizaciones debidas a los cargadores o fletadores por falta de entrega de las cosas embarcadas o por las averías de estas imputables al capitán o a la tripulación en el último viaje.
9. Cualquier otra deuda garantizada con un préstamo a la gruesa o con hipoteca naval o prenda sobre el flete debidamente inscrita.

Capítulo IV Créditos Privilegiados sobre la Carga

Artículo 248. Tienen privilegio sobre los efectos embargados y concurrirán sobre su previo en el orden que expresa el presente artículo, los créditos siguientes:

1. Las costas judiciales hechas en el interés común de los acreedores.
2. Los gastos, las indemnizaciones y los salarios de asistencia y salvamento debidos por el último viaje.
3. Los impuestos comerciales o los derechos fiscales debidos por las mismas cosas en el lugar de la descarga.

4. Los gastos de transporte y los de la carga.
5. El alquiler de los depósitos de las cosas descargadas.
6. Las sumas debidas por contribución en las averías comunes.
7. Los préstamos a la gruesa y las primas del seguro.
8. Las sumas del capital y los intereses debidos por las obligaciones contraídas por el capitán sobre la carga con las formalidades debidas.
9. Cualquier otro préstamo con prenda sobre la carga, si el prestamista posee el Conocimiento.

Capítulo V

Hipoteca Naval

Artículo 249. Las naves mercantes podrán ser objeto de hipoteca en los mismos términos establecidos en el Código Civil para la hipoteca de inmuebles.

Las prescripciones de dicho Código regirán la hipoteca naval en cuanto no estén en contradicción con el presente Capítulo.

Artículo 250. Los Consulados a que se refiere el artículo 8 quedan facultados para recibir y tramitar solicitudes de inscripción preliminar de los documentos, constitución, modificación o cancelación de hipotecas o cesión de créditos hipotecarios sobre naves de la Marina Mercante, en la forma señalada en los artículos siguientes.

Artículo 251. La inscripción preliminar de hipotecas sobre naves nacionales se hará en la forma siguiente:

1. El interesado solicitará al Consulado la inscripción preliminar, mediante un formulario que será suministrado por la Dirección General del Registro Público, en el cual se indicarán, por lo menos, los nombres y domicilios del deudor y acreedor hipotecario, la cantidad garantizada, la tasa de interés, el vencimiento del capital e intereses, el nombre actual y anterior de la nave, el número de su patente de navegación, sus tonelajes y dimensiones principales y el valor o precio que se asigna a la nave para propósitos de remate, datos que se obtendrán de la hipoteca presentada al Cónsul por el interesado.
2. Una vez cotejados los datos del formulario con los datos del documento de hipoteca y comprobado el pago de los derechos de registro de este, el Cónsul transmitirá el texto de la solicitud del interesado al Registro Público en la ciudad de Panamá, indicando el hecho de haberse efectuado, el pago y el número del recibo correspondiente.
3. Recibida la comunicación del Cónsul en el Registro Público, este la anotará en el Diario por el orden de su hora de llegada y, de no existir impedimento legal, procederá a su inscripción preliminar mediante la digitalización de documento enviado por el Cónsul y comunicará a este, la autorización para expedir un certificado de inscripción preliminar con indicación de la fecha y la hora del ingreso de la comunicación y los datos de inscripción.

Las comunicaciones a que se refiere este artículo se harán por facsímil, correo electrónico u otro medio aceptado y deberán ser pagados previamente en el Consulado por el interesado.

En los casos en que exista una razón que impida la inscripción preliminar de cualquier documento, el registrador procederá de inmediato a comunicarle al Cónsul de la existencia y naturaleza de esa circunstancia, a fin de que se hagan las aclaraciones, reformas o correcciones que correspondan. Si no se subsanara el impedimento advertido en el plazo de diez días hábiles, quedará sin efecto la anotación hecha en el Diario.

4. Recibida la autorización del Registro Público, el Cónsul expedirá y entregará al interesado un certificado de inscripción preliminar en un formulario que será suministrado por la Dirección General del Registro Público, a tal efecto.

El Cónsul conservará un ejemplar del documento de hipoteca firmado por las partes, y entregará al interesado otro ejemplar igualmente firmado por las partes, haciendo constar que se trata de copia fiel del documento que sirvió de base a la solicitud de inscripción preliminar.

La inscripción preliminar a que se refiere este artículo, podrá solicitarse al Registro Público en la ciudad de Panamá por intermedio de abogado idóneo para ejercer en la República con base en documento debidamente legalizado y cotejado con el extracto correspondiente por un notario público quien deberá conservar copia del documento original.

El extracto, debidamente cotejado por notario, será presentado al Registro Público el cual lo anotará en el Diario del Registro y, de no existir impedimento legal, procederá a su inscripción preliminar mediante la digitalización del extracto mencionado y expedirá al interesado un certificado de inscripción preliminar, con indicación de la fecha y la hora de ingreso del documento y los datos de inscripción, o autorizará al Cónsul que el interesado indique para que emita dicho certificado.

En los casos en que exista una razón que impida la inscripción preliminar, el registrador procederá de inmediato a comunicarle al interesado la existencia y naturaleza de esa circunstancia, a fin de que se hagan las aclaraciones, reformas o correcciones que correspondan.

Si no se subsanara el impedimento advertido en el plazo de diez días hábiles, quedará sin efecto la anotación hecha en el Diario.

Artículo 252. La inscripción preliminar de que trata el artículo anterior producirá los efectos de la inscripción definitiva, pudiendo el acreedor ejercitar todos los derechos derivados de la hipoteca durante seis meses, contados a partir de la fecha y hora de la anotación en el Diario del Registro Público, plazo dentro del cual el interesado deberá hacer protocolizar la hipoteca y presentarla para su inscripción definitiva en el Registro Público, por intermedio de abogado idóneo para ejercer en la República.

Un extracto firmado por las partes del contrato de hipoteca naval que sirvió de base para el registro preliminar podrá registrarse permanentemente por medio de abogado idóneo, presentado este junto al documento original de hipoteca naval a la notaría, siempre que

contenga las cláusulas relativas al artículo 260 de esta Ley y cualquier otra que se considere necesaria.

Dicho extracto del documento original que reposa en la correspondiente notaría, será protocolizado por notario para su posterior inscripción en el Registro Público.

Una vez expirado el plazo de seis meses sin que se hubiera presentado el documento o su extracto para su registro definitivo, el Registro Público deberá notificar dicha situación al acreedor hipotecario mediante edicto que permanecerá fijado por un periodo de cinco días hábiles y, a partir de su desfijación, el acreedor hipotecario contará con un periodo de treinta días hábiles sin que se hubiera presentado el documento o extracto para su registro definitivo, la inscripción preliminar caducará de pleno derecho y el Registro Público procederá, de oficio, a practicar las anotaciones correspondientes.

Practicada la inscripción definitiva de la hipoteca o de su extracto, sus efectos se retrotraerán a la fecha y hora de la anotación en el Diario, de la solicitud de inscripción preliminar.

Artículo 253. Si al procederse a la inscripción definitiva, surgiera una falta subsanable, esta podrá corregirse en el plazo de seis meses, a partir de la notificación personal o por edicto del auto de suspensión de la inscripción, sin perjuicio de que, durante dicho plazo adicional la inscripción preliminar continúe surtiendo sus efectos legales.

Si no pudiera hacerse la notificación personal a que se refiere el párrafo anterior, dentro del plazo de cinco días hábiles, contado a partir de la fecha de la expedición del auto de suspensión, se hará la notificación mediante un edicto por el término de quince.

Artículo 254. Si la nave estuviera hipotecada, el Registro Público ordenará la inscripción preliminar de la nueva hipoteca cuya anotación se solicita, con la prelación que le corresponda.

La inscripción preliminar de una cancelación de hipoteca naval se tramitará en la forma siguiente:

1. El Cónsul solicitará la inscripción preliminar de la cancelación de hipoteca, en formulario que será suministrado por la Dirección del Registro Público, en el cual se indicarán, por lo menos, el nombre y domicilio del hacedor hipotecario, los datos de inscripción de la hipoteca que se cancela, el nombre de la nave hipotecada y la voluntad de cancelar la hipoteca, los datos que se obtendrán del documento de cancelación de hipoteca presentado al Cónsul por el interesado.
2. Una vez comparados los datos del formulario con los del documento de cancelación de hipoteca y comprobado el pago de los derechos de registro de la cancelación, el Cónsul transmitirá el texto de la solicitud del interesado al Registro Público en la ciudad de Panamá, indicando el hecho de haberse efectuado el pago y el número del recibo correspondiente.
3. Recibida la comunicación del Cónsul en el Registro Público, este la anotará en el Diario por el orden de su hora de llegada y, de no existir impedimento legal, procederá a su inscripción preliminar mediante la digitalización del documento

enviado por el Cónsul y comunicará a este la autorización para expedir un certificado de inscripción preliminar, con indicación de la fecha y hora del ingreso de la comunicación y los datos de inscripción.

Las comunicaciones a la que se refiere este artículo se harán por facsímil, correo electrónico u otro medio aceptado y deberán ser pagadas, previamente, en el Consulado, por el interesado.

En los casos en que exista una razón que impida la inscripción preliminar de cualquier documento, el registrador procederá, de inmediato, a comunicarle al Cónsul de la existencia y naturaleza de esa circunstancia, a fin de que se hagan las aclaraciones, reformas o correcciones que correspondan.

Si no se subsanara el impedimento advertido en el plazo de diez días hábiles, quedará sin efecto la anotación hecha en el Diario.

4. El Cónsul conservará un ejemplar del documento de cancelación de hipoteca firmado por el acreedor hipotecario, remitirá uno a la Dirección General Consular y de Naves y entregará al interesado otro ejemplar, igualmente firmado, haciendo constar que se trata de copia fiel del documento que sirvió de base a la solicitud de anotación de cancelación de hipoteca.

La inscripción preliminar a que se refiere este artículo podrá solicitarse al Registro Público en la ciudad de Panamá por intermedio de abogado idóneo para ejercer en la República, con base en documento debidamente legalizado y cotejado con el extracto correspondiente por un notario público, quien deberá conservar copia del documento original.

El extracto, debidamente cotejado por notario, será presentado al Registro Público, el cual lo anotará en el Diario del Registro y, de no existir impedimento legal, procederá a su inscripción preliminar mediante la legalización del extracto mencionado y expedirá al interesado un certificado de inscripción preliminar, con indicación de la fecha y hora de ingreso del documento y los datos de inscripción, o autorizará al Cónsul que el interesado indique para que emita dicho certificado.

En los casos en que exista una razón que impida la inscripción preliminar, el registrador procederá, de inmediato, a comunicarle al interesado de la existencia y naturaleza de esa circunstancia, a fin de que se hagan las aclaraciones, reformas o correcciones que correspondan.

Si no se subsanara el impedimento advertido en el plazo de diez días hábiles, quedará sin efecto la anotación hecha en el Diario.

5. La inscripción preliminar de que trata este artículo, producirá los efectos de la inscripción definitiva, durante seis meses contados a partir de la fecha y hora de la anotación en el Diario del Registro Público, plazo dentro del cual, el interesado deberá hacer protocolizar la cancelación y presentarla para su inscripción definitiva en el Registro Público de la ciudad de Panamá, por intermedio de abogado idóneo para ejercer en la República.

No será necesaria la presentación de constancia de pago de tasa anual cuando una sociedad anónima panameña, actúe como propietaria o acreedora hipotecaria en

transacciones que involucren el registro de un título, hipoteca o cancelación de hipoteca.

Una vez expirado este plazo sin que se hubiera presentado el documento para su registro definitivo, la anotación caducará de pleno derecho y el Registro procederá, de oficio, a practicar las anotaciones correspondientes.

Practicada la inscripción definitiva, sus efectos se retrotraerán a la fecha y hora de la anotación en el Diario de la solicitud de cancelación. Las faltas subsanables que surjan al procederse a la inscripción definitiva de la cancelación de hipoteca podrá corregirse con sujeción al procedimiento y plazos establecidos en el artículo 253.

Artículo 255. No podrá constituirse hipoteca sobre una nave, sino por su propietario o por su legítimo representante con poder suficiente para el caso.

Todo propietario de nave abanderada, provisionalmente, cuyo título de propiedad aún no esté inscrito en el Registro Público, podrá otorgar hipoteca sobre dicha nave. Al inscribirse, posteriormente, en el Registro Público el título de propiedad, el interesado deberá registrar en dicho Registro la hipoteca así otorgada para que produzca efectos legales contra terceros.

Cuando la propiedad de la nave pertenece a dos o más personas, será preciso que exista acuerdo de todos los partícipes o de la mayoría de ellos, computada de acuerdo con el artículo 18.

Sin embargo, el partícipe podrá hipotecar, separadamente, su parte en la nave, en favor de otro partícipe o de otra persona, siempre que en este último caso, deje a salvo el respectivo contrato para el caso de venta judicial de la parte hipotecada, el derecho de tanteo concedido a los propietarios en el artículo 24.

Artículo 256. En el caso de una hipoteca naval constituida para garantizar el cumplimiento de obligaciones futuras o sujetas a condición suspensiva, no serán aplicables los artículos 1591 y 1592 del Código Civil.

Parágrafo. Lo dispuesto en este artículo se aplicará a las hipotecas ya inscritas a la fecha de entrada en vigencia de esta Ley, que garanticen obligaciones futuras o sujetas a condición suspensiva.

Artículo 257. Lo dispuesto en el artículo anterior se aplicará a todas las obligaciones, sea cual fuera su especie, garantizadas con hipoteca naval, como las que surjan de contratos de líneas de crédito rotativas o de otras clases o en virtud de estipulaciones que prevean la entrega, el pago o amortización de estas en diferentes tipos de moneda o medios de pago.

Artículo 258. Cuando la hipoteca naval se constituya para garantizar obligaciones que surjan de un contrato de apertura de crédito, como el de línea de crédito o el sobregiro, el pago de la totalidad de las sumas adelantadas durante la vigencia de este, no extinguirá dicho contrato ni la hipoteca que garantiza las obligaciones que de él deriven. Dicho contrato e hipoteca

tampoco se extinguirán por la variación en la moneda, las fechas de pago o medio de pago convenido ni por la variación de los intereses pactados.

Asimismo, la sustitución de un deudor por otro no producirá la extinción de la obligación principal de la hipoteca.

Artículo 259. Toda transmisión de un crédito hipotecario a cualquier título que sea, deberá ser inscrita en el registro mercantil, del mismo modo que el título originario, sin lo cual la transmisión no producirá efecto legal contra tercero.

Artículo 260. El contrato de hipoteca naval, otorgado dentro o fuera de la República, podrá celebrarse en cualquier idioma y deberá constar, por escrito, en escritura pública o documento privado.

Si se celebrara por documento privado, la firma de los otorgantes deberá ser autenticada por un notario público o por un Cónsul de la República de Panamá, en ejercicio de funciones notariales.

El contrato de la hipoteca naval podrá, además, celebrarse de acuerdo con las formalidades exigidas en el país de su otorgamiento.

En todo caso, el contrato de hipoteca solo surtirá efectos contra terceros desde su presentación al Registro Público. Para efectuar dicha presentación, el documento deberá haber sido previamente legalizado mediante apostilla o por un Cónsul de la República de Panamá.

El documento de hipoteca podrá contener todas las estipulaciones que las partes consideren conveniente incluir, pero, en todo caso, deberá contener:

1. El nombre y domicilio del que otorga la hipoteca y del acreedor hipotecario.
2. El importe fijo o máximo del capital garantizado o de las obligaciones aseguradas.

La hipoteca garantizará, además del capital o las obligaciones que se estipulan son aseguradas, la totalidad de los intereses que se devenguen, las costas, los gastos de cobranza, las sumas resultantes de la fluctuación de moneda o medio de pago y demás serán acordados por cualquier otro concepto en el contrato de hipoteca.

Se presume, tanto entre las partes como respecto de terceros, salvo prueba en contrario, que las sumas adeudadas, sea en concepto de capital e intereses u otras sumas garantizadas por la hipoteca, serán las que se expresen en el respectivo libelo de demanda.

3. Las fechas de pago del capital o cumplimiento de las obligaciones garantizadas e intereses, o la forma de determinar dichas fechas, salvo que la hipoteca se haya constituido para garantizar obligaciones exigibles a requerimiento, futuras o sujetas a condición suspensiva.
4. El caso de que se hubieran pactado intereses, deberán determinar en el contrato de hipoteca la tasa de interés convenida o la forma de calcularla.

Entre otros, los intereses podrán estipularse con referencia al tipo que rige en un determinado mercado, o por el tipo bancario a prestatarios seleccionados en cualquier mercado, o por referencia al costo de fondos. El tipo que puede adaptarse

como existente al firmarse el contrato, o según las fluctuaciones que este sufra en el transcurso del plazo del crédito.

Los créditos garantizados con hipoteca naval no estarán sujetos a interés máximo y, por tanto, no están sujetos las disposiciones legales que las limitan. No obstante, la Superintendencia de Bancos podrá establecer un interés máximo para estos créditos cuando el gravamen hipotecario se constituya sobre naves de servicio interior.

5. El nombre, el número de patente, distintivos de llamada si los tuviera, tonelajes y dimensiones de registro. Si la nave hipotecada estuviera en construcción, se indicarán las circunstancias establecidas en el artículo 263.
6. Cuando se hipotequen varias naves para garantizar un solo crédito podrá determinarse la cantidad o parte del gravamen de que cada nave debe responder. Si no se hace esta determinación, podrá repetir el acreedor por la totalidad de la suma garantizada contra cualquiera de las naves o contra todas ellas.

Las estipulaciones a las cuales se refieren los numerales 3 y 4 de este artículo podrán estar incluidas en el contrato de hipoteca o en extractos o contratos y anexos que se adjuntan al contrato de hipoteca para su inscripción.

En el evento de que la hipoteca se constituya en garantía de crédito determinado en su existencia o cuya cuantía no se pueda precisar al momento de la celebración del contrato de la hipoteca, bastará que se mencionen los datos indispensables que permitan identificar la relación obligatoria y que se asigne un límite predeterminado de cuantía de la responsabilidad hipotecaria.

Artículo 261. El documento en que se constituya la hipoteca naval deberá ser firmado por el otorgante o su apoderado, y presentado al Registro de Comercio para su inscripción.

Artículo 262. En el caso de que se haya determinado la cantidad o parte del gravamen de que cada nave debe responder, tal como lo autoriza el numeral 6 del artículo 260, tal determinación se entenderá sin perjuicio de que si la hipoteca no alcanzara a cubrir la totalidad del crédito, el acreedor puede repetir por la diferencia contra las demás naves hipotecadas que conserve el deudor en su poder, pero sin prelación en cuanto a dicha diferencia sobre los que, después de inscrita la hipoteca hayan adquirido algún derecho real en las mismas naves. Si vendidas todas las naves hipotecadas quedara aún sin cubrir parte del crédito, el acreedor podrá repetir contra los demás bienes del deudor.

Artículo 263. Para que pueda constituirse hipoteca sobre una nave en construcción será indispensable que esté adscrita en el Registro Público la propiedad de la nave, para lo cual servirá como título la certificación del astillero correspondiente en la que conste:

1. El nombre de la persona para la cual se construye.
2. El número de patente y licencia de radio asignados.
3. Las dimensiones, tonelaje y servicio de la nave.
4. El lugar, nombre y dirección del constructor de la nave.

5. La constancia de la intención del constructor de transferir la propiedad de la nave a favor de la persona para la cual se construye y la aceptación de esta.

La vigencia del registro preliminar del título y de la hipoteca en los casos de naves en construcción se retrotraerá a la fecha y hora de la anotación en el Diario del Registro Público de dicha inscripción preliminar.

Artículo 264. Los Consulados a que se refiere el artículo 8 quedan facultados para recibir solicitudes de inscripción preliminar de títulos de propiedad e hipotecas sobre naves en construcción, cumpliendo con los requisitos establecidos en el artículo anterior y con lo dispuesto en los artículos 8, 9, 10 y 11 de esta Ley.

Artículo 265. La hipoteca naval comprenderá junto con el casco, y salvo pacto expreso en contrario, los aparejos, las máquinas y demás accesorios de la nave sobre el cual pesa.

Igualmente, comprenderá, si otra cosa no fuera convenida, los fletes denegados y no percibidos por el viaje que estuviera haciendo, o lo último que hubiera rendido al hacerse efectivo el crédito hipotecario, las indemnizaciones que a la nave correspondan por abordaje u otros accidentes que den lugar a estas y por la del seguro, en caso de siniestro.

Artículo 266. Para el caso previsto en el párrafo final del artículo anterior, con la inscripción de la hipoteca podrá el acreedor hipotecario hacer retener por el asegurador el valor del seguro.

Artículo 267. Si la indemnización por el segundo caso de siniestro hubiera sido excluida de la hipoteca expresamente, el acreedor que hubiera hecho inscribir su derecho podrá asegurar la nave o parte de la nave hipotecada, en garantía de su crédito.

Artículo 268. Los aseguradores con quienes hubieran contratado quedarán, en caso de pagar el valor del seguro a un acreedor hipotecario, subrogados a él en sus derechos contra el deudor.

Artículo 269. En caso de pérdida de la nave o de quedar inutilizada para la navegación, los acreedores hipotecarios podrán ejercer sus derechos sobre los objetos salvados o el producto de estos, aun cuando sus créditos no estuvieran vencidos.

Artículo 270. La hipoteca naval debidamente inscrita estará, directa e inmediatamente, sujeta a la nave sobre la que se impone el cumplimiento de las obligaciones y en cuya garantía se constituye, sea cual fuera su poseedor.

Si la hipoteca tan solo afectara una parte de la nave, el acreedor puede embargar y hacer vender dicha parte.

Artículo 271. La acción hipotecaria prescribirá junto con la obligación a que accede.

Capítulo VI

Embargo y Venta de los Navíos

Artículo 272. La nave afecta a crédito marítimo exigible podrá ser embargada y vendida, judicialmente, en el puerto en que se encuentre a instancia del acreedor legítimo. El capitán representará al propietario en el juicio respectivo.

Será válido el pacto que faculte al acreedor hipotecario a vender, extrajudicialmente, la nave hipotecada en caso de incumplimiento del deudor. El propietario de la nave podrá otorgar un mandato irrevocable al acreedor hipotecario para este propósito.

La venta extrajudicial de la nave quedará sujeta a las siguientes reglas:

1. El acreedor deberá notificar al propietario que se propone vender la nave por lo menos veinte días calendario antes de la fecha en que ha de realizarse la venta. De existir otras hipotecas inscritas, dicha notificación deberá hacerse también a los acreedores hipotecarios inscritos.
2. El acreedor hipotecario será responsable de los perjuicios que ocasione el ejercicio de este mandato.
3. La propiedad de la nave vendida, extrajudicialmente, en la forma prescrita en el presente artículo, se transmitirá al comprador con sus deudas y gravámenes, salvo por el gravamen hipotecario que dio lugar a la venta, el cual quedará extinguido.

Artículo 273. Podrá pactarse en el contrato de hipoteca naval que el acreedor puede tomar posesión y administrar la nave, si lo estima conveniente, para la protección de su crédito, cobrar los fletes y aplicarlos al pago de las sumas adeudadas.

El acreedor podrá ejercer este derecho aun cuando la nave se encuentre en poder de terceros.

El acreedor será responsable de los perjuicios que ocasione con la administración de la nave.

El propietario podrá solicitar, judicialmente, que se prive al acreedor hipotecario de la posesión de la nave en caso de mala administración.

El acreedor hipotecario está en la obligación de rendir cuentas al propietario cada tres meses y al término de la administración, salvo que otra cosa se hubiera convenido.

Existiendo acreedores hipotecarios de distinto rango, el derecho a tomar posesión y a administrar la nave, se ejercitará de acuerdo con el orden de prioridad de las respectivas hipotecas.

Artículo 274. Ninguna nave cargada y pronta para hacer viaje podrá ser embargada ni detenida, excepto para hacer efectivos créditos marítimos. Podrán hacerse cesar los efectos del embargo mediante caución satisfactoria de que la nave regresará al puerto dentro del plazo que se fije, so pena de pagar la deuda demandada en cuanto fuera legítima.

Artículo 275. Por las deudas particulares de un copartípe en la nave, no podrá ser esta detenida, embargada ni ejecutada en su totalidad, debiendo el procedimiento limitarse a la

porción que tenga el deudor, sin estorbar la navegación, siempre que los demás copartícipes dieran fianza por la parte que pudiera corresponder al ejecutado, acabada la expedición.

Artículo 276. Siempre que se haga embargo en una nave, se inventariarán, detalladamente, todos sus aparejos y pertrechos, en caso de que pertenezcan al propietario de la nave.

Artículo 277. Los capitanes, maestros o patrones no están autorizados, por razón de su oficio, para enajenar las naves de su mando, pero si la nave que estuviera en viaje llegara al estado de innavegabilidad podrán solicitar su venta ante el Cónsul de la República y, si no lo hubiera, ante el juez competente del puerto de su primera escala o arribada, dando justificación del daño que haya sufrido, y de que no puede ser rehabilitada para continuar el viaje.

Comprobada tal situación, el Cónsul de la República o el juez, autorizará la venta judicial, y esta se hará encontrándose la nave en alguno de los puertos de la República, en la forma prescrita para las ventas judiciales.

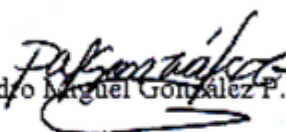
Artículo 278. La presente Ley deroga el Libro Segundo del Código de Comercio de Panamá y el artículo 11 de la Ley 44 de 26 de julio de 2004.

Artículo 279. Esta Ley comenzará a regir desde su promulgación.

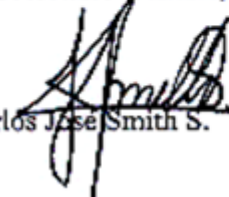
COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Proyecto 340 de 2007 aprobado en tercer debate en el Palacio Justo Arosemena, ciudad de Panamá, a los treinta días del mes de junio del año dos mil ocho.

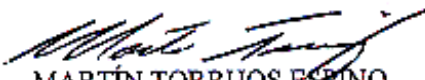
El Presidente,

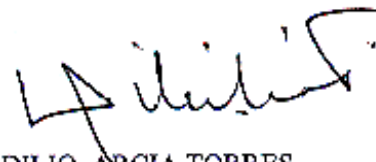

Pedro Miguel González P.

El Secretario General,


Carlos José Smith S.

ÓRGANO EJECUTIVO NACIONAL. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA.
PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ, 6 DE agosto DE 2008.


MARTÍN TORRIJOS ESPINO
Presidente de la República


DILIO ARCIA TORRES
Ministro de la Presidencia