

CONGRESO DE LA NACIÓN

República Argentina

LEY 20.094 · 1973

NAVEGACIÓN

Boletín Oficial, 2 de marzo de 1973 · 680 artículos

Texto actualizado al 16 de noviembre de 2026

ÍNDICE

Navegación

Título I 3

Título II. 5

- Capítulo I. 6
- Capítulo II. 15
- Capítulo III 22
- Capítulo IV 24
- Capítulo V 27

Título III 35

- Capítulo I 36
- Capítulo II 47

Parte primera 57

Parte segunda. 59

PARTE TERCERA Conocimientos 66

Parte cuarta 70

Parte quinta 72

Parte primera 74

PARTE SEGUNDA Transporte de pasajeros en líneas regulares 81

PARTE TERCERA Transporte gratuito y amistoso 83

- Sección 7ª 84
- Capítulo III 85

PARTE PRIMERA Disposiciones generales 94

Parte segunda 99

Parte tercera 103

Parte cuarta 107

Parte quinta 110

- Capítulo IV 114
- Título IV 123
- Título V 141
- Título VI 146



TÍTULO I

Artículos 1º a 7º

ARTÍCULO 1°. Todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se rigen por las normas de esta ley, por las de las leyes y reglamentos complementarios y por los usos y costumbres. A falta de disposiciones de derecho de la navegación, y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común.

Buque y artefacto naval

ARTÍCULO 2°. Buque es toda construcción flotante destinada a navegar por agua. Artefacto naval es cualquiera otra construcción flotante auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos.

Buques públicos y privados

ARTÍCULO 3°. Buques públicos son los afectados al servicio del poder público. Todos los demás, aunque pertenezcan al Estado nacional, a las provincias, a las municipalidades o a un estado extranjero, son buques privados.

Buques militares y de policía

ARTÍCULO 4°. Las disposiciones de esta ley se aplican a los buques privados, y a los buques públicos y artefactos navales en lo que fuere pertinente. No están incluidos en el régimen de esta ley los buques militares y de policía.

Ambito de aplicación

ARTÍCULO 5°. Las disposiciones de esta ley se aplican a todo tipo de navegación por agua, excepto en lo que estuviere diversamente dispuesto.

Mar libre

ARTÍCULO 6°. En mar libre y en aguas que no se encuentren bajo la soberanía de algún Estado, se encuentran sometidos al ordenamiento jurídico de la República los buques de pabellón nacional, como si fueran territorio argentino, así como las personas que se hallen a bordo de dichos buques, y los hechos y actos que en ellos se realicen.

Mar territorial extranjero

ARTÍCULO 7°. Se aplicará la misma disposición del artículo precedente a los buques argentinos mientras realicen el paso inofensivo en un mar territorial extranjero, salvo las restricciones impuestas por el derecho internacional público.



TÍTULO II.

Artículos 8º a 147

Capítulo I.

Sección 1ª.

ARTÍCULO 8°. Las aguas navegables de la Nación que sirvan al tráfico y tránsito interjurisdiccional por agua, los puertos y cualesquiera otras obras públicas construidas o consagradas a esa finalidad, son bienes públicos destinados a la navegación y sujetos a la jurisdicción nacional.

Delimitación de los bienes públicos

ARTÍCULO 9°. La delimitación de los bienes públicos destinados a la navegación se hará por el Estado nacional, con intervención de la provincia respectiva, cuando correspondiere.

Uso exclusivo

ARTÍCULO 10. El uso exclusivo de los bienes públicos destinados a la navegación, o de zonas determinadas de los mismos, es otorgado por la autoridad nacional o provincial competentes, según el caso, con intervención de los organismos públicos interesados. Cuando a juicio de éstos, el uso exclusivo otorgado constituya un obstáculo o inconveniente para la libre circulación de las riberas o zonas portuarias, afecte a la navegación o al régimen hidráulico del río, lago, canal o playa, el acto administrativo debe ser confirmado por el Poder Ejecutivo nacional.

Innovación en la forma de uso

ARTÍCULO 11. Cualquier innovación en el uso público o privado de los bienes públicos destinados a la navegación, debe ser autorizada por el organismo competente, en los términos del artículo precedente.

Ocupación o uso indebidos

ARTÍCULO 12. En caso de ocupación o de uso indebidos de los bienes públicos destinados a la navegación, o contrarios a las normas o requisitos que condicionaron el uso exclusivo otorgado, o cuando en esos lugares se efectúen obras no autorizadas por organismos competentes, la autoridad marítima debe intimar la desocupación de la zona afectada, hacer cesar de inmediato el uso indebido, o disponer la paralización de las obras en infracción, según corresponda. Todo ello, sin perjuicio de las acciones o recursos que podrán ejercer los organismos públicos o los particulares interesados.

Facultades de la autoridad marítima

ARTÍCULO 13. Cuando en los casos del artículo anterior, las órdenes impartidas no se cumplan, la autoridad marítima, si razones de interés para la navegación lo justifican, podrá proveer de oficio la desocupación o demolición correspondiente, con cargo a los

responsables, y sin perjuicio de las acciones o recursos que pudieren ejercer las entidades oficiales o los particulares interesados.

Innovaciones en las márgenes

ARTÍCULO 14. Quedan comprendidas en las prescripciones de los artículos precedentes, las innovaciones que se efectúen en las márgenes de los ríos o canales navegables, hasta una distancia de 35 metros a contar de la respectiva orilla, distancia que puede ser reducida en zonas cuyas características así lo justifiquen.

Extracción de arena y cosas similares

ARTÍCULO 15. La extracción de arena, piedra, juncos y cosas similares, se regirá igualmente por las normas de los artículos precedentes.

Sección 2ª.

ARTÍCULO 16. En los puertos y canales está prohibido arrojar a las aguas objetos o sustancias de cualquier clase. La autoridad competente puede extender esta prohibición a otras zonas donde lo exigiere el interés público.

Las pertenencias de los buques o artefactos navales, mercaderías, materiales y, en general, cualquier cosa arrojada o caída a las aguas de puertos o canales, deben ser extraídos por los propietarios o armadores de aquéllos, o por sus representantes, dentro del plazo que al efecto fije la autoridad marítima. Cuando no se cumpla en tiempo con dicha obligación y el objeto sumergido, a juicio de la autoridad marítima, constituya un obstáculo o un peligro para la navegación, dicha autoridad puede proceder de oficio a la extracción, con cargo a los responsables. Si estos no abonaren el importe de los gastos realizados, dentro del plazo fijado, la autoridad marítima debe depositar lo extraído o removido en la aduana más próxima para su venta en pública subasta. Cuando el producido de la venta no alcance a cubrir los gastos de extracción o de remoción de una cosa arrojada o caída por negligencia, los responsables quedan obligados por el monto de la diferencia. Si lo recaudado superare los gastos efectuados, incluyendo los derechos aduaneros cuando corresponda abonarlos, la diferencia se depositará a la orden del juez competente, quien procederá en la forma que se dispone en el título III, capítulo III, sección 3ª.

Buques y artefactos navales náufragos

ARTÍCULO 17. De los buques, artefactos navales y aeronaves náufragos o inactivos y objetos peligrosos en las aguas.

Los buques, artefactos navales y aeronaves de bandera nacional o extranjera, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza que se encuentren en aguas jurisdiccionales argentinas deben ser extraídos, removidos, trasladados a lugares autorizados, demolidos o desguazados, cuando:

a) Se hallen hundidos, varados, o flotando y constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, para las operaciones portuarias, o un peligro inminente o potencial para la

preservación del medio ambiente, de las vías navegables, de la infraestructura portuaria, o un impedimento para el libre escurrimiento de las aguas.

b) Permanezcan inactivos y a criterio de la Autoridad Marítima constituyan un obstáculo o peligro para la navegación, para las operaciones portuarias, o un peligro inminente o potencial para la preservación del medio ambiente, de las vías navegables, de la infraestructura portuaria o un impedimento para el libre escurrimiento de las aguas.

A los efectos de esta ley se considerará inactivo a todo buque, artefacto naval o aeronave, de bandera nacional o extranjera, y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza, que permanezcan sin efectuar operaciones propias de su naturaleza, destino y características; los que no estén armados ni tripulados conforme al tipo de navegación para la cual estuvieran habilitados y los que se encuentren en una situación que implique la no realización de los fines para los cuales fueron construidos o acondicionados.

c) Sean considerados riesgosos de hundimiento, mediante resolución fundada de la Autoridad Marítima.

Los buques, artefactos navales y aeronaves comprendidos en este artículo que por su estado de deterioro hayan perdido su individualidad técnico-jurídica, serán eliminados de los registros respectivos, procediendo la Autoridad Marítima de oficio, con sus propios medios, o a través de terceros, a la extracción, remoción y/o desguace de los mismos, con cargo a sus responsables.

(Artículo sustituido por art. 1° de la Ley N° 26.354 B.O. 25/3/2008)

ARTÍCULO 17 BIS. Procedimiento para la remoción, extracción, traslado, desguace o demolición.

En los supuestos previstos por el artículo 17, el procedimiento se ajustará a las condiciones siguientes:

La Autoridad Marítima intimará la extracción, demolición, desguace, remoción o traslado a un lugar autorizado al propietario o representante legal de los buques, artefactos navales y aeronaves de bandera nacional o extranjera, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza, y a los legítimos interesados en los mismos que hubieren trabado medidas cautelares o gravámenes en el Registro Nacional de Buques, fijando plazo para su iniciación, que no será menor de DOS (2) meses ni mayor de CINCO (5) meses, así como el tiempo total para su ejecución, contemplando las condiciones y particularidades del caso.

Si no fueran habidos, la intimación a que se refiere el párrafo anterior se practicará por medio de edictos, los cuales se publicarán en el Boletín Oficial y en el diario de mayor difusión de la zona donde aquéllos se hallen ubicados. La publicación se hará por un plazo no mayor de DIEZ (10) días fijado por la Autoridad Marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser extraído, removido, desguazado o demolido.

Si vencido el plazo fijado precedentemente, la extracción, demolición, desguace, remoción o traslado a un lugar autorizado no se hubiera producido, se considerará que el buque,

artefacto naval o aeronave, sus restos náufragos, u objetos o construcciones de que se trate, han sido abandonados en favor del Estado Nacional —Prefectura Naval Argentina—, realizándose las correspondientes anotaciones de transmisión de dominio. La Autoridad Marítima podrá llevar adelante las operaciones con medios propios, o mediante acto licitatorio si fuera necesario.

Si iniciados los trabajos de extracción, demolición, remoción, desguace o traslado a un lugar autorizado dentro del plazo fijado, los mismos fueren abandonados o no se realizaren en término, la Autoridad Marítima puede, previa resolución fundada, otorgar un nuevo plazo. Si no se ejecutaren los trabajos, se procederá conforme al párrafo anterior.

En todos estos casos se podrá recurrir por ante la Cámara Federal competente dentro del plazo de CINCO (5) días de notificada la resolución de la Autoridad Marítima.

Buques y artefactos navales de bandera no identificada

(Artículo incorporado por art. 2° de la Ley N° 26.354 B.O. 25/3/2008)

ARTÍCULO 18. Buques y artefactos navales de bandera extranjera o no identificada.

Cuando se trate de buques, artefactos navales y aeronaves de bandera extranjera o de sus restos náufragos, sean sus propietarios personas jurídicas o físicas, argentinas o extranjeras o se desconociere su propietario, se dará también aviso al consulado que tenga a su cargo la representación de los intereses del Estado de la bandera.

Cuando se trate de buques, artefactos navales o aeronaves de bandera no identificada y propiedad desconocida, o de sus restos náufragos, se aplican las disposiciones del artículo 17 bis, realizándose la intimación a que se refiere dicho artículo por medio de edictos, los cuales se publicarán en el Boletín Oficial y en el diario de mayor difusión de la zona donde aquéllos se hallen ubicados. La publicación se hará por un plazo no mayor de DIEZ (10) días, fijado por la Autoridad Marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser extraído, removido, desguazado o demolido.

Abandono en favor del Estado

(Artículo sustituido por art. 3° de la Ley N° 26.354 B.O. 25/3/2008)

ARTÍCULO 19. El propietario, armador o explotador de un buque, artefacto naval, o aeronave comprendido por el artículo 17 puede limitar su responsabilidad por los gastos de extracción, remoción, traslado a lugar autorizado o desguace, haciendo abandono de aquél a favor del Estado Nacional, quien dispondrá del mismo de acuerdo con lo establecido en esta Sección. (Párrafo sustituido por art. 4° de la Ley N° 26.354 B.O. 25/3/2008)

El abandono al Estado a que se refiere el párrafo precedente debe hacerse mediante declaración practicada ante la autoridad marítima por su propietario o representante debidamente autorizado, manifestando su voluntad de desprenderse de la propiedad y haciendo entrega del título correspondiente.

No se puede invocar el abandono frente al Estado como limitación de responsabilidad, ni éste está obligado a admitirlo, cuando el propietario o armador hayan incurrido en dolo o actuado con conciencia temeraria de que el daño podría producirse, y como consecuencia

de ello se ocasionaren graves perjuicios.

Los buques, artefactos navales o aeronaves o sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza que hubieren pasado al dominio del Estado Nacional, pueden ser ofrecidos a la venta mediante licitación pública por la Autoridad Marítima, o ser destinados conforme lo determine el Poder Ejecutivo nacional sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 20. (Párrafo sustituido por art. 5° de la Ley N° 26.354 B.O. 25/3/2008)

Efecto del abandono

ARTÍCULO 20. El abandono de los buques, artefactos navales y aeronaves, hundidos o varados, o de sus restos náufragos, o de cualquier cosa arrojada o caída en aguas de puertos o canales navegables, a favor del Estado y aceptado por éste, no compromete su responsabilidad sino hasta el valor excedente que resulte, deducidos los gastos de extracción o de remoción de la cosa abandonada.

El abandono al Estado, sea voluntario o en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 bis, no es incompatible con la limitación de responsabilidad frente a los acreedores establecida en el título III, capítulo I, sección 4ª de esta ley, y los terceros reclamantes pueden ejercitar sus derechos sobre el buque, artefacto naval, aeronave o sus restos náufragos. (Expresión 'artículos 17 y 18' sustituida por la expresión: 'artículo 17 bis', por art. 6° de la Ley N° 26.354 B.O. 25/3/2008)

Operaciones de rastreo, remoción o demolición

ARTÍCULO 21. Toda operación de rastreo y de extracción, remoción o demolición de buques y demás cosas hundidas en aguas o canales navegables debe ser autorizada por la autoridad marítima, la que puede vigilar la operación y fijar las condiciones y plazos para la realización de la misma.

En los casos de reflotamiento voluntario de buques, artefactos navales y aeronaves, o sus restos náufragos, que no constituyan obstáculo o peligro para la navegación, se aplican las disposiciones del título III, capítulo III, sección 3ª.

Obstáculos a la navegación

ARTÍCULO 22. Obstáculos o peligros a la navegación o el medio ambiente.

No están comprendidos en las disposiciones de los artículos 17, 17 bis y 18 los buques, artefactos navales o aeronaves, sus restos náufragos, los inactivos ni los riesgosos, de bandera nacional, extranjera o no identificada, o de propiedad argentina, extranjera o desconocida, que constituyan un obstáculo o peligro insalvable para la navegación marítima o fluvial, o constituyan un peligro inminente o potencial insalvable para la preservación del medio ambiente, o un impedimento insalvable para el libre escurrimiento de las aguas, según resolución fundada de la Autoridad Marítima.

La Autoridad Marítima debe proceder de oficio a efectuar los estudios y trabajos necesarios para realizar la extracción, remoción, traslado a un lugar autorizado desguace o demolición

inmediata del obstáculo o peligro, con cargo a los propietarios o a sus representantes legales, siempre que no hagan uso del derecho de abandono.

Cuando los buques, artefactos navales o aeronaves, o sus restos náufragos, sean de bandera extranjera, se debe efectuar previamente el aviso al consulado previsto en el artículo 18.

Abono de los gastos realizados

(Artículo sustituido por art. 7° de la Ley N° 26.354 B.O. 25/3/2008)

ARTÍCULO 23. Abono de los gastos realizados.

Si los propietarios o representantes legales del buque artefacto naval o aeronave, o sus restos náufragos, no abonan el importe de los gastos realizados, dentro del plazo que fije la Autoridad Marítima, deberá efectuarse su venta en subasta pública.

Por los gastos de extracción, remoción, traslado a un lugar autorizado, demolición y/o desguace, el Estado Nacional tendrá un privilegio especial por sobre todo otro tipo de acreencia, derecho o gravamen preexistente sobre dichos bienes.

Si lo recaudado supera los gastos efectuados incluyendo derechos aduaneros, si corresponde abonarlos, el remanente se utilizará en primer lugar para el pago de las deudas que existieran con la administración portuaria que se trate, generadas por el uso de muelle u otros servicios prestados por ella. Si cubiertos tales gastos hubiere un saldo restante, se depositará a la orden del Juez competente, quien procederá en la forma que se dispone en el Título III, Capítulo III, Sección 3.

Cuando el producido de la venta no alcance a cubrir los gastos de extracción, remoción o traslado, los responsables quedan obligados por el monto de la diferencia.

Existencia de causas pendientes

(Artículo sustituido por art. 8° de la Ley N° 26.354 B.O. 25/3/2008)

ARTÍCULO 24. Existencia de causas pendientes.

La existencia de medidas judiciales, cautelares y/o gravámenes inscriptos y/o interdicciones de navegar inscriptas en el Registro Nacional de Buques no obstará a las operaciones de extracción, remoción, traslado a lugar autorizado, demolición, o desguace, en los términos de la presente Sección, de buques, artefactos navales y aeronaves, sus restos náufragos y los objetos o construcciones de cualquier naturaleza. Estas operaciones deberán ser informadas al magistrado interviniente y a los legítimos interesados.

En caso de que las medidas se hubieren dispuesto en virtud de encontrarse pendiente de producción medidas de prueba sobre los mismos, los magistrados podrán ordenar la suspensión de las operaciones de extracción, traslado a lugar autorizado, remoción, demolición o desguace, hasta tanto se practiquen tales medidas de prueba. La suspensión no podrá ser mayor de CINCO (5) meses.

Si los gravámenes o medidas previstos en el párrafo 1º se hubieren dispuesto a los efectos de asegurar un derecho patrimonial o como medio de asegurar la operatividad de la sentencia o la efectividad del pronunciamiento judicial, y sin perjuicio del privilegio especial del Estado

Nacional previsto por el artículo 23, subsistirán los mismos luego de practicadas las operaciones sobre el bien en que recayeran, desplazándose, en su caso, al producido de su realización.

(Artículo sustituido por art. 9° de la Ley N° 26.354 B.O. 25/3/2008)

ARTÍCULO 25. En todos los supuestos comprendidos en la presente sección debe darse intervención a la autoridad aduanera correspondiente.

Sección 3ª.

ARTÍCULO 26. En los casos de daños ocasionados a almacenes, muelles públicos o privados u otras obras portuarias, o elementos de balizamiento y, en general, a cualquier instalación, implemento o artefacto destinados a servir a la navegación o a las operaciones portuarias, la autoridad marítima, estimado el perjuicio en las actuaciones administrativas, lo hará saber a los interesados, si estuvieren individualizados.

Cuando medien razones de urgencia, a juicio de la autoridad marítima, ésta intimará al presunto responsable la reparación del daño causado dentro del plazo que fije. Si el intimado no cumple en tiempo su obligación, o si existen razones de urgencia, la autoridad marítima procederá de oficio a la reparación o autorizará a los damnificados a efectuarla con cargo a aquél.

Para obtener la repetición de los gastos debe accionarse judicialmente contra el presunto responsable.

Fianza por gastos de reparación

ARTÍCULO 27. Cuando el daño sea causado por un buque, artefacto naval o aeronave, la autoridad marítima exigirá a su propietario, armador o explotador o en representación de éstos, al capitán o agente marítimo, una fianza real o personal en garantía de los gastos de reparación. Dicha fianza, que se mantendrá mientras no se abonen tales gastos o se establezca la inexistencia de responsabilidad, se exigirá bajo apercibimiento de detención del buque, artefacto naval o aeronave, y de no despachar ningún otro perteneciente al responsable, o explotado por él, si aquél ha salido de la jurisdicción nacional. En los convoyes la referida obligación recae sobre el propietario o armador del buque que directamente causó el daño.

Denuncia

ARTÍCULO 28. Todo el que encuentre en aguas navegables o en sus playas, pertenencias de buques u objetos procedentes de naufragio o echazón, está obligado a denunciarlo a la autoridad marítima, o en su defecto, a la autoridad local, sin perjuicio de la intervención que compete a la aduana.

Sección 4ª.

ARTÍCULO 29. Denomínase puerto al ámbito espacial que comprende, por el agua: los diques, dársenas, muelles, radas, fondeaderos, escolleras y canales de acceso y derivación; y por tierra: el conjunto de instalaciones, edificios, terrenos y vías de comunicación indispensables para la normal actividad y desarrollo de la navegación.

Límites de zonas portuarias

ARTÍCULO 30. Los límites de las zonas portuarias se establecen de acuerdo con lo dispuesto en el art. 9º y con intervención de los organismos nacionales interesados. Cuando las zonas portuarias no estén expresamente delimitadas, se reconocerán como tales las establecidas por la práctica y el uso, en concordancia con el criterio del artículo precedente.

Navegación en puertos y canales

ARTÍCULO 31. La navegación en los puertos y sus canales de acceso se rige por las disposiciones del capítulo III del presente título, en cuanto no sean modificadas por las de este capítulo. A tal efecto, la autoridad marítima regulará la navegación, remolque y practicaje, de acuerdo con las características hidrográficas de los distintos puertos.

Facultad de la autoridad marítima

ARTÍCULO 32. La autoridad marítima puede prohibir la navegación en los puertos y en sus canales de acceso, así como también la entrada y salida de buques y aeronaves, cuando las condiciones metereológicas e hidrográficas resulten peligrosas, o existan obstáculos para la navegación, o medien razones de orden público.

Prohibición de navegar

ARTÍCULO 33. La autoridad marítima debe prohibir la navegación en los puertos, así como también la entrada y salida de los mismos, a los buques que se hallen en deficientes condiciones de navegabilidad, de manera tal que pudieren constituir un peligro para su propia seguridad o para la de terceros.

Seguridad de la navegación

ARTÍCULO 34. La entrada, amarre y salida de los buques o aeronaves y, en su caso, la de los artefactos navales, en todo lo relativo a la seguridad de la navegación, son regulados por la autoridad marítima.

Autorización para entrar y salir de puerto

ARTÍCULO 35. La autorización para entrar y salir de puerto se concede por la autoridad marítima, a solicitud de los armadores, explotadores o de sus agentes, o del capitán del buque, comandante de aeronave o encargado de artefacto naval. La autorización se supedita al cumplimiento previo de las disposiciones sobre seguridad de la navegación, sanitarias, aduaneras y portuarias vigentes.

Exhibición de la documentación

ARTÍCULO 36. Sin perjuicio de los demás requisitos que establezcan la reglamentación, el capitán del buque, comandante de aeronave o encargado de artefacto naval, deben exhibir ante la autoridad marítima la documentación referente al buque aeronave o artefacto naval.

Arribada forzosa

ARTÍCULO 37. En caso de arribada forzosa, el cumplimiento de las disposiciones sobre entrada y salida de puerto, se ajustará a las circunstancias particulares de cada caso.

Responsabilidad del capitán

ARTÍCULO 38. Todas las maniobras para entrar, amarrar o salir de puerto, se efectúan bajo la responsabilidad directa del capitán del buque, a cuyo efecto todos los que colaboren en ello deben obedecer sus órdenes e instrucciones.

Atribuciones de la autoridad marítima

ARTÍCULO 39. Corresponde a la autoridad marítima regular lo referente a:

a) La seguridad del amarre y fondeo de buques y artefactos navales y, en su caso, de las aeronaves;

b) El uso de muelles, fondeaderos, atracaderos y artefactos de amarre y demás medios destinados a tales fines, y las operaciones de carga, descarga, alije y custodia de mercadería, y de embarco, desembarco y trasbordo de pasajeros, de acuerdo con las características de cada puerto y sólo en orden a la seguridad pública en general y a la de la navegación en particular.

c) Los elementos de señalamiento, seguridad y auxilio y el personal de vigilancia de buques, artefactos navales o aeronaves.

Izar bandera y empavesado

ARTÍCULO 40. Todo buque amarrado o fondeado en puerto debe izar la bandera de su nacionalidad. Los buques extranjeros deben izar también la bandera argentina. El empavesado de los buques será regido por la autoridad marítima.

Facultades de la autoridad marítima

ARTÍCULO 41. La autoridad marítima puede:

a) Disponer, incluso de oficio y con cargo al buque, cuando razones de seguridad así lo exijan, cambios de lugar del sitio de amarre o la ejecución de cualquier maniobra, pudiendo llegar en caso de urgencia al corte de amarras;

b) Ordenar, en caso de siniestro, que los buques y sus respectivas tripulaciones sean puestos a su disposición a los fines necesarios.

Los buques que hayan prestado auxilio pueden accionar directamente contra los terceros beneficiarios o reclamar ante la autoridad marítima por las indemnizaciones y compensaciones que correspondan a dichos servicios. En este último caso la autoridad marítima tiene acción contra los terceros beneficiarios por el monto de dichas indemnizaciones y compensaciones.

Obligaciones de los buques en puertos

ARTÍCULO 42. Los buques surtos en puerto están obligados recíprocamente a facilitar las respectivas operaciones de carga y descarga, en cuanto las mismas no los perjudiquen o les causen averías. Pero ningún buque puede interrumpir las operaciones de otro, salvo en los casos de estar listo para zarpar.

Capítulo II.

Sección iª

ARTÍCULO 43. Los buques argentinos se individualizan, en el orden interno y a todos los efectos legales, por su nombre, número, puerto de la matrícula y tonelaje de arqueo.

Nombre

ARTÍCULO 44. El nombre del buque no puede ser igual al de otro buque de las mismas características. A tal efecto la reglamentación regulará la imposición, uso y cese de dicho elemento de individualización.

Matrícula

ARTÍCULO 45. El número de matrícula del buque o artefacto naval es el de inscripción en el registro correspondiente.

Deber de exhibición

ARTÍCULO 46. Todo buque debe ostentar en lugar visible la bandera nacional, su nombre, puerto y número de matrícula.

Arqueo

ARTÍCULO 47. El arqueo de los buques se efectúa por la autoridad marítima, de acuerdo con las normas reglamentarias.

Distinciones

ARTÍCULO 48. Buque mayor es el que registra un arqueo total no menor de diez (10) toneladas.

Buque menor es aquél cuyo arqueo total es inferior a esa cifra. Los buques se distinguen también por su naturaleza, por la finalidad de servicios que prestan y por la navegación que efectúan.

Reglamentación

ARTÍCULO 49. La reglamentación regulará el alcance y contenido de las distinciones establecidas en el artículo precedente.

Individualización de los artefactos navales

ARTÍCULO 50. Los artefactos navales se individualizarán por el número de su inscripción en el registro correspondiente, y demás recaudos que fije la reglamentación.

Sección 2ª

ARTÍCULO 51. La inscripción en la matrícula nacional confiere al buque o artefacto naval la nacionalidad argentina y el derecho de enarbolar el pabellón nacional.

Requisitos

ARTÍCULO 52. Para inscribir un buque o artefacto naval en la matrícula nacional debe acreditarse:

a) El cumplimiento de las exigencias reglamentarias sobre construcción y condiciones de navegabilidad e idoneidad del buque o artefacto naval;

b) Que su propietario está domiciliado en el país y si se trata de una copropiedad naval, que la mayoría de los copropietarios cuyos derechos sobre el buque o artefacto naval exceden la mitad del valor de éstos, reúnen la misma condición;

c) Si fuere titular de la propiedad una sociedad, que ésta se haya constituido de acuerdo con las leyes de la Nación, o que habiéndose constituido en el extranjero, tenga en la República sucursal, asiento o cualquier otra especie de representación permanente, de acuerdo con lo dispuesto en la ley respectiva.

Requisitos de inscripción de buque extranjero

ARTÍCULO 53. Si el buque o artefacto naval se hubiese construido en el extranjero debe presentarse, además, el pasavante de navegación expedido por la autoridad consular argentina, y si hubiese estado inscripto en un registro extranjero también el cese de bandera. Este no se requiere cuando el buque extranjero sea vendido judicialmente por orden de los tribunales del país. El otorgamiento del pasavante de navegación confiere los derechos del art. 51 en forma provisional y en los términos y condiciones de su concesión.

Certificado de matrícula

ARTÍCULO 54. La autoridad marítima otorgará a todo buque o artefacto naval que se inscriba en la matrícula nacional un 'certificado de matrícula' en el que conste el nombre del buque o artefacto naval y el de su propietario, el número de matrícula y la medida de los arqueos total y neto cuando se trate de buque, así como los demás datos contenidos en el folio de su inscripción.

Eliminación de la matrícula nacional

ARTÍCULO 55. La eliminación de un buque o artefacto naval de la matrícula nacional debe disponerse en los siguientes casos:

a) Por innavegabilidad absoluta o pérdida total comprobada y declarada por la autoridad

marítima;

b) Por presunción fundada de pérdida, después de transcurrido un año desde la última noticia del buque o artefacto naval;

c) Por desguace;

d) Por cancelación de la inscripción a solicitud de su propietario.

Recursos

ARTÍCULO 56. La inscripción o eliminación de un buque o artefacto naval en la matrícula nacional, serán autorizadas siempre que no se afectaren intereses públicos. De las decisiones del organismo competente, podrá recurrise dentro de los 15 días de notificada la resolución ante la cámara federal respectiva.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial)

Recaudos

ARTÍCULO 57. Concedida la autorización para la eliminación de la matrícula nacional, de acuerdo con lo previsto en el artículo anterior, la autoridad marítima procederá a efectuarla previo certificado de libre disponibilidad otorgado por el Registro Nacional de Buques y demás recaudos que exija la reglamentación.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial)

Reglamentación

ARTÍCULO 58. El régimen de registro y cancelación de la inscripción de los buques y artefactos navales en todo cuanto no esté previsto en esta ley y en la que rige el Registro Nacional de Buques, será fijado por la reglamentación.

Sección 3ª.

ARTÍCULO 59. Las empresas dedicadas a la construcción, modificación, reparación, desguace o extracción de buques o artefactos navales, para poder realizar los trabajos de su especialidad, deben estar inscriptas en el registro que llevará la autoridad competente.

Facultades de la reglamentación

ARTÍCULO 60. La reglamentación determinará la forma de llevar dicho registro, y los requisitos que deben cumplir las empresas, para su inscripción en el mismo.

Deber de información

ARTÍCULO 61. Toda construcción, modificación o reparación de un buque o artefacto naval, debe ser comunicada a la autoridad marítima.

Exigencias técnicas y administrativas

ARTÍCULO 62. La reglamentación, de acuerdo con el tonelaje, la naturaleza, la finalidad de los servicios y la navegación a efectuarse, establece las exigencias técnicas y administrativas a que se han de ajustar la construcción, modificación o reparación de buques o artefactos navales.

Construcciones y reparaciones en el extranjero

ARTÍCULO 63. Los buques o artefactos navales construidos o que se construyan en el extranjero y los buques argentinos que se modifiquen o reparen fuera del país, deben responder a las exigencias técnicas establecidas en la reglamentación para inscribirse en el Registro Nacional de Buques.

Facultades de la autoridad marítima

ARTÍCULO 64. La autoridad marítima ejerce, en jurisdicción argentina, la vigilancia técnica sobre construcción, modificación o reparación de buques o artefactos navales.

Inobservancia de las exigencias

ARTÍCULO 65. En caso de inobservancia de las exigencias técnicas de seguridad o administrativas referentes a la construcción, modificación o reparación de buques o artefactos navales, la autoridad marítima puede disponer la paralización de los trabajos o la prohibición de navegar, según corresponda.

Intervención aduanera

ARTÍCULO 66. Lo establecido en los artículos precedentes es aplicable a la construcción, modificación, instalación, reparación y retiro de máquinas, motores, calderas o equipos eléctricos o radioeléctricos de los buques o artefactos navales. Para todo ingreso o egreso de los elementos de que se trate a y de la zona fiscal o de abordo de los buques o artefactos si éstos se encuentran fuera de ella, la aduana tomará la intervención que le compete.

Sección 4ª.

ARTÍCULO 67. El desguace de un buque o artefacto naval debe ser autorizado por la autoridad marítima, la que determinará las condiciones de seguridad y plazo de los trabajos, cuando éstos se realicen en lugares de uso público.

Recursos

ARTÍCULO 68. El desguace no será autorizado cuando afecte intereses de acreedores del propietario o armador del buque o artefacto naval. De las resoluciones que al respecto adopte el organismo competente puede recurrirse en la forma dispuesta en el art. 56.

Paralización de los trabajos

ARTÍCULO 69. La fiscalización de los trabajos de desguace, en cuanto a seguridad, es ejercida por la autoridad marítima, quien podrá ordenar su paralización cuando compruebe que no se ajusta a las especificaciones de la autorización respectiva.

Intervención aduanera

ARTÍCULO 70. La extracción, remoción o demolición de buques o artefactos navales hundidos o varados se rige por las precedentes disposiciones en cuanto les fueren aplicables, sin perjuicio de la intervención propia de la aduana.

Sección 5ª.

ARTÍCULO 71. Los buques y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en las convenciones internacionales incorporadas al ordenamiento jurídico nacional y las que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 72. Las condiciones de seguridad de los buques y artefactos navales a que se refiere el artículo anterior, se determinarán de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y la navegación que efectúen.

Vigilancia técnica

ARTÍCULO 73. La vigilancia técnica sobre las condiciones de seguridad de los buques y artefactos navales es ejercida por la autoridad marítima, mediante las inspecciones ordinarias y extraordinarias que establezcan la reglamentación y las convenciones internacionales mencionadas en el art. 71.

Sección 6ª

ARTÍCULO 74. Las inspecciones ordinarias se efectuarán dentro de los plazos y lugares que al efecto fije la reglamentación.

Inspecciones extraordinarias

ARTÍCULO 75. Las inspecciones extraordinarias se dispondrán cuando la autoridad marítima lo considere conveniente o en caso de avería que pueda afectar la navegabilidad e idoneidad del buque o artefacto naval.

Otros casos

ARTÍCULO 76. Se consideran extraordinarias las inspecciones ordinarias que por causas imputables al buque se realicen fuera de los plazos o lugares determinados por la reglamentación.

Cargo de las inspecciones

ARTÍCULO 77. Las inspecciones, cualquiera fuera su naturaleza, se efectuarán con cargo al propietario o armador del buque o artefacto naval, salvo las inspecciones extraordinarias cuando resulten injustificadas.

Tarifas

ARTÍCULO 78. La tarifa correspondiente al servicio de inspecciones será fijada por el Poder Ejecutivo nacional. Lo recaudado en tal concepto ingresará a un fondo especial, con el cual la autoridad marítima debe atender los gastos del servicio.

Buque extranjero

ARTÍCULO 79. La autoridad marítima, cuando tenga dudas sobre las condiciones de navegabilidad de un buque extranjero, puede disponer su inspección y aun impedir su salida, dando aviso de ello al respectivo cónsul. Dicha inspección se considerará extraordinaria y con cargo al buque, salvo que resulte injustificada.

Sección 7ª.

ARTÍCULO 80. La autoridad marítima otorga los correspondientes certificados de seguridad a los buques y artefactos navales que sean inspeccionados y que reunan las condiciones de seguridad previstas en las convenciones internacionales incorporadas al ordenamiento jurídico nacional y en la reglamentación. Las constancias de estos certificados hacen fe de su contenido, salvo prueba en contrario.

Facultades de la reglamentación

ARTÍCULO 81. La reglamentación establecerá la forma, contenido, plazo de duración y condiciones de prórroga de los certificados de seguridad.

Exhibición de los certificados

ARTÍCULO 82. Los certificados de seguridad serán exhibidos en un lugar bien visible y de fácil acceso en el buque o artefacto naval. La carencia o el vencimiento de los certificados de seguridad implica para el buque o artefacto naval la prohibición de navegar o de prestar los servicios a que se halle destinado.

Sección 8ª

ARTÍCULO 83. Los buques y artefactos navales, según corresponda, de acuerdo con la reglamentación, deben tener a bordo la siguiente documentación:

a) Certificado de matrícula;

b) Libro de rol;

c) Certificado de arqueo, de seguridad y de francobordo;

d) Documentación sanitaria;

e) Diario de navegación;

f) Diario de máquinas;

g) Lista de pasajeros;

h) Libro de quejas en los buques de pasajeros;

i) Licencia de instalación radioeléctrica;

j) Diario de radio, si corresponde de acuerdo con las reglamentaciones internacionales;

k) Un ejemplar de esta ley;

l) Los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos.

Diarios de navegación y de máquinas

ARTÍCULO 84. El diario de navegación y el de máquinas, deben llevarse encuadernados, foliados, rubricados y sellados, hoja por hoja, por la autoridad marítima y sin interlineaciones, raspaduras ni enmiendas. Los asientos deben ser continuados y datados, firmados por el capitán los del diario de navegación y por el jefe de servicio de máquinas los del diario de máquinas.

Libro de rol

ARTÍCULO 85. El libro de rol debe expresar, necesariamente, el nombre y número de matrícula del buque, y el nombre, apellido, nacionalidad, edad, estado civil, domicilio y número de matrícula del capitán y demás tripulantes, con indicación de la habilitación y empleos correspondientes, así como las condiciones de los contratos de ajuste, en la forma que establece la norma legal laboral específica.

Diario de navegación

ARTÍCULO 86. En el diario de navegación se asentarán los acaecimientos de la navegación y todas las novedades ocurridas a bordo durante el viaje, relativas a buque, tripulación, carga y pasajeros, y especialmente:

a) La situación, derrota y maniobras realizadas por el buque;

b) Las observaciones meteorológicas e hidrográficas efectuadas a bordo;

c) Los actos cumplidos por el capitán en su carácter de funcionario público;

d) Las actas de los consejos celebrados por los oficiales;

c) Toda circunstancia establecida en leyes y reglamentos.

Visación del diario de navegación

ARTÍCULO 87. Al llegar el buque a puerto, la autoridad marítima si éste es argentino, o el cónsul, si se trata de puerto extranjero, deben visar el diario de navegación e inutilizar los blancos que se hayan dejado entre sus anotaciones.

Archivo del diario de navegación

ARTÍCULO 88. La autoridad marítima al entregar a cada buque un ejemplar del diario de navegación, debe retirar y archivar el anterior durante el tiempo que fije la reglamentación, el que será exhibido en el archivo correspondiente a cualquier interesado que lo solicite.

Capítulo III

Sección 1ª

ARTÍCULO 89. La navegación en aguas de jurisdicción nacional es regulada por la autoridad marítima, quien, a tal efecto, dicta las reglas de gobierno, maniobra, luces y señales correspondientes a las distintas zonas y modalidades de navegación y al sistema de propulsión empleado.

Distinción de circunstancias

ARTÍCULO 90. A los efectos del artículo anterior se distinguen las siguientes circunstancias.

a) Zonas de navegación: marítima, fluvial, portuaria y lacustre.

b) Modalidades de la navegación: navegación independiente y navegación en convoy.

c) Sistema de propulsión: mecánico, a vela y mixto.

Normas aplicables

ARTÍCULO 91. La navegación en aguas de jurisdicción nacional y de las aeronaves en el agua dentro de la misma jurisdicción, se rige por las disposiciones del reglamento internacional para prevenir colisiones en el mar, en todo cuanto no sea establecido en forma diferente en esta ley o en la reglamentación.

Limitaciones al tránsito o permanencia

ARTÍCULO 92. La autoridad marítima puede limitar o prohibir, por razones de seguridad pública, el tránsito o la permanencia de buques en determinadas zonas de las aguas navegables de jurisdicción nacional.

Artefactos navales

ARTÍCULO 93. Los artefactos navales deben cumplir con las disposiciones del presente Capítulo y su reglamentación, en todo cuanto les fueren aplicables.

Sección 2ª.

ARTÍCULO 94. Constituye convoy la reunión de buques que se organizan para navegar en conjunto bajo un mando único.

Modalidades

ARTÍCULO 95. Al solo fin de la seguridad, la reglamentación regulará la navegación en convoy de acuerdo con sus distintas modalidades, a saber: remolque, empuje o conserva.

Navegación en conserva

ARTÍCULO 96. El mando del convoy en la navegación en conserva es ejercido normalmente por el capitán del buque guía, sin perjuicio de que, si resulta conveniente, desempeñe esa

función otro profesional embarcado en dicho buque, de lo cual se dejará constancia en el diario de navegación.

Navegación por remolque

ARTÍCULO 97. El mando del convoy en la navegación por remolque-transporte está a cargo del buque remolcador, salvo que se convenga lo contrario. En las operaciones de remolque-maniobra el mando del convoy es ejercido por el capitán del buque remolcado, si no se conviene lo contrario. En ambos casos se debe dejar constancia en los respectivos diarios de navegación.

Jangadas

ARTÍCULO 98. La reglamentación regulará la navegación de jangadas de acuerdo con las características de las zonas de navegación y las necesidades de la economía nacional.

La responsabilidad por los daños ocasionados por desarme de una jangada o por desprendimiento de las piezas que la integran, recae sobre el propietario de la misma si el hecho no se debe a culpa de un tercero en la navegación.

Sección 3ª

ARTÍCULO 99. El practicaje en aguas jurisdiccionales nacionales constituye un servicio público regulado y controlado por la autoridad marítima.

Obligación de utilizar práctico

ARTÍCULO 100. La autoridad marítima impondrá la obligación de utilizar prácticos por los buques argentinos y extranjeros, en toda zona donde sea necesario.

Prestación del servicio

ARTÍCULO 101. La reglamentación fijará la forma en que será prestado el servicio de practicaje, así como las tarifas correspondientes.

Uso de remolcadores

ARTÍCULO 102. La autoridad marítima debe disponer el uso obligatorio de remolcadores en todo puerto donde sea necesario.

Necesidad de patente

ARTÍCULO 103. En aguas de jurisdicción nacional, ningún buque puede prestar servicios de remolque si no tiene patente de remolcador o permiso otorgado por la autoridad marítima, salvo caso fortuito o de fuerza mayor.

Capítulo IV

Sección 1ª

ARTÍCULO 104. Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales inscriptos en el Registro Nacional de Buques, o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en jurisdicción portuaria o en actividad regulada o controlada por la autoridad marítima si no es habilitada por ésta e inscripta en la sección respectiva del Registro Nacional del Personal de Navegación que debe llevar en forma actualizada la autoridad competente.

Agrupamiento del personal

ARTÍCULO 105. El personal de los buques y artefactos navales, y el integrado por quienes ejercen profesionales, oficios y ocupaciones conexas con las actividades marítimas, fluviales, lacustres y portuarias que se desempeñan en tierra, se agrupa en:

a) Personal embarcado.

b) Personal terrestre de la navegación.

SECCION 2a

DEL PERSONAL EMBARCADO

Personal embarcado

ARTÍCULO 106. Personal embarcado es el que ejerce profesión, oficio u ocupación a bordo de buques y artefactos navales.

Libreta de embarco

ARTÍCULO 107. Todo integrante del personal embarcado, una vez inscripto en el Registro Nacional del Personal de la Navegación, debe tener una 'libreta de embarco', sin la cual nadie podrá embarcarse ni ejercer función alguna en los buques y artefactos navales de matrícula nacional. La autoridad competente establecerá la forma en que se expedirá el mencionado documento.

Embarco y desembarco del personal

ARTÍCULO 108. El embarco o desembarco del personal a que se refiere esta sección se efectúa con intervención exclusiva de la autoridad marítima, en puerto argentino, o del cónsul en puerto extranjero, quienes deben asentar las constancias respectivas en la libreta de embarco, y registrarlo en sus oficinas.

Distintos cuerpos

ARTÍCULO 109. Conforme con su función específica, el personal embarcado integra los siguientes cuerpos:

a) Cubierta;

b) Máquinas;

c) Comunicaciones;

d) Administración;

e) Sanidad;

f) Practicaje.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial)

Habilitación del personal

ARTÍCULO 110. Las habilitaciones del personal que integra los cuerpos establecidos en el artículo precedente, facultan a sus titulares a ejercer los cargos máximos que determine la reglamentación.

Cuando no se dispone de personal habilitado en un nivel determinado para cubrir algún servicio, las autoridades competentes, a pedido del armador o capitán, pueden habilitar temporariamente a personal de un nivel inferior de habilitación, hasta tanto haya personal disponible y siempre que ello no afecte la seguridad de la navegación, ni la de la vida humana en el mar.

Sección 3ª

ARTÍCULO 111. Forma parte del personal terrestre de la navegación el dedicado a ejercer profesión, oficio u ocupación en jurisdicción portuaria o en conexión con la actividad marítima, fluvial, lacustre o portuaria.

Sección 4ª

ARTÍCULO 112. Las habilitaciones de Capitanes y Oficiales se reservan para los argentinos nativos, por opción o naturalizados.

La autoridad competente podrá acordar excepciones a dicho principio, cuando constatare, en cada caso, la falta de Oficiales argentinos habilitados.

En este supuesto, el Comando en Jefe de la Armada aprobará la formación y capacitación del personal extranjero que se propusiere, el que deberá ser habilitado por la autoridad marítima.

En el caso de buques pesqueros, la excepción se extenderá a los Capitanes.

Condiciones para la habilitación

(Artículo sustituido por art. 1° de la Ley N° 22.228 B.O. 2/6/1980)

ARTÍCULO 113. Previa a toda habilitación, el personal debe reunir condiciones morales y aptitud física acorde con la actividad a cumplir a bordo. La comprobación de la aptitud física debe hacerse periódicamente, en la forma que establezca la autoridad marítima.

La autoridad competente establece los requisitos de idoneidad y capacidad que debe poseer

toda persona que integre las tripulaciones de los buques y artefactos navales de acuerdo con la norma legal laboral específica.

Exigencias de idoneidad

ARTÍCULO 114. La autoridad marítima habilitará al personal para tripular los buques y artefactos navales, atendiendo a las exigencias de idoneidad y demás requisitos que determine la norma legal laboral específica y con sujeción a las categorías básicas establecidas en el art. 140.

Sección 5ª

ARTÍCULO 115. Para ser habilitado por la autoridad marítima el personal terrestre de la navegación debe acreditar condiciones morales y, cuando sean necesarias, condiciones físicas compatibles con la actividad a desarrollar.

Condiciones especiales

ARTÍCULO 116. Además de las condiciones generales enunciadas en el artículo anterior, el personal terrestre de la navegación que se detalla a continuación debe cumplir con las siguientes:

a) Armador: Individualizar el buque o buques respecto de los cuales va a ejercer las funciones pertinentes, como propietario o a otro título exhibiendo en cada caso los documentos justificativos. Si realiza actos de comercio, debe acreditar su capacidad para ser comerciante.

En todos los casos debe también cumplir con los requisitos fijados para los propietarios de buques en el art. 52, inc. b) y c);

b) Agente marítimo: Justificar su capacidad legal para ejercer el comercio y el cumplimiento de los demás requisitos de profesionalidad y responsabilidad que establezca la reglamentación;

c) Perito naval: Justificar el título superior del cuerpo del personal embarcado de la navegación, si pertenece al mismo, y títulos profesionales o conocimientos que acrediten su capacidad para desempeñarse en la especialidad correspondiente, si es miembro del personal terrestre de la navegación. La reglamentación determinará los demás requisitos a cumplir por dicho personal y establecerá el alcance de la habilitación concedida;

d) Ingenieros y técnicos de la construcción naval: Exhibir títulos o certificados expedidos por la autoridad nacional competente;

e) Demás categorías: Acreditar los requisitos de idoneidad que para cada una de ellas establezca la reglamentación.

Sección 6ª

ARTÍCULO 117. El personal de la navegación será inhabilitado:

a) Por alejamiento de la profesión u oficio, o por su no reinscripción en los respectivos registros dentro del plazo que fije la norma legal laboral específica;

b) Por pérdida de aptitud física o profesional;

c) Por haber incurrido en falta cuya sanción prevista sea la cancelación de la patente;

d) Por haber sido condenado a pena privativa de la libertad o de inhabilitación.

La inhabilitación será de carácter temporal o definitivo, según sean las causas que la determinaron o las penas impuestas.

Procedimiento

ARTÍCULO 118. La autoridad competente dispondrá la inhabilitación del personal de la navegación asegurando la garantía del debido proceso.

La resolución de la autoridad competente puede recurrirse ante el juez federal respectivo dentro de los 5 días de notificada. Cuando exista un procedimiento especial que asegure la revisión judicial de la resolución se aplicará éste.

Rehabilitación del personal

ARTÍCULO 119. La rehabilitación del personal será dispuesta por la autoridad marítima cuando cese la causa que dio lugar a la inhabilitación, previo cumplimiento de los recaudos que al efecto establezca la reglamentación.

Capítulo V

Sección 1ª.

ARTÍCULO 120. El capitán es la persona encargada de la dirección y gobierno del buque.

Delegación de la autoridad pública

ARTÍCULO 121. El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en el buque y para su seguridad y salvación, así como la de los pasajeros, tripulantes y carga.

Los tripulantes y pasajeros le deben respeto y obediencia en todo cuanto concierne a las referidas funciones.

Funciones

ARTÍCULO 122. En su carácter de delegado de la autoridad pública ejerce funciones de policía, y en tal carácter le compete;

a) Mantener el orden interior del buque, reprimir faltas cometidas a bordo por tripulantes o

pasajeros e imponer a bordo las sanciones establecidas por las leyes y reglamentos respectivos;

b) Instruir, en caso de delito, la prevención correspondiente con arreglo a lo dispuesto en la parte pertinente del Código de Procedimientos en materia penal para la Justicia Nacional. Cesa su intervención al llegar a puerto, donde debe comunicar el procedimiento a la autoridad marítima si se trata de puerto argentino o a la autoridad consular o diplomática argentina si se trata de puerto extranjero;

c) Comunicar de inmediato y por el medio más rápido a la autoridad marítima o consular más cercana, todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, y cualquier otra novedad de importancia observada en la ruta que afecte a la navegación.

Actas de Registro Civil

ARTÍCULO 123. En su carácter de oficial de Registro Civil, el capitán extiende en el diario de navegación las actas de los nacimientos o defunciones que ocurran a bordo, y las de los matrimonios en artículo de muerte que allí se celebren, ajustando su cometido a lo dispuesto en la ley respectiva de la Capital Federal y en las complementarias que resulten aplicables.

En caso de desaparición de personas, instruye la información sumaria pertinente, y consigna en el diario de navegación las circunstancias principales de la desaparición, y las medidas adoptadas para la búsqueda y salvamento.

Testamentos

ARTÍCULO 124. El capitán otorga el testamento marítimo y recibe el testamento cerrado con las formalidades dispuestas por la ley respectiva, dejando constancia de ello en el diario de navegación. También hace constar en el mismo libro la entrega del testamento ológrafo.

Fallecimientos a bordo

ARTÍCULO 125. Cuando fallezca a bordo una persona, el capitán levantará el inventario de sus papeles y pertenencias con asistencia de 2 oficiales del buque y 2 testigos pasajeros, si los hubiera. Con respecto al cadáver está autorizado a tomar las disposiciones que exijan las circunstancias.

Entrega de bienes y documentación

ARTÍCULO 126. Los bienes inventariados y el respectivo inventario, así como la copia autenticada de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas, y los testamentos otorgados o recibidos a bordo, deben ser entregados por el capitán a la autoridad marítima o consular, según corresponda, del primer puerto de escala, haciendo mención de ello en la exposición que en tal oportunidad debe levantar de acuerdo con lo dispuesto en el art. 131, inciso m) y con expresa referencia a la anotación pertinente del diario de navegación.

Consejo de oficiales

ARTÍCULO 127. En caso de acaecimiento importante, y siempre que lo permitan las circunstancias, el capitán debe requerir la opinión a un consejo compuesto por todos los oficiales del buque. Cualquiera sea esta opinión, el capitán decide lo que considera más conveniente u oportuno, bajo su exclusiva responsabilidad personal.

ARTÍCULO 128. En caso de muerte o impedimento del capitán, asumirá el mando del buque el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien a su vez es reemplazado por los oficiales del mismo cuerpo que le siguen en orden de cargo. En última instancia el mando del buque es asumido por el hombre de la tripulación que ejerza las funciones de contramaestre.

La persona que asume el mando del buque lo hace con todas las prerrogativas, facultades, obligaciones y responsabilidades inherentes a la función del capitán, hasta que se disponga su sustitución por el armador o la autoridad marítima o consular.

Rechazo de tripulante

ARTÍCULO 129. En ningún caso el capitán está obligado a aceptar tripulantes con cuya permanencia a bordo no esté de acuerdo.

Si el tripulante no aceptado hubiere sido destacado por el organismo encargado de la colocación de la gente del mar, el capitán debe expresar las razones del rechazo en un acta en la que se dejará constancia del descargo que formule el interesado. La sustanciación de dicho procedimiento no impedirá la salida del buque.

Atribuciones del capitán

ARTÍCULO 130. Compete especialmente al capitán:

a) Resolver todas las cuestiones que se susciten en navegación, sea entre tripulantes o pasajeros, o entre unos y otros;

b) Acordar licencias a la tripulación para bajar a tierra o permanecer fuera del buque, de acuerdo con las exigencias del servicio;

c) Disponer sobre la organización de los servicios del buque, de acuerdo con las normas legales o reglamentarias vigentes;

d) Disponer el abandono del buque en peligro cuando sea razonablemente imposible su salvamento;

e) Ejercitar toda otra facultad que le otorguen las leyes o reglamentos vigentes.

Obligaciones del capitán

ARTÍCULO 131. En su carácter de delegado de la autoridad pública, para la seguridad y salvación del buque, personas y carga, el capitán está especialmente obligado a:

a) Verificar que el buque sea idóneo para el viaje a emprender y que esté armado y tripulado reglamentariamente;

b) Verificar el buen arrumaje y distribución de los pesos a bordo y el cumplimiento de las

normas sobre seguridad de la carga y estabilidad del buque;

c) Rechazar la carga que considere peligrosa para la seguridad del buque u otras cargas que, teniendo tal característica, no estén acondicionadas de acuerdo con las reglamentaciones nacionales o internacionales, y arrojar al agua la que se vuelva peligrosa durante el viaje;

d) Efectuar las inspecciones destinadas a verificar el cumplimiento de los servicios y el estado material del buque;

e) Disponer la ejecución de zafarranchos y la instrucción del personal del buque y de los pasajeros, en todo lo relativo a servicios de emergencia, de acuerdo con lo establecido en leyes y reglamentos vigentes;

f) Adoptar en caso de peligro, todas las medidas que estén a su alcance para la salvación del buque, de las personas y de la carga que se encuentren a bordo, realizando, si fuera necesario, una arribada forzosa o pidiendo auxilio;

g) Tomar los prácticos necesarios en los lugares en que los reglamentos o la prudencia lo exijan;

h) Encontrarse en el puente de mando en las entradas y en las salidas de puertos, en los pasajes por canales balizados, estrechos o lugares de navegación restringida, en caso de niebla, en navegación por zonas de intenso tránsito y, en general, en toda otra circunstancia en que los riesgos sean mayores;

i) Velar por el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias referentes al alojamiento y alimentación de la tripulación y de los pasajeros y por el buen estado sanitario e higienico del buque;

j) No abandonar el buque en peligro, sino después de haber agotado todos los medios de salvación, y luego de emplear la mayor diligencia para salvar personas, cargas y documentos de a bordo, correspondiéndole, en todos los casos, ser el último en dejar el buque;

k) Acudir en auxilio de las vidas humanas, aun de enemigos, que se encuentren en peligro en el mar, de acuerdo con lo establecido en las convenciones internacionales incorporadas al ordenamiento jurídico nacional. Cesará esta obligación cuando ella signifique un serio peligro para el buque o las personas en él embarcadas, o cuando tenga conocimiento de que el auxilio está asegurado en mejores o iguales condiciones que las que él podría ofrecer o cuando tenga motivos razonables para prever que su auxilio es inútil. De estas causas debe dejar constancia en el diario de navegación;

l) Después de un abordaje, y siempre que pueda hacerlo sin peligro para su buque, tripulación y pasajeros, prestar auxilio al otro buque, a su tripulación y pasajeros, y comunicar a este último buque, en la medida de lo posible, el nombre del suyo y su puerto de matrícula, así como los puertos de donde procede y a dónde se dirige;

ll) En caso de siniestro, agotar los recaudos tendientes a encontrar a los desaparecidos, siempre que a su juicio ello no implique riesgos graves para la seguridad de las personas, buque y carga;

m) Presentarse dentro de las 24 horas hábiles siguientes a su llegada a puerto argentino ante

la autoridad marítima, o ante el cónsul si es puerto extranjero, para levantar una exposición sobre los hechos extraordinarios ocurridos durante el viaje y de interés para la autoridad marítima, con transcripción de la parte pertinente del diario de navegación.

n) Cumplir y hacer cumplir toda obligación legal o reglamentaria que le sea impuesta en consideración a sus funciones de delegado de la autoridad pública, o como representante del armador en lo que se refiere a las relaciones de éste con las autoridades.

Entrega de bienes en caso de necesidad

ARTÍCULO 132. En caso de necesidad durante el viaje, el capitán, previa reunión del consejo de oficiales, puede obligar a los que tienen víveres de su propiedad particular, a que los entreguen para el consumo común de todos los que se hallen a bordo, abonando el importe en el acto o, a más tardar, en el primer puerto. En las mismas circunstancias puede tomarlos de la carga, abonando el valor correspondiente en su respectivo puerto de destino.

Deber de obediencia

ARTÍCULO 133. En mar libre y en aguas territoriales argentinas, el capitán debe obedecer toda orden o instrucción impartida por un buque militar o policial argentino. En la misma forma debe proceder en aguas territoriales extranjeras o en un puerto extranjero donde no exista cónsul argentino, dentro de lo que permitan las leyes del lugar y las normas del derecho internacional público de la navegación.

Responsabilidad

ARTÍCULO 134. El capitán, aun cuando esté obligado a utilizar los servicios de un práctico, es el directo responsable de la conducción, maniobra y gobierno del buque, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponde al práctico por su defectuoso asesoramiento. La autoridad del capitán no se subroga a la del práctico.

Deber de servicio

ARTÍCULO 135. El capitán, desde el momento que formaliza su embarco ante la autoridad marítima, está al servicio permanente del buque.

Aplicación extensiva

ARTÍCULO 136. Las funciones, facultades, obligaciones y responsabilidades que emergen de los artículos precedentes, son aplicables a toda persona habilitada para mandar un buque o embarcación, con las limitaciones que determine el título profesional del cual se trate y la navegación que se efectúe.

Sección 2ª

ARTÍCULO 137. Se denomina tripulación al conjunto de personas embarcadas conforme a las respectivas libretas de embarco, destinadas a atender todos los servicios del buque.

Deber de obediencia

ARTÍCULO 138. Los tripulantes deben obedecer las órdenes del servicio impartidas por los superiores jerárquicos. Las tareas que éstos les asignen deben ser aceptadas por aquéllos, siempre que sean acordes con su jerarquía y no representen un cambio permanente de empleo. Si el tripulante realizare tareas que impliquen una responsabilidad superior a las inherentes al empleo para el que fue contratado, cobrará la remuneración correspondiente a las nuevas funciones asignadas. Toda divergencia relacionada con una determinada tarea a cumplir a bordo, será resuelta por el capitán y eventualmente puede ser sometida a la decisión del cónsul argentino del primer puesto de arribada. Esta decisión puede ser también revista, a pedido de parte, por la autoridad competente, a la llegada del buque al puerto de matrícula o de retorno habitual.

Obligaciones de los tripulantes

ARTÍCULO 139. Los tripulantes están obligados de conformidad con lo establecido por la norma legal laboral específica, las convenciones colectivas de trabajo y las estipulaciones especiales del contrato individual de ajuste a:

a) Encontrarse a bordo el día y hora señalados por el capitán;

b) No ausentarse del buque ni de su puesto, en caso de encontrarse de servicio, sin expresa autorización de su superior jerárquico;

c) Colaborar con el capitán en cualquier acontecimiento de la navegación que afecte la seguridad o salvación del buque, de los pasajeros o de la carga;

d) Velar por el mantenimiento de la regularidad del servicio y del material a su cargo, y por la conservación del orden interno del buque;

e) Prestar auxilio al capitán u oficial que actúe en su nombre, cuando éste se vea obligado a usar de la coerción para sostener su autoridad, restablecer el orden, o se vea injuriado en el ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas.

Categoría del personal

ARTÍCULO 140. Las categorías básicas del personal de la navegación, por orden de jerarquía, son las siguientes: 1. Capitán; 2. Oficiales; 3. Habilitados con título no superior; 4. Maestranza; 5. Marinería. La reglamentación fijará dentro de cada categoría, a los niveles de capacidad.

ARTÍCULO 141. Todo buque o artefacto naval debe contar con el número necesario de tripulantes que asegure su mantenimiento en navegación y en servicio en puerto, con sus elementos fundamentales de seguridad y salvamento, así como el convenio para que operen normal y eficientemente en el tráfico o actividad a que el armador o explotador los destine. A tal efecto y según el caso se debe tener en cuenta: 1. Tipo de buque o artefacto naval o conjunto integral de unidades y sus características técnicas; 2. Tipo de navegación a la que están destinados; 3. Características de los puertos de escala; 4. Tipo de tráfico y exigencias operativas del mismo; 5. Régimen de trabajo a bordo.

Toda variación de las circunstancias tenidas en cuenta en la fijación del número de

tripulantes, determina la revisión de ésta.

Determinación del número de tripulantes

ARTÍCULO 142. La autoridad competente establecerá el número de tripulantes requerido con relación al primer supuesto previsto en el artículo anterior; así como también respecto de los demás supuestos, a pedido de la asociación profesional de trabajadores, o en caso de existir desacuerdo entre las partes. Esta última determinación se hará de conformidad con lo que establezca la norma legal y específica, con la consulta de las partes interesadas y con la antelación debida a la salida del buque o artefacto naval. El número de tripulantes así determinado, no puede ser modificado sino por decisión del mismo organismo que lo estableció.

(Texto Original restituido por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

Porcentaje de personal argentino

ARTÍCULO 143. El Setenta y Cinco por Ciento (75%) del personal de maestranza y marinería del buque debe estar constituido por argentinos. En lo posible habiendo tripulantes argentinos en disponibilidad, la tripulación deberá ser completada con ellos.

La autoridad competente podrá acordar excepciones a dicho principio cuando constatare, en cada caso, la falta de personal argentino habilitado.

En este supuesto, el Comando en Jefe de la Armada aprobará la formación y capacitación del personal extranjero que se propusiere, el que deberá ser habilitado por la autoridad marítima.

Reglamento de trabajo a bordo

(Artículo sustituido por art. 2° de la Ley N° 22.228 B.O. 2/6/1980. Vigencia restituida por art. 1° del Decreto N° 628/2025 B.O. 3/9/2025. Vigencia: a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial.)

ARTÍCULO 144. La reglamentación establecerá el reglamento del trabajo a bordo, sin perjuicio de que los armadores o la entidad que los represente y la asociación profesional de trabajadores respectiva convengan otras condiciones cuando las necesidades de operación del buque así lo requieran. Las discrepancias que impidan el acuerdo serán resueltas por arbitraje según las normas que establezca la reglamentación.

Sección 3ª

ARTÍCULO 145. El práctico es un consejero de ruta y maniobra del capitán. En ejercicio de sus funciones a bordo de buque extranjero es delegado de la autoridad marítima.

La responsabilidad civil por los servicios de practicaje y pilotaje se encuentra limitada a la cantidad de ciento sesenta (160) argentinos oro, salvo en casos de dolo en que la responsabilidad será ilimitada. (Párrafo incorporado por art. 33 de la Ley N° 27.419 B.O. 28/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)

Obligaciones

ARTÍCULO 146. Son obligaciones del práctico:

a) Embarcarse a bordo del buque que debe pilotear y permanecer en él hasta la salida de su zona de practicaje, o hasta que sea amarrado o fondeado en el lugar asignado;

b) Sugerir la ruta y las maniobras necesarias para la debida y segura conducción del buque;

c) Asesorar al capitán en todo cuanto le sea requerido a los efectos de la navegación, ruta, gobierno, maniobra y seguridad de buque en su zona;

d) Dar directamente órdenes referentes a la conducción y maniobra, cuando sea autorizado por el capitán y bajo su inmediata vigilancia o la de su reemplazante reglamentario;

e) Informar a los capitanes de buques extranjeros acerca de las reglamentaciones especiales sobre navegación en la zona;

f) Vigilar y exigir en los buques extranjeros el cumplimiento de las leyes y reglamentos vigentes;

g) Dar cuenta de inmediato y por el conducto más rápido a la autoridad marítima más cercana, de todo acaecimiento extraordinario y de toda infracción a las leyes y reglamentos vigentes que se cometan a bordo del buque que pilotea o por otros que naveguen en la zona.

Baqueanos

ARTÍCULO 147. Los baqueanos, cuando fueren contratados para pilotear un buque de cuya tripulación no forman parte, se regirán por las disposiciones precedentes.



TÍTULO III

Artículos 148 a 266

Capítulo I

Sección 1ª

ARTÍCULO 148. El contrato de construcción de un buque de 10 toneladas o más de arqueo total, su modificación y rescisión, deben hacerse por escrito bajo pena de nulidad.

Invocación contra terceros

ARTÍCULO 149. El contrato de construcción a que se refiere el artículo precedente, así como su rescisión o cualquier modificación de orden técnico o jurídico que se introduzca en él, sólo pueden hacerse valer contra terceros que hayan adquirido derechos sobre el buque, después de haberse inscripto en la sección especial del Registro Nacional de Buques. La falta de inscripción del contrato implica la presunción de que el buque es construido por cuenta del constructor.

Derecho del comitente

ARTÍCULO 150. Salvo pacto en contrario el buque es de propiedad del comitente a partir de la colocación de la quilla o del pago de cualquiera de las cuotas, y este derecho puede hacerse valer contra terceros siempre que se hubiese cumplido con la inscripción prevista en el artículo precedente.

Vicios ocultos

ARTÍCULO 151. El constructor responde de los vicios ocultos que se descubran dentro de los dieciocho (18) meses de la entrega del buque al comitente, siempre que le sean denunciados dentro del término de los sesenta (60) días subsiguientes a la fecha de su descubrimiento. La acción prescribe por el transcurso de un (1) año contado a partir de la fecha de la denuncia.

Normas aplicables

ARTÍCULO 152. En todo lo que no esté expresamente dispuesto en esta sección, el contrato de construcción de buques se rige por las normas relativas a la locación de obra del derecho común.

Artefactos navales

ARTÍCULO 153. Las disposiciones de esta sección se aplican al contrato de construcción de un artefacto naval, dentro de las limitaciones que, atendiendo a su naturaleza, establezca la reglamentación.

Sección 2ª

ARTÍCULO 154. La expresión buque comprende no solamente el casco, mástiles, velas y las máquinas principales y auxiliares, sino también todas las demás pertenencias, fijas o sueltas, que son necesarias para su servicio, maniobra, navegación y adorno, aunque se hallen separadas temporariamente. No están comprendidas en ellas las pertenencias que se consumen con el primer uso.

Del registro

ARTÍCULO 155. Los buques son bienes registrables y se encuentran sometidos al régimen jurídico que esta ley consagra.

Formalidades a cumplirse

ARTÍCULO 156. Todos los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad o de otros derechos reales de un buque de diez (10) toneladas o más de arqueo total, o sobre una o más de sus partes en copropiedad naval, deben hacerse por escritura pública o por documento privado autenticado, bajo pena de nulidad.

ARTÍCULO 157. Tratándose de un buque de matrícula nacional, cuando los referidos actos se realicen en el extranjero deben hacerse por instrumento otorgado por el cónsul argentino respectivo, quien remitirá testimonio autorizado de aquél al Registro Nacional de Buques.

Efectos con relación a terceros

ARTÍCULO 158. Los actos a que se refieren los artículos anteriores sólo producen efectos con relación a terceros, desde la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de Buques.

Buques menores

ARTÍCULO 159. Todos los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad o de otros derechos reales sobre buques menores de diez (10) toneladas de arqueo total, o sobre una o más de sus partes en copropiedad naval, deben hacerse por instrumento privado con las firmas de los otorgantes certificadas, e inscribirse en el Registro Nacional de Buques. Sólo producen efectos con relación a terceros desde la fecha de su inscripción.

La reglamentación determinará los casos en que procederá la exención de los requisitos previstos en esta ley.

Privilegios

ARTÍCULO 160. En la venta privada de un buque, su propiedad se transfiere al comprador con todos los privilegios que lo graven.

Pactos especiales

ARTÍCULO 161. Los buques pueden ser vendidos con pacto de retroventa o de reventa.

Prescripción adquisitiva

ARTÍCULO 162. La adquisición de un buque con buena fe y justo título, prescribe la propiedad por la posesión continua de tres (3) años. Si faltare alguna de las referidas condiciones, la prescripción se opera a los diez (10) años.

Artefacto naval

ARTÍCULO 163. Las disposiciones de esta sección son aplicables a los artefactos navales, en lo que fuere pertinente.

Sección 3ª

ARTÍCULO 164. La copropiedad naval se rige por las disposiciones del condominio en todo lo que no esté modificado en esta sección. Las mismas disposiciones se aplicarán a la copropiedad de artefactos navales.

Decisiones de la mayoría

ARTÍCULO 165. Las decisiones de la mayoría computadas de acuerdo con el valor de la parte que cada copropietario tiene en el buque, obligan a la minoría. La mayoría puede estar constituida por un solo copropietario. En caso de empate el tribunal competente decidirá en forma sumaria.

ARTÍCULO 166. Cuando el buque, a juicio de la mayoría, necesitare reparación, la minoría estará obligada a aceptar esa decisión, salvo su derecho a transferir las partes respectivas a los otros copropietarios, al precio que se fijare judicialmente, o a solicitar la venta en pública subasta.

Derecho de la minoría

ARTÍCULO 167. Si la minoría entiende que el buque necesita reparación y la mayoría se opone, aquélla tiene derecho a exigir que se practique una pericia judicial. Si de la pericia surge que la reparación es necesaria, están obligados a contribuir a ella todos los copropietarios.

Opción de compra

ARTÍCULO 168. Si uno (1) de los copropietarios decide enajenar su parte a un tercero, debe hacerlo saber a los restantes, quienes dentro del tercer día pueden manifestar su voluntad de adquirirla, consignando judicial o extrajudicialmente el precio ofrecido por aquél. Vencido el plazo sin que se exteriorice la manifestación y consignación, el copropietario puede disponer libremente de su parte.

Venta del buque

ARTÍCULO 169. Si la mayoría resuelve vender el buque, la minoría puede exigir que la venta se haga en remate público.

Si la minoría solicita la venta por innavegabilidad del buque o por otras razones graves o de urgencia para los intereses comunes, y la mayoría se opone, el tribunal competente decidirá

en forma sumaria.

Sección 4ª

ARTÍCULO 170. Armador es quien utiliza un buque, del cual tiene la disponibilidad en 1 o más viajes o expediciones, bajo la dirección y el gobierno de un capitán por él designado, en forma expresa o tácita. Cuando realice actos de comercio debe reunir las calidades requeridas para ser comerciante.

Deber de inscripción

ARTÍCULO 171. La persona o entidad que desempeñe las funciones de armador de un buque de matrícula nacional debe inscribirse como tal en el registro correspondiente y en la sección respectiva del Registro Nacional de Buques. Las inscripciones pueden ser cumplidas también por el propietario, cuando el armador los omita.

En defecto de inscripción responden frente a los terceros el armador y el propietario solidariamente, pero este último está exento de responsabilidad en el caso de que aquél haya dispuesto del uso del buque en virtud de un hecho ilícito con conocimiento del acreedor. La responsabilidad a que se refiere este artículo no afecta el ejercicio de los privilegios que existan sobre el buque, ni el derecho del propietario y del armador a limitar su responsabilidad.

Requisitos

ARTÍCULO 172. La inscripción de armador de un buque debe hacerse con la transcripción del título o contrato en virtud del cual adquiere ese carácter. Aquélla se anotará también en el certificado de matrícula del buque.

Artefacto naval

ARTÍCULO 173. La explotación de un artefacto naval a otro título que el de propietario, queda sometida al cumplimiento de lo dispuesto en los artículos precedentes.

Responsabilidad del armador

ARTÍCULO 174. El armador es responsable de las obligaciones contractuales contraidas por el capitán en todo lo relativo al buque y a la expedición, y por las indemnizaciones a favor de terceros a que haya dado lugar por hecho suyo o de los tripulantes.

No responde en el caso de que el capitán haya tenido noticia o prestado su anuencia a hechos ilícitos cometidos en fraude de las leyes por los cargadores, salvo la responsabilidad personal de aquél.

Limitación de la responsabilidad

ARTÍCULO 175. El armador puede limitar su responsabilidad, salvo que exista culpa de su parte con relación a los hechos que den origen al crédito reclamado al valor que tenga el buque al final del viaje en que tales hechos hayan ocurrido, más el de los fletes brutos, el de

los pasajes percibidos o al percibir por ese viaje y el de los créditos a su favor que hayan nacido durante el mismo.

Esta limitación de responsabilidad al valor del buque es optativa con el derecho del propietario de poner aquél a disposición de los acreedores, por intermedio del juez competente, adicionando los otros valores y solicitando la apertura del juicio de limitación, dentro de los tres (3) meses contados a partir de la terminación de la expedición.

En el caso de existir daños personales, si el conjunto de dichos valores no alcanza a cubrir la totalidad de las indemnizaciones pertinentes hasta un monto de a$o. 13 por tonelada de arqueo total, la responsabilidad del armador se acrecerá en la cantidad necesaria para alcanzar ese monto, el que será destinado exclusivamente al pago de dichas indemnizaciones.

No está comprendida en el valor del buque ni en los créditos a favor del armador referidos en el primer párrafo de este artículo la acción contra el asegurador y su indemnización. Pero esta última responde, como cualquier otro bien del armador, por las sumas acrecidas a que se refiere el tercer párrafo.

Si el armador tuviere un crédito contra un acreedor suyo por perjuicios resultantes del mismo hecho, se compensarán los respectivos créditos, y las disposiciones de esta sección relativas a limitación de responsabilidad sólo se aplicarán a la diferencia que resultare.

Cotización del argentino oro

ARTÍCULO 176. La cotización del argentino oro es la oficial fijada por el órgano competente de la Administración nacional al momento de efectuarse la liquidación judicial o extrajudicial. En defecto de cotización oficial, se determina su valor por el contenido metálico y no por su valor numismático.

Créditos alcanzados

ARTÍCULO 177. Los créditos frente a los cuales el armador puede invocar la limitación autorizada en el art. 175, son los originados en las siguientes causas:

a) Muerte o lesiones corporales de cualquier persona;

b) Pérdida de bienes o de derechos, o daños sufridos en ellos;

c) Responsabilidad u obligación emergente de la remoción de restos náufragos, o de reflotamiento de un buque hundido o varado, o de daños causados a obras de arte de un puerto o vías navegables, salvo la hipótesis prevista en el párrafo tercero del art. 19.

El beneficio puede ser invocado aun en el caso de que la responsabilidad del armador derive de la propiedad, posesión, custodia o control del buque, si no se prueba su culpa o la de sus dependientes de la empresa terrestre.

Créditos excluidos

ARTÍCULO 178. La limitación de responsabilidad no puede ser invocada frente a créditos provenientes de asistencia y salvamento, contribución de avería gruesa, los del capitán o de

sus tripulantes o de los respectivos causa habientes que tengan su origen en el contrato de ajuste, y de los otros dependientes del armador cuyas funciones se relacionan con el servicio del buque.

Aplicación de la limitación

ARTÍCULO 179. El monto de la limitación de responsabilidad fijada en el tercer párrafo del art. 175, se aplica al conjunto de créditos originados en un mismo hecho, independientemente de los originados o que se originen en otros hechos distintos.

Tonelaje del arqueo

ARTÍCULO 180. El tonelaje de arqueo que sirve de base para calcular el monto de la limitación es:

a) En los buques de propulsión mecánica, el tonelaje del cual se deducirá el espacio ocupado por la tripulación o destinado a su uso;

b) Para los demás buques, el tonelaje neto.

Propietarios, transportadores, capitanes y miembros de la tripulación

ARTÍCULO 181. La limitación de responsabilidad establecida en los artículos precedentes puede ser invocada también por el propietario del buque o por el transportador, cuando sean una persona o entidad distinta del armador, o por sus dependientes o por los del armador en las acciones ejercidas contra ellos. Si se demanda a dos (2) o más personas la indemnización total no podrá exceder la referida limitación.

Cuando los accionados sean el capitán o algún miembro de la tripulación, la limitación será de cincuenta (50) argentinos oro, salvo en casos de dolo en que la responsabilidad será ilimitada.

Pero si el capitán o miembro de la tripulación es al mismo tiempo propietario, copropietario, transportador, armador o administrador, solamente puede ampararse en la limitación del primer párrafo y cuando la culpa resulte del ejercicio de sus funciones de capitán o miembro de la tripulación. Si se prueba que el daño resulta de un acto u omisión del mismo realizado con la intención de provocar el daño, o que actuó consciente de que su conducta puede provocarlo, su responsabilidad será ilimitada.

Buques menores de cien (100) toneladas

(Artículo sustituido por art. 34 de la Ley N° 27.419 B.O. 28/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTÍCULO 182. La limitación de la responsabilidad de armadores de buques menores de cien (100) toneladas será fijada en la suma correspondiente a ese tonelaje.

Sección 5ª

ARTÍCULO 183. Cuando los copropietarios de un buque, sin adoptar la forma de una de las sociedades de derecho común, asuman las funciones de armador, se considerará constituida

una sociedad de coparticipación naval regida por las disposiciones generales establecidas para las sociedades, salvo las reglas especiales contenidas en esta sección.

Efectos del contrato

ARTÍCULO 184. Los copartícipes pueden regular convencionalmente sus obligaciones y derechos recíprocos, pero el contrato no tiene efecto contra terceros si el respectivo documento no estuviere inscripto en el Registro Nacional de Buques.

Gerente

ARTÍCULO 185. Los copartícipes pueden designar un gerente por mayoría de intereses, requiriéndose la unanimidad cuando la designación recaiga en una persona que no sea uno de ellos. La designación puede ser dejada sin efecto por la simple mayoría de intereses, salvo el derecho del gerente a ser indemnizado si corresponde. Tanto el nombramiento como su revocación, para ser invocados respecto de terceros, deben inscribirse en el Registro Nacional de Buques.

Facultades del gerente

ARTÍCULO 186. El gerente representa a la sociedad, judicial y extrajudicialmente, de acuerdo con las disposiciones de esta sección, o con las facultades especiales que aquélla le confiera mediante documento que debe ser inscripto en el Registro Nacional de Buques para tener efectos contra terceros. Si no se designa gerente, cualquiera de los copartícipes tiene la representación judicial pasiva en asuntos de interés de la sociedad.

Otras atribuciones

ARTÍCULO 187. Corresponde exclusivamente al gerente realizar los contratos relativos al armamento, equipo, aprovisionamiento, administración y designación del capitán y, en su caso, los contratos de utilización del buque, todo ello de conformidad con las instrucciones que le imparta la sociedad, o las que resulten de las facultades especiales que se le confieran, según lo previsto en el artículo precedente.

Derechos y obligaciones de los copartícipes

ARTÍCULO 188. Todo copartícipe debe anticipar en proporción de su parte, las sumas necesarias para los gastos de armamento, equipo y aprovisionamiento del buque y es responsable, en la misma proporción, de las obligaciones que se contraigan con motivo del viaje, viajes o expediciones a emprender o durante su desarrollo.

Derechos de preferencia

ARTÍCULO 189. Los copartícipes tienen derecho a ser preferidos a cualquier tercero en igualdad de condiciones en los contratos de utilización del buque. Si concurre más de uno, tiene preferencia el que tenga mayor interés.

Distribución de utilidades y pérdidas

ARTÍCULO 190. Las utilidades y pérdidas resultantes de cada viaje se distribuirán al final del mismo entre los copartícipes, en proporción a su respectiva parte, salvo lo dispuesto en el contrato social, si existe.

Capitán y tripulantes copartícipes

ARTÍCULO 191. Sin perjuicio de los otros derechos que les corresponden, el capitán y los tripulantes, copartícipes que sean despedidos, pueden exigir a la mayoría que decidió el despido el reembolso del valor de sus respectivas partes.

Disolución de la sociedad

ARTÍCULO 192. La sociedad no puede disolverse sino después de terminado el viaje o expedición emprendida, salvo decisión unánime de los copartícipes.

Sección 6ª

ARTÍCULO 193. El agente marítimo designado para realizar o que realice ante la aduana las gestiones relacionadas con la atención de un buque en puerto argentino, tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial, conjunta o separadamente, de su capitán, propietario o armador, ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo y hasta tanto se designe a otro en su reemplazo. No tiene la representación del propietario ni del armador que estuviere domiciliado en el lugar.

Otros agentes marítimos

ARTÍCULO 194. El capitán, propietario o armador pueden nombrar como agente, a otra persona distinta del agente marítimo aduanero cuando éste haya sido designado por el fletador, de acuerdo con las facultades del contrato de fletamento. Ese agente tiene también la representación judicial activa y pasiva del capitán, propietario o armador, siempre que acredite su designación por escrito.

Cuando el tercero cite a juicio al agente marítimo aduanero, éste puede declinar su intervención indicando la persona del otro agente designado por el capitán, propietario o armador y su domicilio.

Representación

ARTÍCULO 195. La representación ante los entes privados y públicos prevista en los artículos anteriores subsiste aun en el caso de renuncia, hasta tanto el propietario, armador o capitán designen al reemplazante. La sustitución puede hacerse aunque el buque haya zarpado de puertos argentinos.

La representación judicial continuará mientras no intervenga el reemplazante en el juicio.

Denuncia de domicilio del armador

ARTÍCULO 196. El agente marítimo de un buque, en su primera gestión aduanera, denunciará ante la aduana el domicilio del armador. En los casos de fallecimiento o incapacidad de aquél, cualquier notificación judicial o extrajudicial, efectuada en ese domicilio por quienes no fueren los sucesores o el representante del agente marítimo, será considerada válida.

Publicidad

ARTÍCULO 197. La autoridad aduanera debe publicar en sus oficinas el nombre y domicilio de la persona o personas, según los casos, que actúen como agentes del buque, conforme a lo dispuesto en los artículos anteriores.

Mandatarios especiales

ARTÍCULO 198. Salvo lo previsto en el art. 194, el agente marítimo sólo puede declinar su comparecencia a juicio en representación del capitán, propietario o armador del buque, en el caso de que éstos tengan constituidos mandatarios con poder suficiente para entender en los hechos vinculados al viaje en que se desempeñó como agente.

Responsabilidad

ARTÍCULO 199. El agente marítimo, en cualquiera de sus designaciones, no responde por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o la que surja de las leyes y reglamentos fiscales y administrativos.

Reglamentación

ARTÍCULO 200. La reglamentación establecerá todo lo atinente a la publicidad de las designaciones de agentes marítimos que se efectúen de conformidad con las previsiones de la presente sección.

Sección 7ª

ARTÍCULO 201. El capitán es representante legal del propietario y del armador del buque, no domiciliados en el lugar, en todo lo referente al buque y a la expedición, sin perjuicio del mandato especial que pueda conferírsele.

Representación

ARTÍCULO 202. En los puertos donde el armador o el propietario no tengan su domicilio, el capitán ejerce la representación judicial activa y pasiva de aquéllos en todos los asuntos relacionados con la expedición. En las mismas circunstancias y siempre que el puerto no sea el lugar del domicilio del fletador o del respectivo cargador, tiene también la representación de éstos a fin de salvaguardar los intereses de la carga.

Carga sobre cubierta

ARTÍCULO 203. El capitán no puede cargar efectos sobre cubierta sin consentimiento por escrito del fletador o cargador. Exceptúase la navegación fluvial o lacustre, y aquella en que

sea de uso cargar en dicha forma.

Recibo de la carga

ARTÍCULO 204. En los recibos provisionales de los efectos que se carguen a bordo, el capitán o quien lo represente hará constar el estado y condición aparente de la mercadería.

Responsabilidad por la carga

ARTÍCULO 205. El capitán tiene en representación del armador, el carácter de depositario de la carga y de cualquier efecto que reciba a bordo, y como tal está obligado a cuidar de su apropiado manipuleo en las operaciones de carga y descarga, de su buen arrumaje y estiba, de su custodia y conservación, y de su pronta entrega en el puerto de destino.

Salvo convención expresa en contrario, la responsabilidad del capitán respecto de la carga comienza desde que la recibe y termina con el acto de la entrega, en el lugar en que se haya pactado, o en el que sea de uso en el puerto de descarga.

Documentación necesaria a bordo

ARTÍCULO 206. El capitán debe tener a bordo, aparte de la mencionada en el art. 83, la siguiente documentación:

a) Copia del contrato de fletamento, si existe;

b) Conocimientos de la carga transportada a bordo;

c) Papeles aduaneros y todos los que sean impuestos por las autoridades administrativas.

Asientos en el diario de navegación

ARTÍCULO 207. El capitán debe asentar en el diario de navegación, además de los datos mencionados en el art. 86, todo acontecimiento que afecte al buque, a la carga o a las personas que naveguen a bordo, o cuyo conocimiento sea de utilidad para cualquier interesado en el viaje. El capitán está obligado a exhibir el diario de navegación en cualquier tiempo, a las partes interesadas, y a consentir que se saquen copias o extractos del mismo.

Ratificación de los asientos

ARTÍCULO 208. Dentro de las veinticuatro (24) horas de puesto el buque en libre plática, después de su llegada al primer puerto de escala, el capitán que no haya efectuado la exposición prevista en el inc. m) del art. 131, debe ratificar los asientos del diario de navegación a que se refiere el artículo anterior mediante protesta levantada ante escribano público en puerto argentino, o ante el cónsul argentino en puerto extranjero.

Dicha ratificación la hará acompañado de dos (2) oficiales del buque transcribiendo en el acta respectiva las partes pertinentes del mencionado diario. El capitán puede solicitar a la autoridad consular copia de la protesta, para ser enviada al armador.

Tanto la autoridad que menciona el art. 131, inc. m), como el cónsul y el escribano, deben entregar testimonio de las actas a cualquier interesado que los solicitare.

Valor de los asientos

ARTÍCULO 209. Los asientos que el capitán haga en el diario de navegación en calidad de funcionario público, tienen el valor de instrumento público. El valor probatorio de todo otro asiento en el mismo libro de la exposición levantada con relación a estos asientos ante la autoridad marítima o cónsul argentino en el caso del art. 208 está sometido, en cada caso, a la apreciación judicial.

Facultades del capitán

ARTÍCULO 210. El capitán está facultado para realizar todos los contratos corrientes relativos al equipo, aprovisionamiento y reparaciones del buque, salvo en el puerto donde tenga su domicilio el armador o exista un mandatario de éste con poder suficiente. En este caso el capitán no tiene facultad para realizar gasto alguno relacionado con el buque.

Excepciones

ARTÍCULO 211. Si durante el curso del viaje y en puerto extranjero donde no exista mandatario del armador, se hacen necesarias reparaciones o compra de pertrechos y las circunstancias o la distancia del domicilio del armador no permiten pedir instrucciones, el capitán, previa exposición ante el cónsul argentino, ratificada por dos (2) oficiales del buque, puede realizar los referidos actos.

Carencia de fondos

ARTÍCULO 212. El capitán que durante el viaje se encuentre sin fondos para continuarlo, en puerto donde no se halle el armador o su mandatario, debe requerirlos al primero por telegrama o por intermedio de exhorto telegráfico del tribunal competente, si fuere puerto argentino, y por intermedio del consulado argentino, si se tratare de puerto extranjero. Al formular el pedido ante el tribunal o el consulado, según los casos, debe justificar, con la ratificación del comisario y de dos (2) oficiales del buque, que carece absolutamente de fondos y que en el puerto no se encuentra el armador ni su mandatario.

Falta de satisfacción

ARTÍCULO 213. Formulado sin resultado el requerimiento expresado en el artículo precedente, el capitán puede contraer deudas y, en caso de urgente necesidad, con garantía hipotecaria sobre el buque. A falta absoluta de otro recurso puede gravar o vender la carga o las provisiones del buque.

Los destinatarios de las mercaderías vendidas en tales casos serán reembolsados por el valor de plaza que tengan en el puerto de destino a la época de la llegada del buque.

Si dicho valor de plaza es inferior al que se obtuvo en la venta, la diferencia corresponde al destinatario.

Si el buque no puede llegar al puerto de destino, el monto del reembolso se fijará por el precio de venta.

En el caso de haberse gravado la mercadería, su destinatario tiene derecho a que en el puerto de destino le sea entregada libre de todo gravamen.

Deber de comunicación

ARTÍCULO 214. El capitán, dentro de sus posibilidades, debe mantenerse durante el viaje en continuo contacto con el armador, para tenerlo al corriente de todos los acontecimientos relativos a la expedición, y requerirle instrucciones en los casos que sean necesarias.

Avería gruesa

ARTÍCULO 215. Cuando se vea en la necesidad de realizar un acto de avería gruesa, debe asentar en el diario de navegación, con toda minuciosidad, sus causas, circunstancias que mediaron en ella y el detalle del sacrificio realizado.

Estado de guerra

ARTÍCULO 216. Si después de zarpar el buque el capitán llega a saber que ha sobrevenido el estado de guerra y que su bandera o la carga no fueran libres, está obligado a arribar al primer puerto neutral y a permanecer en él hasta que pueda continuar el viaje con seguridad, o hasta que reciba instrucciones.

Si llega a saber que el puerto de destino está bloqueado, y salvo que tenga o reciba instrucciones especiales, debe descargar en el puerto que elija entre los que se encuentren en la derrota para arribar a aquél.

Actos de violencia

ARTÍCULO 217. Es obligación del capitán por todos los medios que le dicte su prudencia resistir cualquier acto violento que se intente contra el buque o la carga. Si es obligado a hacer entrega de toda o parte de ella, debe formalizar el correspondiente asiento en el diario de navegación y justificar el hecho en el primer puerto de llegada.

En caso de apresamiento, embargo o detención dispuestos por un estado, el capitán debe reclamar el buque y la carga, dando aviso inmediato al armador.

Hasta tanto reciba las órdenes respectivas, tomará las disposiciones provisionales que sean absolutamente urgentes y necesarias para la conservación del buque y de la carga.

Ausencia

ARTÍCULO 218. En todos los casos en que por mandato de esta ley, el capitán deba realizar una actuación ante el cónsul argentino y no lo haya en el lugar, la efectuará ante la autoridad local y de no ser posible, ante un notario, sin perjuicio de su ratificación ante el cónsul argentino del próximo puerto.

Capítulo II

Sección 1ª

ARTÍCULO 219. Locación de buque es el contrato por el cual una parte se obliga, mediante el pago de un precio, a conceder a la otra el uso o goce de un buque por un tiempo determinado, transfiriéndole la tenencia.

Inscripción

ARTÍCULO 220. El contrato de locación de buque debe probarse por escrito y, para ser invocado frente a terceros, estar inscripto en el Registro Nacional de Buques y asentado en su certificado de matrícula.

Sublocación

ARTÍCULO 221. El locatario no puede sublocar el buque ni ceder el contrato sin autorización escrita del locador. Ambos actos deberán satisfacer los requisitos establecidos en el artículo precedente.

Entrega y devolución de buque

ARTÍCULO 222. El locador debe entregar el buque al locatario, en el lugar y tiempo convenidos y con la documentación necesaria para el viaje y, salvo pacto en contrario, en estado de navegabilidad, en la medida en que con el empleo de una diligencia razonable pueda hacerlo. El locatario debe devolverlo a la expiración del término estipulado en el mismo estado, salvo los daños originados por caso fortuito o fuerza mayor o por su uso normal, y convenido, libre de tripulación, si así lo hubiere recibido y de todo crédito privilegiado ocasionado por su explotación o uso.

Obligación del locador

ARTÍCULO 223. Es obligación del locador durante todo el tiempo de la locación, ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el mismo estado de navegalibidad en que fue entregado. El locador es responsable de los daños ocasionados por incumplimiento de esa obligación, salvo que pruebe que se trata de un vicio oculto, que no pudo ser descubierto empleando una diligencia razonable.

Uso del buque

ARTÍCULO 224. El locatario está obligado a utilizar el buque de acuerdo con sus características técnicas y las modalidades convenidas en el contrato.

Lugar y tiempo de restitución del buque

ARTÍCULO 225. El locatario debe restituir el buque a la expiración del término de la locación en el lugar convenido y en su defecto en el puerto del domicilio del locador. Salvo estipulación expresa de las partes, no se admite tácita reconducción, y la restitución no puede demorarse un tiempo mayor de la décima parte del término del contrato durante el cual el locador tiene derecho a percibir únicamente el doble del precio estipulado.

Prescripción

ARTÍCULO 226. Todas las acciones derivadas del contrato de locación de buques prescriben por el transcurso de 1 año, contado desde la fecha de vencimiento, rescisión o resolución del contrato, o de la entrega del buque, si fuere posterior y en caso de pérdida, desde la fecha en que debía ser devuelto.

Sección 2ª

ARTÍCULO 227. Existe fletamento a tiempo cuando el armador de un buque determinado, conservando su tenencia y mediante el pago de un flete, se compromete a ponerlo a disposición de otra persona, y a realizar los viajes que ésta disponga dentro del término y en las condiciones previstas en el contrato, o en las que los usos establezcan. En este contrato el armador se denomina fletante y la otra parte fletador.

Forma del contrato

ARTÍCULO 228. Para ser válido respecto de terceros el contrato de fletamento a tiempo de un buque de diez (10) toneladas o más de arqueo total debe hacerse por escrito, inscribirse en el Registro Nacional de Buques y dejarse constancia de él en el certificado de matrícula del buque.

Obligaciones del fletante

ARTÍCULO 229. El fletante debe poner el buque a disposición del fletador ejerciendo una diligencia razonable para que se encuentre en estado de navegabilidad, armado y tripulado reglamentaria y convenientemente a fin de que pueda ser empleado en el destino establecido, con su pertinente documentación, en la época estipulada, y en el lugar del puerto convenido donde siempre pueda estar a flote.

Durante todo el tiempo de vigencia del contrato debe emplear una diligencia razonable para mantener al buque en las mismas condiciones y, en su defecto, responde por las consecuencias dañosas que se originen, salvo que pruebe que el defecto de navegabilidad se debe a un vicio oculto que no pudo ser descubierto empleando una diligencia razonable.

Resolución

ARTÍCULO 230. El fletador tiene derecho a resolver el contrato, notificando por escrito al fletante, cuando el buque no sea puesto a su disposición en la época y lugar convenidos. El resarcimiento de los daños y perjuicios queda librado a las circunstancias del caso.

Gastos a cargo del fletante y del fletador

ARTÍCULO 231. Son a cargo del fletante el pago de los salarios y los gastos de manutención de la tripulación, seguro del buque y repuestos de artículos de cubierta y de máquinas.

Corresponden al fletador todos los gastos de combustible, agua y lubricantes necesarios para el funcionamiento de las máquinas principales y auxiliares, los inherentes a la utilización comercial del buque, y los derechos, tasas y salarios relacionados con la navegación en canales y con los puertos.

Navegación no prevista en el contrato

ARTÍCULO 232. El fletante no está obligado a hacer navegar el buque fuera de los límites geográficos convenidos en el contrato o en condiciones o lugares que los expusieren a peligros no previstos en el momento de su celebración. En estos últimos casos, el contrato quedará resuelto si su ejecución resulta imposible por causas no imputables al fletador.

Viaje que exceda el plazo del contrato

ARTÍCULO 233. Tampoco está obligado el fletante a iniciar con su buque un viaje que no termine, previsiblemente, alrededor de la fecha del vencimiento del plazo del contrato. Por los días que excedan de dicha fecha, el fletador debe pagar el flete del mercado internacional para este tipo de fletamento, siempre que sea superior al contractual.

Dependencia del capitán

ARTÍCULO 234. A los efectos de la gestión náutica del buque, el capitán depende del fletante. También recibirá órdenes del fletador, dentro de lo estipulado en el contrato respecto del uso que haga del buque, especialmente en todo lo referente a la carga, transporte y entrega de efectos en destino, o al transporte de personas, en su caso, y a la respectiva documentación.

Responsabilidad del fletante

ARTÍCULO 235. Salvo su responsabilidad en la gestión náutica del buque, el fletante no responde frente al fletador por las obligaciones asumidas por el capitán en la gestión del transporte, o en el uso que el fletador haga del buque, o por las culpas en que puedan incurrir tanto el capitán como los tripulantes, en lo que respecta al giro o negocio asumido por el fletador.

Salvo estipulación en contrario, el fletante no responde por incumplimiento de sus obligaciones, cuando sean consecuencia de alguno de los hechos o supuestos de exoneración previstos en el art. 275 y en la Sección 6ª de este Capítulo; si es responsable no lo será más allá del límite fijado en el art. 277 y en la mencionada sección.

En los mismos casos y frente a terceros, el fletante no responde cuando el fletador use documentación propia, sin perjuicio de los privilegios sobre buque y fletes previstos en el Capítulo IV, Sección 2ª de este Título.

El fletador debe indemnizar al fletante los daños que sufra con motivo de las acciones originadas en dicha responsabilidad y que se hagan efectivas sobre el buque.

Pago del flete

ARTÍCULO 236. Salvo estipulación o uso distinto, el flete debe pagarse por períodos mensuales y por anticipado, a falta de lo cual el fletante, con notificación del fletador puede resolver el contrato y retirar el buque de su disposición con una simple orden al capitán. En ese caso, queda obligado a entregar en destino la carga que tenga a bordo y puede retener el flete pagadero en dicho lugar.

No exigibilidad del flete

ARTÍCULO 237. El flete no es exigible cuando el fletador, por causas que no le sean imputables, no pueda usar el buque y, especialmente, cuando éste tenga que inmovilizarse por más de veinticuatro (24) horas, para que el fletante cumpla con sus obligaciones relativas a la conservación de su navegabilidad.

Si la inmovilización es ocasionada por una arribada forzosa provocada por peligros del mar, varaduras, averías sufridas por la carga o acto de autoridad nacional o extranjera, el flete se debe durante todo el tiempo que dure la inmovilización, descontando el que corresponda a reparaciones y con deducción de los gastos que su inmovilización haya ahorrado al armador.

Pérdida del buque

ARTÍCULO 238. Si el buque se pierde, el flete se debe hasta el día de su pérdida. Si esta fecha es desconocida, el flete debido se calculará hasta la mitad del plazo transcurrido entre el día de la última noticia que se tuvo del buque y aquel en que debió llegar a destino.

Salario de la asistencia o salvamento

ARTÍCULO 239. En el caso de asistencia o de salvamento prestado por el buque, el salario correspondiente es adquirido por mitades entre el fletante y el fletador, deducidos los gastos, indemnizaciones, participaciones del capitán y tripulantes, y el importe del flete por los días que duró la operación.

Avería común

En caso de avería común contribuye el flete de la carga y no el del fletador.

Prescripción

ARTÍCULO 240. Las acciones derivadas del contrato de fletamento a tiempo prescriben por el transcurso de un (1) año, contado desde la fecha de su vencimiento, o desde la fecha de su rescisión o resolución si es anterior, o desde el día de la terminación del último viaje si es posterior. En el caso de pérdida, desde la fecha en que, presuntivamente, debió terminar el viaje que estaba en ejecución.

Sección 3ª

ARTÍCULO 241. En el fletamento total de un buque el fletante se obliga, mediante el pago de un flete, a poner a disposición del fletador para transportar personas o cosas todos los espacios útiles o todo el porte que posee un buque determinado, el que puede sustituirse por otro, si así se hubiese pactado.

En el fletamento parcial el fletador solamente dispondrá de uno o más espacios determinados.

El fletante debe emplear la diligencia razonable para poner el buque en condiciones de navegabilidad, en el tiempo y lugar convenidos, y cumplir con las prestaciones comprometidas frente al fletador según el tipo específico de contrato de que se trate y

normas aplicables.

Las normas de esta sección se aplican en defecto de estipulaciones convenidas entre las partes.

Póliza de fletamento

ARTÍCULO 242. El fletamento total o parcial se prueba mediante la póliza de fletamento que debe contener las siguientes menciones:

a) El nombre del armador;

b) Los nombres del fletante y fletador con los respectivos domicilios;

c) El nombre de buque, su puerto de matrícula, nacionalidad y tonelaje de arqueo;

d) La designación del viaje o viajes a realizar;

e) Si el fletamento es total o parcial y, en este último caso, la individualización de los espacios a disposición del fletador;

f) Si es un fletamento para el transporte de mercaderías, la clase y cantidad de carga a transportar, los días convenidos para estadías y sobreestadías, la forma de computarlas y el monto fijado para las últimas;

g) Si es un fletamento con fines específicos o para el transporte de personas, las modalidades del mismo;

h) El flete y su forma, tiempo y lugar de pago.

Enajenación del buque

ARTÍCULO 243. Firmada la póliza de fletamento, el contrato subsistirá aunque el buque fuere enajenado, y los nuevos propietarios tienen obligación de cumplirlo.

Lugar para carga o descarga

ARTÍCULO 244. Si la póliza no establece el lugar del puerto donde el buque debe colocarse para cargar o descargar, su designación corresponde al fletador, salvo disposiciones portuarias en contrario. El lugar debe ser seguro y permitir al buque permanecer siempre a flote. Si el fletador omite hacer la designación del lugar de carga o descarga o si siendo varios los fletadores no se ponen de acuerdo sobre el particular el fletante, previa intimación, puede elegir dicho lugar.

Resolución

ARTÍCULO 245. Salvo estipulación distinta, si el fletante no pone el buque a la carga en la época y puerto establecidos en el contrato del fletador, mediante notificación por escrito a aquél, puede resolver el contrato, quedando librado el resarcimiento de los daños y perjuicios a las circunstancias del caso.

Porte o capacidad distintos de los establecidos en la póliza

ARTÍCULO 246. Siempre que el porte o la capacidad del buque, establecidos en la póliza de fletamento, resulten mayores o menores a los reales en más de una décima parte, el fletador

tiene la opción de resolver el contrato, o bien de cumplirlo no pagando más flete que el que corresponda a la cantidad de carga realmente embarcada. En uno y otro caso puede exigir indemnización por los daños causados.

Obligaciones de las partes

ARTÍCULO 247. El fletante está obligado a hacer saber por escrito al fletador que el buque se encuentra en condiciones de recibir o entregar la carga. El fletador debe efectuar la carga o descarga en el plazo de estadías estipulado en la póliza de fletamento.

Estadías y sobreeestadías

ARTÍCULO 248. A falta de estipulación expresa de la póliza de fletamento, las estadías no comprenden sino los días de trabajo. Los usos del puerto determinan su duración y el momento a partir del cual deben computarse, así como la duración, monto, época y forma de pago de las sobreestadías.

Si al respecto no existen usos del puerto se fijarán judicialmente y la duración de las sobreestadías será la mitad de los días de trabajo correspondientes a las estadías y se computarán por días corridos.

Falta de carga vencidas las estadías

ARTÍCULO 249. Salvo estipulación expresa contenida en la póliza de fletamento, si vencidas las estadías pactadas o que sean de uso, el fletador no carga efecto alguno, el fletante tiene derecho a resolver el contrato, exigiendo la mitad del flete bruto estipulado y de las sobreestadías, o a emprender viajes en carga y, finalizado que sea el mismo, a exigir el flete por entero con las contribuciones que se debían y las sobreestadías.

Carga incompleta

ARTÍCULO 250. Cuando el fletador sólo embarque durante las estadías una parte de la carga, vencido el plazo respectivo y el de las sobreestadías, y salvo convenio expreso en la póliza de fletamento, el fletante tiene la opción de proceder a la descarga por cuenta del fletador, exigiendo el pago de la mitad del flete bruto, o de emprender el viaje con la carga que tenga a bordo y reclamar el flete íntegro en el puerto de destino con los demás gastos mencionados en el artículo precedente. La decisión que adopte el fletante, tanto en estos casos como en los del artículo anterior, se deben asentar en la protesta que será notificada al fletador.

Avería gruesa

ARTÍCULO 251. Cuando en los casos previstos en los dos artículos anteriores se produzca durante el viaje una avería gruesa, la contribución de la carga será por los dos tercios del valor de lo no cargado además de la que corresponde, en su caso, a lo cargado.

Resolución por el fletador

ARTÍCULO 252. El fletador antes del vencimiento de las estadías, tiene derecho a resolver el contrato pagando, si no mediare estipulación contraria, la mitad del flete bruto y, en su caso, los gastos de descarga y las sobreestadías. Si el fletamento es por viaje redondo, debe pagar la mitad del flete de ida.

Carga suficiente

ARTÍCULO 253. Cuando el fletamento es total, el fletador puede obligar al fletante a emprender el viaje si el buque tiene a bordo carga suficiente para el pago del flete, sobreestadías y demás obligaciones contractuales y para los gastos suplementarios que le ocasione el cargamento incompleto, o si diese fianza suficiente para dicho pago. En tal caso el fletante no puede recibir carga de terceros, sin consentimiento por escrito del fletador.

Carga de terceros

ARTÍCULO 254. En los casos en que el fletante tiene derecho a emprender viaje sin carga o con sólo una parte de ella puede, por su sola voluntad, tomar carga de terceros a los efectos de la seguridad del flete y de las otras indemnizaciones a que haya lugar. Si de esta nueva carga resulta una pérdida de flete, el fletador es deudor por la diferencia. Si, por el contrario, con dicha carga se produce una ganancia, ésta pertenece al fletador sin perjuicio de los pagos a que esté obligado por los artículos precedentes.

Comisión de la descarga

ARTÍCULO 255. Si transcurrida la mitad de las estadías contractuales o de las que sean de uso el fletador o los tenedores de los respectivos conocimientos no han empezado la descarga, o si habiéndola iniciado no está terminada al vencimiento de aquéllas, salvo convenio expreso en la póliza de fletamento, el fletante puede descargar a tierra o a lanchas por cuenta y riesgo del fletador o consignatario. Si éstos tienen domicilio conocido en el lugar, debe notificárseles.

Bloqueo del puerto de destino

ARTÍCULO 256. Si después de iniciado el viaje se declara el bloqueo de puerto de destino el fletante debe intimar al fletador para que indique, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas, el puerto de descarga de la mercadería. Este debe estar en el trayecto que el buque debía seguir para llegar a su primitivo destino. Si dichas instrucciones no llegan a tiempo, el fletante o el capitán determinarán el puerto de descarga.

Subfletamento

ARTÍCULO 257. Salvo autorización expresa por escrito del fletante, el fletador no puede ceder total o parcialmente el contrato. Pero, en caso de fletamento total, y a falta de prohibición expresa en el contrato, puede subfletar a uno o más subfletadores, subsistiendo su responsabilidad frente al fletante por el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Prescripción

ARTÍCULO 258. Las acciones que se derivan del contrato de fletamento total o parcial prescriben por el transcurso de un (1) año, contado desde la terminación del viaje, o desde la fecha en que se rescindió o resolvió el contrato, si ello se produjo antes de comenzado el viaje o en el curso del mismo.

Sección 4ª

ARTÍCULO 259. Cuando el transportador acepte efectos de cuantos cargadores se presenten, el transporte se rige por las disposiciones de la presente sección en lo que no se haya previsto en el contrato respectivo o en las condiciones del conocimiento.

Las normas de la Sección 5ª de este Capítulo son imperativas para las partes.

El contrato de transporte debe probarse por escrito.

Sustitución del buque

ARTÍCULO 260. Salvo estipulación expresa en contrario, el transportador tiene derecho sustituir el buque designado para el transporte de la carga por otro igualmente apto para cumplir, sin retardo, el contrato de transporte convenido.

Tarifas y condiciones

ARTÍCULO 261. Si el transportador ha publicado tarifas y condiciones del transporte, debe ajustarse a ellas, salvo convenio por escrito en contrario.

Obligación del cargador

ARTÍCULO 262. El cargador debe entregar los efectos en el tiempo y forma fijados por el transportador y, en su defecto, de conformidad con lo que establecen los usos y costumbres. A falta de éstos el buque puede zarpar quedando obligado el cargador al pago íntegro del flete estipulado, siempre que su importe no haya sido pagado por otra mercadería que ocupó el lugar de aquélla.

Resolución por el cargador

ARTÍCULO 263. Después de cargada la mercadería el cargador puede resolver el contrato dentro del término de la permanencia del buque en puerto, cuando ello no ocasione retardo en la partida del buque, pagando el flete y los gastos de descarga.

Entrega de la carga por el transportador

ARTÍCULO 264. El transportador debe entregar la carga en el puerto de destino de acuerdo con lo que disponen el conocimiento, las reglamentaciones aduaneras y portuarias, y los usos y costumbres.

Si en virtud de dichas disposiciones las mercaderías deben entrar a depósito fiscal, la entrega quedará cumplida con la descarga al depósito correspondiente o a lanchas cuando por causas no imputables al buque no pueda efectuarse la descarga a depósito, y con cargo de notificar a los interesados en la forma prevista en el art. 521.

Si las mercaderías son de despacho directo y el consignatario no concurre a recibirlas o se rehúsa a hacerlo, con notificación al mismo si es conocido o a la persona indicada en el conocimiento, el transportador puede cumplir la entrega descargándolas a lanchas o a tierra, por cuenta y riesgo del titular de las mercaderías. El armador de las lanchas se convierte en depositario de la carga recibida en representación del consignatario.

Si la mercadería es reclamada por varios tenedores de distintos ejemplares de un mismo conocimiento, el transportador debe depositarla judicialmente por cuenta y riesgo de la misma.

Entrega a lanchas en interés del transportador

ARTÍCULO 265. Cuando la carga se entrega a lanchas como prolongación de bodega, en interés del transportador, su responsabilidad subsistirá como si continuara en el buque hasta su posterior descarga en la forma prevista en el artículo precedente.

Cesación de responsabilidad del transportador

ARTÍCULO 266. Cesa toda responsabilidad del transportador respecto de la carga, a partir del momento en que sea entregada a depósitos fiscales, plazoleta, o en lugares situados dentro de la jurisdicción aduanera, o cuando haya sido descargada a lanchas u otro lugar por cuenta y riesgo de la mercadería y se hubiere cumplido con la notificación establecida en el art. 264.



PARTE PRIMERA

Artículos 267 a 269

ARTÍCULO 267. A los efectos de las disposiciones de esta Sección se entiende por transportador a la persona que contrata con el cargador el transporte de mercaderías, sea propietario, armador o fletador o quien tenga la disponibilidad del buque. Esta expresión no comprende al agente marítimo o intermediario. La expresión cargador se refiere a quien debe suministrar la carga para el transporte, sea o no fletador. Por mercadería se entiende todo objeto o efecto cargado a bordo.

Por consignatario o destinatario se entiende la persona facultada a obtener la entrega de la mercadería en destino.

Ambito de aplicación

ARTÍCULO 268. Las disposiciones de la presente Sección se aplican durante el tiempo transcurrido desde la carga hasta la descarga, al transporte de cosas que se realice por medio de un contrato de fletamento total o parcial, al efectuado en buques de carga general, al de bultos aislados en cualquier buque, y a todo otro en que el transportador asuma la obligación de entregar la carga en destino, salvo los casos previstos en el art. 281.

No se aplican al transporte de animales vivos o al de mercaderías efectivamente transportadas sobre cubierta, con la conformidad expresa del cargador.

'Containers'

ARTÍCULO 269. Se aplican al transporte de cajas de carga -'containers'- las normas convencionales, las de las leyes especiales y las de esta ley que le sean aplicables, teniendo en cuenta las características y condiciones del mismo.



PARTE SEGUNDA.

Artículos 270 a 294

ARTÍCULO 270. Antes y al iniciarse el transporte, el transportador debe ejercer una diligencia razonable para:

a) Poner el buque en estado de navegabilidad;

b) Armarlo, equiparlo y aprovisionarlo convenientemente;

c) Cuidar que sus bodegas, cámaras frías o frigoríficas, y cualquier otro espacio utilizado en el transporte de mercaderías, estén en condiciones apropiadas para recibirlas, conservarlas y transportarlas.

Carga y descarga de la mercadería

ARTÍCULO 271. El transportador procederá en forma conveniente y apropiada a la carga, manipuleo, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de la mercadería. Las partes pueden convenir que las operaciones de carga y descarga, salvo en su aspecto de derecho público, sean realizadas por el cargador y destinatario, dejando debida constancia en el conocimiento o en otros documentos que lo reemplacen.

Innavegabilidad del buque

ARTÍCULO 272. Ni el transportador ni el buque son responsables por las pérdidas o daños que sufran las mercaderías, originados en la innavegabilidad del buque, siempre que se pruebe que se ha desplegado una razonable diligencia para ponerlo en estado de navegabilidad, armarlo, equiparlo y aprovisionarlo convenientemente, con sus bodegas, cámaras frigoríficas o frías y cualquier otro espacio utilizado en el transporte de mercadería en condiciones apropiadas para recibirlas, conservarlas y transportarlas.

Deber de marcar los bultos o piezas

ARTÍCULO 273. El cargador debe entregar los bultos o piezas a bordo con las marcas principales estampadas en su exterior de manera tal que normalmente permanezcan legibles hasta el final del viaje. En la misma forma debe estampar el peso del bulto cuando exceda de mil (1000) kilos. El cargador es responsable de los daños que sufra el transportador o el buque por el incumplimiento de estas obligaciones.

Deber de entregar la documentación

ARTÍCULO 274. El cargador está obligado a entregar al transportador, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas de haber embarcado su carga, la documentación pertinente para que ella pueda ser desembarcada en destino.

Exoneración de responsabilidad del transportador

ARTÍCULO 275. Ni el transportador ni el buque son responsables de las pérdidas o daños que tengan su origen en:

a) Actos, negligencias o culpas del capitán, tripulantes, prácticos u otros dependientes del transportador en la navegación o en el manejo técnico del buque, no relacionados con las obligaciones mencionadas en el art. 271;

b) Incendio, salvo que sea causado por culpa o negligencia del transportador, armador o propietario del buque que deberán ser probadas por quienes las invoquen;

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

d) Caso fortuito o fuerza mayor;

e) Hechos de guerra;

f) Hechos de enemigos públicos;

g) Detenciones por orden de la autoridad o por hechos del pueblo, embargo o detención judicial;

h) Demoras o detenciones por cuarentena;

i) Hechos u omisiones del cargador o propietario de la mercadería, de su agente o de quien los represente;

j) Huelgas, cierres patronales, paros, suspensiones o limitaciones en el trabajo, cualquiera sea la causa, parciales o generales;

k) Tumultos, conmociones o revoluciones;

l) Salvamento de bienes o de personas en el agua, tentativa de ello o cambio razonable de ruta que se efectúe con el mismo fin, el que no debe considerarse como incumplimiento de contrato;

ll) Merma, pérdida o daños en las mercaderías provenientes de su naturaleza, vicio oculto o propio de las mismas;

m) Insuficiencia de embalaje;

n) Insuficiencia o imperfecciones de las marcas;

ñ) Vicios ocultos del buque que no puedan ser descubiertos empleando una diligencia razonable;

o) Cualquier otra causa que no provenga de su culpa o negligencia o de las de sus agentes o subordinados. Sin embargo, quien reclame el beneficio de la exoneración debe probar que ni la culpa o negligencia del transportador, propietario o armador, ni la de sus agentes, han causado o contribuido a causar la pérdida o daño.

En todos los casos de exoneración previstos desde el inc. c) a o), inclusive, el transportador sólo debe probar la causal de exoneración, pero el beneficiario puede acreditar la culpa y la consiguiente responsabilidad del transportador o de sus dependientes, siempre que no se trate de culpas previstas en el inciso a) que exoneran de responsabilidad al transportador.

Responsabilidad del cargador

ARTÍCULO 276. El cargador no es responsable de los daños o pérdidas sufridos por el transportador o el buque, salvo que provengan de hechos, negligencias o culpas propias de sus agentes o subordinados.

Monto de la indemnización debida por el transportador

ARTÍCULO 277. Para establecer la suma total que deba abonar el transportador, se calculará el valor de las mercaderías, en el lugar y al día en que ellas sean descargadas, conforme al contrato, o al día y lugar en que ellas debieron ser descargadas. El valor de las mercaderías se determina de acuerdo con el precio fijado por la Bolsa o, en su defecto, según el precio corriente en el mercado; y en defecto de uno u otro, según el valor normal de mercaderías de la misma naturaleza y calidad.

Limitación de la responsabilidad del transportador

ARTÍCULO 278. La responsabilidad del transportador o del buque por las pérdidas o daños que sufran las mercaderías en ningún caso excederá del límite de cuatrocientos pesos argentinos oro (a$o. 400) por cada bulto o pieza perdidos o averiados, y si se trata de mercaderías no cargadas en bultos o piezas, por cada unidad de flete. Exceptúase el caso en que el cargador haya declarado, antes del embarque, la naturaleza y valor de la mercadería, que la declaración se haya insertado en el conocimiento, y que ella no haya sido impuesta por exigencia administrativa del país del puerto de carga o de descarga. Esta declaración, inserta en el conocimiento, constituye una presunción respecto al valor de las mercaderías, salvo prueba en contrario que puede producir el transportador. Las partes pueden convenir un límite de responsabilidad distinto al establecido en este artículo, siempre que conste en el conocimiento y no sea inferior al fijado precedentemente. El transportador no podrá prevalerse de la limitación de responsabilidad si se prueba que el daño resultó de un acto o de una omisión de aquél, realizado con la intención de provocarlo o bien temerariamente y con conciencia de la probabilidad de producirlo.

Cuando un 'container' o cualquier artefacto similar sea utilizado para acondicionar mercaderías, todo bulto o unidad enumerado en el conocimiento como incluido en el 'container' o artefacto similar, es considerado como un bulto o unidad a los fines establecidos en este artículo. Fuera del caso previsto se considera al 'container' o artefacto similar como un bulto o unidad.

La conversión del argentino oro a pesos argentinos deberá efectuarse de acuerdo con lo establecido en el art. 176.

Falsa declaración del cargador

ARTÍCULO 279. Ni el transportador ni el buque responden por los daños o pérdidas que sufra la mercadería, cuando el cargador hubiere hecho conscientemente una falsa declaración respecto a su naturaleza y valor.

Nulidad

ARTÍCULO 280. Es absolutamente nula y sin efecto toda cláusula de un contrato de transporte o de un conocimiento, que exonere o disminuya la responsabilidad del transportador, propietario o armador del buque, o de todos ellos en conjunto, por pérdidas o daños sufridos por las mercaderías, o que modifique la carga de la prueba, en forma distinta a la prevista en esta Sección. Esta nulidad comprende la de la cláusula por la cual el

beneficio del seguro de la mercadería, directa o indirectamente, sea cedido a cualquiera de ellos.

Convenciones especiales

ARTÍCULO 281. Las normas de esta sección, sólo pueden ser modificadas o dejadas sin efecto:

a) Cuando el transportador renuncie total o parcialmente a las exoneraciones, o amplíe su responsabilidad y obligaciones, dejando constancia de ello en el conocimiento que se entregue al cargador; pero esta renuncia o ampliación no altera la responsabilidad del propietario o armador del buque, prevista en esta sección, salvo su consentimiento expreso;

b) Cuando se trate de cargamentos en los cuales la naturaleza y condición de las cosas a transportar y las circunstancias y términos en que deba realizarse el transporte sean tales que justifiquen la concertación de un convenio especial siempre que no haya sido expedido un conocimiento y que las condiciones del acuerdo celebrado se hagan figurar en un recibo o documento que será 'no negociable' dejándose constancia en el mismo de ese carácter. En ningún caso, lo establecido precedentemente puede aplicarse a los cargamentos comerciales ordinarios embarcados en el curso de operaciones comerciales corrientes, ni a las obligaciones del transportador referentes a la navegabilidad del buque que sean de orden público.

Remisión

ARTÍCULO 282. Las disposiciones de esta Sección no modifican los derechos y obligaciones del transportador que puede limitar su responsabilidad en la forma establecida en la sección 4ª del capítulo I de este título.

Mercaderías peligrosas

ARTÍCULO 283. Las mercaderías peligrosas, a cuyo embarque el transportador se habría opuesto de haber conocido tal característica, pueden ser desembarcadas en cualquier tiempo, forma o lugar antes de su arribo a destino y en el caso de no ser ello posible, destruidas o transformadas en inofensivas, sin indemnización alguna a su propietario, salvo la que deba pagar el cargador al transportador por los daños que éste haya sufrido por tal causa.

Si han sido embarcadas con conocimiento y consentimiento del transportador, se aplicarán las mismas medidas cuando lleguen a constituir un peligro para el buque o la carga salvo los derechos u obligaciones de los interesados en el caso de avería gruesa.

Libertad de convenciones

ARTÍCULO 284. Las partes pueden convenir libremente el régimen de responsabilidad en sus relaciones contractuales anteriores a la carga y posteriores a la descarga, siempre que dichas estipulaciones no sean contrarias al orden público.

Reparaciones urgentes del buque

ARTÍCULO 285. Si durante el viaje, por causas de fuerza mayor, el transportador tiene que hacer reparaciones urgentes al buque, el cargador está obligado a esperar su terminación, salvo su derecho a retirar los efectos pagando el flete por entero, sobre estadías y avería común, si corresponde, y gastos de desestiba y estiba.

Retardo excesivo en el viaje

ARTÍCULO 286. Si el buque no admite reparaciones, o si éstas o causas fortuitas o de fuerza mayor provocan un retardo excesivo en el viaje, el transportador debe proveer por su cuenta el transporte de la mercadería a destino por otros medios, sin aumento de flete. Si no lo pudiera hacer, debe depositar la mercadería en el puerto de arribada, notificando al cargador que está a su disposición y que da por terminado el viaje. En el intervalo debe tomar todas las medidas necesarias para la conservación de la carga.

Queda a salvo el derecho del cargador a no pagar flete alguno y a exigir el pago de los daños y perjuicios que haya sufrido probando que, a pesar de los certificados de seguridad el armador no desplegó la razonable diligencia prevista en el art. 272.

Se deja a salvo el derecho reconocido al transportador en el presente artículo, de dar por concluido el viaje en el punto de arribada.

Desvío de ruta

ARTÍCULO 287. Si por orden de autoridad el buque tiene que desviarse de su ruta, o se viera obligado a descargar la mercadería en un puerto que no es el de destino, el transportador puede dar por terminado el viaje, por cumplido el contrato, y exigir, además, el pago del flete estipulado.

Obstáculo a la descarga en el puerto de destino

ARTÍCULO 288. Cuando la descarga en el puerto de destino resulte imposible, riesgosa o excesivamente demorada, por causa fortuita o de fuerza mayor, el transportador puede descargar la mercadería en el puerto más cercano, resguardando los intereses del cargador, y dar por terminado el viaje exigiendo el pago del flete estipulado.

Ambito de aplicación

ARTÍCULO 289. Las exoneraciones y limitación previstas en esta sección, son aplicables a toda acción contra el transportador o el buque por indemnización de pérdidas o daños a mercaderías objeto de un contrato de transporte, sea que la acción se funde en la responsabilidad contractual o extracontractual.

Acciones contra dependientes del transportador

ARTÍCULO 290. Si la acción se promueve contra un dependiente del transportador, el demandado puede oponer las exoneraciones y limitación de responsabilidad que el transportador tiene derecho a invocar conforme a lo dispuesto en esta Sección. En este caso, el conjunto de las sumas puestas a cargo del transportador y sus dependientes, no excederá del límite previsto en el art. 278. El dependiente no puede prevalerse de las disposiciones de

esta Sección, si se prueba que el daño resultó de un acto u omisión suyos realizado con la intención de provocarlo, sea temerariamente o con conciencia de que, de su conducta, resultaría probablemente un daño.

Daños nucleares

ARTÍCULO 291. Las disposiciones de esta Sección no obstan a la aplicación de las leyes y de las convenciones internacionales que rijan la responsabilidad por daños nucleares.

Transporte combinado o bajo conocimiento directo

ARTÍCULO 292. En el caso de transporte combinado o bajo conocimiento directo, en el que hayan intervenido buques de dos (2) o más transportadores distintos, el primero con quien se celebre el contrato y el último que entregue los efectos, son solidariamente responsables frente al cargador o destinatario y dentro de lo establecido en esta sección, de las pérdidas o daños que sufra la mercadería, sin perjuicio de las acciones de repetición contra el transportador en cuyo trayecto se produzca la pérdida o daño. El cargador o destinatario tienen también acción contra este último, si prueban su responsabilidad.

Prescripción

ARTÍCULO 293. Sin perjuicio de lo establecido en el art. 258, las acciones derivadas del contrato de transporte de cosas previsto en esta Sección, prescriben por el transcurso de un (1) año a partir de la terminación de la descarga o de la fecha en que debieron ser descargadas cuando no hayan llegado a destino. Si las cosas no son embarcadas, dicho lapso se contará desde la fecha en que el buque zarpó o debió zarpar.

Ese plazo puede ser prolongado mediante acuerdo formalizado entre las partes con posterioridad al evento que da lugar a la acción.

Acción de repetición

ARTÍCULO 294. Las acciones de repetición del transportador o del buque contra el cargador o contra terceros, pueden ser ejercidas aun después de la expiración del plazo previsto en el artículo precedente o del que corresponda a la naturaleza de la relación, siempre que la persona que ejerza la acción de repetición notifique su reclamo al cargador o al tercero, dentro de los 6 meses de haber efectuado extrajudicialmente el pago que motiva el reclamo o de haber sido notificado de la demanda. El cargador o el tercero pueden ser citados para intervenir en el juicio.

La acción de repetición prescribe por el transcurso de un (1) año a contar desde la fecha de la notificación a que se refiere este artículo o de la sentencia que se dicte contra el transportador o el buque.



PARTE TERCERA

CONOCIMIENTOS

Artículos 295 a 307

ARTÍCULO 295. Antes de comenzar la carga, el cargador debe suministrar por escrito al transportador una declaración de embarque que contenga un detalle de la naturaleza y calidad de la mercadería que será objeto del transporte, con indicación del número de bultos o piezas, cantidad o peso, según los casos y las marcas principales de identificación.

Deber de veracidad

ARTÍCULO 296. El cargador garantiza al transportador la exactitud del contenido de la declaración de embarque, y debe indemnizarlo de todos los daños y perjuicios que sufra con motivo de alguna mención inexacta. El derecho a esta indemnización no modifica en forma alguna la responsabilidad y obligaciones del transportador frente a toda persona que no sea el cargador.

Entrega de la orden de embarque

ARTÍCULO 297. El transportador o agente marítimo, aceptada la declaración de embarque y formalizado el contrato, deben entregar al cargador una orden de embarque para el capitán, en la que se transcribirá el contenido de la declaración.

Embarcada la mercadería, el capitán debe entregar al cargador los recibos provisorios con las menciones indicadas en el art. 295.

La entrega de la carga se acredita con los recibos provisorios y los demás medios de prueba admisibles en materia comercial.

Entrega de los conocimientos

ARTÍCULO 298. Contra devolución de los recibos provisorios, el transportador, capitán o agente marítimo, dentro de las veinticuatro (24) horas de concluida la carga de los efectos, deben entregar al cargador los respectivos conocimientos, que contendrán las siguientes menciones:

a) Nombre y domicilio del transportador;

b) Nombre y domicilio del cargador;

c) Nombre y nacionalidad del buque;

d) Puerto de carga y descarga o hacia donde el buque deba dirigirse a 'órdenes';

e) Nombre y domicilio del destinatario, si son nominativos, o de la persona o entidad a quien deba notificarse la llegada de la mercadería, si los conocimientos son a la orden del cargador o de un buque intermediario;

f) La naturaleza y calidad de la mercadería, número de bultos o piezas o cantidad o peso, y las marcas principales de identificación;

g) Estado y condición aparente de la carga;

h) Flete convenido y lugar de pago;

i) Número de originales entregados;

j) Lugar, fecha y firma del transportador, agente marítimo o capitán.

Inserción de reservas

ARTÍCULO 299. El transportador, capitán o agente pueden insertar reservas en el conocimiento con respecto a las marcas, números, cantidades o pesos de las mercaderías, cuando sospechen razonablemente que tales especificaciones no corresponden a la mercadería recibida, o cuando no tengan medios normales para verificarlo. En defecto de estas reservas se presume, salvo prueba en contrario, que las mercaderías fueron embarcadas conforme a las menciones del conocimiento. Esta prueba no es admitida cuando el conocimiento ha sido transferido a un tercero portador de buena fe.

Validez y nulidad de las cartas de garantía

ARTÍCULO 300. Son válidas las cartas de garantía entre cargador y transportador y no pueden ser opuestas al consignatario ni a terceros. Son nulas las cartas de garantía que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley.

Número de ejemplares del conocimiento

ARTÍCULO 301. El cargador puede exigir al transportador, agente o capitán, hasta 3 originales de cada conocimiento. Las demás copias que solicite deben llevar la mención 'no negociable'. Con esta misma mención, una de las copias firmada por el cargador debe quedar en poder del transportador.

Entregada la mercadería en destino con uno de los originales, los demás carecen de valor.

Entrega de la mercadería antes de la llegada a destino

ARTÍCULO 302. Antes de la llegada a destino, el transportador no puede entregar la mercadería sino contra la devolución de todos los conocimientos originales o, en su defecto, otorgándosele fianza suficiente por los perjuicios que pueda sufrir por la falta de restitución de uno de ellos.

Conocimiento para embarque

ARTÍCULO 303. Cuando el cargador entregue las mercaderías en los depósitos del transportador, por haberlo así convenido con éste, debe recibir un conocimiento para embarque con todas las menciones especificadas en el art. 298, salvo las relativas al buque.

Una vez embarcada la mercadería, el transportador, previa devolución por parte del cargador de cualquier documento recibido y que le atribuya derechos sobre ella, debe entregar un nuevo conocimiento o asentar en el conocimiento para embarque el nombre y nacionalidad del buque en que se embarcó la mercadería y la fecha respectiva, con lo cual el documento adquiere el valor del conocimiento de mercadería embarcada.

Categorías de conocimiento

ARTÍCULO 304. Tanto el 'conocimiento embarcado' como el 'conocimiento para embarque' pueden ser a la orden, al portador o nominativos, y son transferibles con las

formalidades y efectos que establece el derecho común para cada una de dichas categorías de papeles de comercio.

El tenedor legítimo del conocimiento tiene derecho a disponer de la mercadería respectiva durante el viaje y a exigir su entrega en destino.

Prevalencia de la póliza de fletamento

ARTÍCULO 305. Las cláusulas de la póliza de fletamento prevalecen entre las partes, sobre las del conocimiento, salvo pacto en contrario. Contra terceros, dichas cláusulas prevalecen cuando en el conocimiento se inserte la mención 'según póliza de fletamento'.

Intervención de distintos medios de transporte

ARTÍCULO 306. Cuando se otorgue un conocimiento directo destinado a cubrir el transporte de mercaderías en trayectos servidos por distintos medios de transporte, las disposiciones de esta ley son aplicables únicamente al que se realice por agua.

Sus cláusulas rigen durante todo el transporte hasta la entrega de la mercadería en destino, sin que puedan ser alteradas por los conocimientos que se otorguen por trayectos parciales, los cuales deben mencionar que la mercadería se transporta bajo un conocimiento directo.

Ordenes de entrega fraccionada

ARTÍCULO 307. A pedido del tenedor legítimo del conocimiento, cuando así se convenga en el contrato de transporte, el transportador o su agente marítimo deben librar órdenes de entrega contra el capitán o agente marítimo del buque en el puerto de descarga, por fracciones de la carga respectiva.

Al expedir tales órdenes de entrega, el transportador o su agente marítimo deben anotar en los originales del conocimiento, la calidad y la cantidad de mercadería correspondiente a cada orden, con su firma y con la del tenedor y retener el documento si el fraccionamiento comprende la totalidad de la carga que ampara.

Las órdenes de entrega pueden ser nominativas, a la orden o al portador.

La utilización de estos documentos en puertos argentinos, queda supeditada al cumplimiento de las disposiciones aduaneras.



PARTE CUARTA

Artículos 308 a 314

ARTÍCULO 308. Salvo estipulación contraria en la póliza de fletamento, contrato de transporte o conocimiento, y lo previsto en las Secciones 3ª y 4ª de este capítulo para el caso de incumplimiento de la obligación de cargar del fletador o del cargador, el transportador sólo puede exigir el flete poniendo la carga en destino a disposición del tenedor legítimo del conocimiento.

Falta de pago

ARTÍCULO 309. El transportador no puede retener a bordo la carga en garantía de sus créditos. Si no se le paga el flete, las sobreestadías y otros gastos, o si no se le afianza la contribución en avería gruesa y no se le firma el compromiso de avería, puede solicitar el embargo judicial de la carga para obtener la garantía y firma del compromiso o, con su venta, satisfacción de su crédito, según se establece en el Capítulo IV del Título IV.

Acción contra el cargador

ARTÍCULO 310. Sin perjuicio de su acción personal por cobro del flete contra el tenedor legítimo del conocimiento, el transportador también puede ejercerla contra el cargador, en el caso de que haya puesto en práctica las medidas previstas en el artículo precedente y ellas hayan resultado total o parcialmente infructuosas.

Mercadería no llegada a destino

ARTÍCULO 311. No se debe flete por los efectos que no llegaren a destino. Si se ha pagado por adelantado hay derecho a repetirlo, salvo que se haya estipulado su pago a todo evento o que la falta de llegada sea causada por culpa del cargador o vicio propio de la mercadería, acto de avería gruesa o venta en un puerto de escala en el caso previsto en el art. 213.

Exigibilidad

ARTÍCULO 312. El flete por los derechos que no llegan a destino, en los casos en que el transportador tenga derecho a percibirlo, es exigible desde la llegada del buque.

Flete proporcional

ARTÍCULO 313. En los casos del art. 286 y, en general, siempre que el buque resulte innavegable por causas fortuitas o de fuerza mayor y las mercaderías queden a disposición de los cargadores en un puerto de escala, el flete se debe proporcionalmente al recorrido efectuado por el buque hasta el lugar en que se declara la innavegabilidad.

Prohibición de abandono

ARTÍCULO 314. No puede hacerse abandono de los efectos en pago de fletes, ni el obligado a su pago puede negarse a hacerlo efectivo, por haber llegado dichos efectos en estado de avería.



PARTE QUINTA

Artículos 315 a 316

ARTÍCULO 315. Los contratos regidos por las disposiciones de la presente sección quedan resueltos a instancia de cualquiera de las partes y sin derecho a reclamo entre ellas, si antes de comenzado el viaje:

a) Se impide la salida del buque por caso fortuito o fuerza mayor, sin limitación de tiempo, o cuando aquélla resulte excesivamente retardada;

b) Se prohibe la exportación de los efectos respectivos del lugar de donde deba salir el buque, o la importación en el de su destino;

c) La Nación a cuya bandera perteneciere el buque entra en conflicto bélico;

d) Sobreviene declaración de bloqueo del puerto de carga o destino;

e) Se declara la interdicción de comercio con la Nación donde el buque debe dirigirse;

f) El buque o carga dejan de ser considerados propiedad neutral, o la mercadería se incluye en la lista de contrabando de guerra por alguna de las naciones beligerantes.

En los casos previstos precedentemente los gastos de carga y de descarga son por cuenta del respectivo cargador, y el flete que se haya percibido anticipadamente, deberá restituirse.

PARTE SEXTA

NAVEGACION EN PEQUEÑAS EMBARCACIONES

Normas aplicables

ARTÍCULO 316. Lo dispuesto en las Secciones 2ª a 5ª del presente Capítulo no es aplicable a los transportes de efectos a realizarse en pequeñas embarcaciones. Hasta tanto se dicte una ley especial, se rigen por las disposiciones del transporte terrestre. No se aplica la excepción cuando ese transporte pueda considerarse integrante de una navegación a realizarse en embarcaciones mayores o equivalentes al que se realiza en éstas.



PARTE PRIMERA

Artículos 317 a 346

ARTÍCULO 317. El transportador debe ejercer una razonable diligencia para poner el buque en estado de navegabilidad, armándolo y equipándolo convenientemente, y para mantenerlo en el mismo estado durante todo el curso del transporte, a efectos de que el viaje se realice en condiciones de seguridad para los pasajeros.

Prueba del contrato

ARTÍCULO 318. Salvo en los buques menores de diez (10) toneladas de arqueo total, el contrato de transporte se prueba por escrito mediante un boleto que el transportador debe entregar al pasajero, en el que constará el lugar y fecha de emisión, el nombre del buque, el del transportador y su domicilio, los lugares de partida y de destino, fecha de embarco, precio del pasaje y clase y comodidades que correspondan al pasajero.

Si el transportador omite la entrega del boleto, no podrá limitar su responsabilidad.

Transferibilidad del boleto

ARTÍCULO 319. Si el boleto es nominativo, no puede transferirse sin consentimiento del transportador. Si es al portador tampoco puede transferirse una vez iniciado el viaje.

Alimentos al pasajero

ARTÍCULO 320. El pasajero tiene derecho a ser alimentado por el transportador, salvo pacto contrario. Cuando este convenio no pueda presumirse con arreglo a la práctica constante del puerto de partida, no puede probarse por medio de testigos. Si los alimentos están excluidos del contrato, el transportador debe suministrarlos durante el viaje, por su justo precio, al pasajero que no los tenga.

Servicio de Transbordo

ARTÍCULO 321. El pasajero tiene derecho a ser transportado hasta el puerto o lugar establecido, sin remuneración suplementaria al transportador por los servicios de transbordo que puedan prestarse durante el viaje, cualquiera sea la causa.

Asistencia médica

ARTÍCULO 322. En los buques en que, de acuerdo con la reglamentación, se debe llevar un médico como parte integrante de la tripulación, la asistencia a los pasajeros será gratuita cuando se trate de enfermedades o accidentes ocasionados por la navegación. Exceptúanse los casos de pasajeros de tercera clase o de buques de inmigrantes, para quienes tendrá siempre ese carácter.

ARTÍCULO 323. El transportador que acepte transportar pasajeros afectados por enfermedades infectocontagiosas, debe contar con personal competente y elementos e instalaciones que aseguren la asistencia del enfermo y eviten el peligro de contagio para las demás personas que viajen en el buque. Si el transportador acepta a un pasajero demente, debe exigir que viaje al cuidado de una (1) o dos (2) personas mayores, según la clase de demencia.

Muerte del pasajero no embarcado

ARTÍCULO 324. Si el pasajero muere antes de emprender el viaje, el transportador sólo puede percibir la tercera parte del precio del pasaje, salvo que éste se adquiera por otra persona, en cuyo caso nada le es debido. Ocurriendo durante el viaje, el pasaje debe abonarse íntegramente.

Pasajero no presentado

ARTÍCULO 325. Si el pasajero no llega a bordo a la hora prefijada en el puerto de partida o en el de escala, el capitán puede emprender el viaje y exigir el precio convenido.

Desistimiento del pasajero

ARTÍCULO 326. Si el pasajero desiste voluntariamente del viaje antes de partir el buque o si no puede realizarlo por enfermedad u otra causa relativa a su persona, debe pagar la mitad del pasaje estipulado.

Cancelación del viaje

Si el viaje no se lleva a cabo por culpa del transportador, el pasajero tiene derecho a la devolución del importe del pasaje y a que se le indemnice por los perjuicios sufridos.

Si deja de verificarse por caso fortuito, fuerza mayor relativa al buque, por acto de autoridad o por conflicto bélico, el contrato queda resuelto con restitución del importe del pasaje percibido por el transportador y sin indemnización alguna entre los contratantes.

Desembarco del pasajero

ARTÍCULO 327. Cuando después de iniciado el viaje el pasajero desembarca voluntariamente, el transportador tiene derecho al importe íntegro del pasaje.

Interrupción del viaje

Si en las mismas circunstancias el buque no puede proseguir el viaje por culpa del transportador, o en cualquier otra forma éste es culpable del desembarco del pasajero en un puerto de escala el transportador debe indemnizarlo por los daños y perjuicios sufridos.

Si el viaje no continúa por fuerza mayor inherente al buque o a la persona del pasajero o por acto de autoridad o por conflicto bélico, el pasaje debe pagarse en proporción al trayecto recorrido.

En los casos de estos dos últimos párrafos, si el transportador ofrece terminar el transporte en un buque de análogas características, y alojar y sustentar al pasajero en el intervalo y éste se niega a aceptar el ofrecimiento, el transportador tiene derecho al importe íntegro del pasaje.

Retardo en la partida

ARTÍCULO 328. En caso de retardo en la partida, el pasajero tiene derecho a que se le aloje en el buque y a que se le sustente a bordo durante ese tiempo, si la manutención está incluida en el pasaje. En los viajes de cabotaje nacional o internacional cuya duración sea

inferior a veinticuatro (24) horas, el pasajero puede resolver el contrato y pedir la devolución del pasaje, si el retardo excede de doce (12) horas. En los mismos casos, cuando la duración del viaje sea superior a veinticuatro (24) horas tiene el mismo derecho si el retardo excede de dicho término y en los viajes de ultramar, cuando la tardanza sea superior a la tercera parte del tiempo normal de su duración.

En todos los casos puede reclamar indemnización por los daños y perjuicios sufridos, si el transportador es responsable del retardo.

Interrupción temporaria del viaje

ARTÍCULO 329. Si se interrumpe temporariamente el viaje por causas inherentes al buque, el transportador debe alojar y alimentar al pasajero y éste tiene la opción entre esperar su reanudación sin pagar mayor pasaje que el estipulado, o resolver el contrato pagando su importe en proporción al camino recorrido.

La resolución del contrato no procede, si el transportador le ofrece un buque de análogas características para proseguir el viaje y el pasajero no acepta, en cuyo caso este último debe pagar el alojamiento y alimentación hasta que se reanude el viaje.

Muerte o lesiones corporales del pasajero

ARTÍCULO 330. El transportador es responsable de todo daño originado por la muerte del pasajero o por lesiones corporales, siempre que el daño ocurra durante el transporte por culpa o negligencia del transportador, o por las de sus dependientes que obren en ejercicio de sus funciones.

La culpa o negligencia del transportador o de sus dependientes se presume, salvo prueba en contrario, si la muerte o lesiones corporales han sido causadas por un naufragio, abordaje, varadura, explosión o incendio o por hecho relacionado con alguno de estos eventos.

Limitación de la responsabilidad

ARTÍCULO 331. Salvo convenio especial entre las partes que fije un límite más elevado, la responsabilidad del transportador por daños resultantes de muerte o lesiones corporales de un pasajero se limita, en todos los casos, a la suma de mil quinientos argentinos oro (a$o 1500).

La conversión del argentino oro a pesos argentinos deberá efectuarse de acuerdo con lo establecido en el art. 176.

Deber de información

ARTÍCULO 332. El pasajero que sufra lesiones corporales durante el transporte, debe comunicarlo sin demora al transportador, siempre que le sea posible. Sin perjuicio de ello debe notificarle por escrito, dentro de los quince (15) días de su desembarco, las lesiones sufridas y las circunstancias del accidente, en defecto de lo cual se presume, salvo prueba en contrario, que el pasajero desembarcó en las mismas condiciones físicas en que se embarcó.

Equipaje

ARTÍCULO 333. En el precio del pasaje está comprendido el del transporte del equipaje del pasajero, dentro de los límites de peso y volumen establecidos por transportador o por los usos. Por equipaje se entiende solamente los efectos de uso personal del pasajero. Los de otra naturaleza, pagarán el flete correspondiente como carga, debiendo el pasajero resarcir los daños y perjuicios que ocasione al transportador si no han sido denunciados.

Guía del equipaje

ARTÍCULO 334. El transportador, al recibir el equipaje destinado a ser guardado en la bodega correspondiente, debe entregar al pasajero una guía en la que conste:

a) Número del documento;

b) Lugar y fecha de emisión;

c) Puntos de partida y de destino;

d) Nombre y dirección del transportador;

e) Nombre y dirección del pasajero;

f) Cantidad de los bultos;

g) Monto del valor declarado, en su caso;

h) Precio del transporte.

Es aplicable a la guía lo dispuesto en el art. 318 'in fine'.

Cuando se trata de transportes de duración no superior a doce (12) horas, es suficiente que en la guía consten los datos de los incs. a), b) y d).

Objetos de gran valor

ARTÍCULO 335. El transportador no es responsable de las pérdidas o sustracciones de especies monetarias, títulos, alhajas u objetos de gran valor pertenecientes al pasajero, que no hayan sido entregados en depósito.

Pérdida o daños en el equipaje

ARTÍCULO 336. El transportador es responsable de la pérdida o daños que sufra el equipaje del pasajero que sea guardado en la bodega respectiva, si no prueba que la causa de los mismos no le es imputable.

Respecto de los efectos personales que el pasajero tenga a bordo bajo su guarda inmediata, el transportador responde solamente por el daño que se pruebe ocasionado por el hecho suyo, del capitán o de los tripulantes.

Limitación de responsabilidad

ARTÍCULO 337. Salvo estipulación expresa de las partes que fije un límite más elevado de indemnización el transportador no responde por valores superiores a cinco cincuenta pesos argentinos oro (a$o 150) o cien pesos argentinos oro (a$o 100), según que se trate de pérdida o daños sufridos en el equipaje, referidos respectivamente, en el primero o en el segundo párrafo del artículo precedente. Dichos valores no pueden exceder de ochenta

pesos argentinos oro (a$o 80) y cincuenta pesos argentinos oro (a$o 50), respectivamente si se trata de transporte fluvial. La responsabilidad del transportador por pérdida o daños de vehículos que se transporten incluyendo el total del equipaje que se lleve en o dentro del mismo, no excederá de trescientos cincuenta pesos argentinos oro (a$o 350).

La conversión del argentino oro a pesos argentinos se ajustará de acuerdo con lo establecido en el art. 176.

Deber de notificación

ARTÍCULO 338. El pasajero debe notificar al capitán, inmediatamente y antes de su desembarco, de toda pérdida o daño que sufra durante el transporte en los efectos personales que tenga bajo su guarda. Respecto de los que sean guardados en bodega, la notificación deberá hacerse en el acto de la entrega, o dentro del tercer día de la misma, si el daño no es aparente, o del día en que debieron ser entregados si se han perdido.

En todos los casos debe denunciar al mismo tiempo el monto del perjuicio sufrido.

Si el pasajero omite las notificaciones referidas, pierde todo derecho a reclamo con respecto a los efectos de uso personal que tenía bajo su guarda inmediata, y en relación a los depositados en bodega, se presume que le fueron devueltos en buen estado y conforme con la guía.

Nulidad

ARTÍCULO 339. Es nula y sin valor alguno toda estipulación que exonere de responsabilidad al transportador, establezca un límite inferior a los fijados en esta Sección, invierta la carga de la prueba que corresponde al transportador o someta a una jurisdicción determinada o a arbitraje las diferencias que puedan surgir entre las partes. Esta nulidad no entraña la nulidad del contrato, que queda sujeto a las disposiciones de esta ley.

Dolo o culpa del transportador

ARTÍCULO 340. El transportador pierde el derecho de ampararse en cualquiera de los límites de responsabilidad previstos en esta sección, si se prueba que el daño respectivo tuvo su causa en un acto u omisión suyos, realizados sea con la intención de provocarlo, sea temerariamente y con conciencia de la probabilidad de producirlo.

Remisión

ARTÍCULO 341. Las limitaciones de responsabilidad del transportador establecidas en esta Sección no modifican la prevista en el Capítulo I Sección 4ª, de este título.

Propietarios o armador distintos del transportador

ARTÍCULO 342. El propietario del buque y el armador, cuando sean personas distintas del transportador, así como sus dependientes, pueden ampararse en las limitaciones de responsabilidad establecidas en esta sección; si son accionados directamente por responsabilidad contractual o extracontractual derivada de muerte o lesiones corporales sufridas por un pasajero, o por pérdida o daño sufrido en sus equipajes, siéndoles aplicables

la excepción prevista en el art. 340. La suma total que el damnificado puede obtener de todos ellos por un mismo hecho, no debe exceder de las limitaciones referidas.

Daños nucleares

ARTÍCULO 343. Las disposiciones de esta Sección no obstan a la aplicación de las leyes y de las convenciones internacionales que rigen la responsabilidad por daños nucleares.

Derecho de retención

ARTÍCULO 344. El transportador tiene derecho de retención sobre todos los objetos que el pasajero tenga a bordo, mientras no le sea pagado el importe del pasaje y de todos los gastos que aquél haya hecho durante el viaje.

Prescripción

ARTÍCULO 345. Las acciones originadas en el contrato de transporte de pasajeros y de sus equipajes, prescriben por el transcurso de un año desde la fecha del desembarco del pasajero, o en caso de muerte, desde la fecha en que debió desembarcar. Si el fallecimiento del pasajero ocurriere con posterioridad a su desembarco, la prescripción comenzará a correr a partir de la fecha del deceso, sin que el plazo pueda ser mayor de 3 años, contado desde la fecha del accidente.

Orden público

ARTÍCULO 346. Todos los derechos que establece esta Sección a favor del pasajero son de orden público. Sólo son válidas las cláusulas de los boletos de pasaje que los modificaren cuando sean para aumentarlos y no para disminuirlos o suprimirlos.



PARTE SEGUNDA

TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LÍNEAS REGULARES

Artículos 347 a 351

ARTÍCULO 347. Sin perjuicio de lo dispuesto en la parte anterior, las disposiciones de la presente se aplican a los transportes que se realicen en líneas regulares con buques que cumplan horarios e itinerarios fijos y que transporten más de doce (12) pasajeros.

Tarifas y condiciones de transporte

ARTÍCULO 348. El transportador que haya publicado tarifas y condiciones de transporte está obligado a sujetarse a ellas en todo contrato que realice con pasajeros, salvo convenciones especiales entre las partes.

Pago del pasaje

ARTÍCULO 349. El precio del pasaje se pagará por adelantado.

Imposibilidad de partida o demora del buque

ARTÍCULO 350. Si el buque para el cual se expide el pasaje no puede partir, como se prevé en el art. 326, o demora su partida durante plazos mayores a los previstos en el art. 328, el transportador tiene la obligación, si existe comodidad, de transportar al pasajero en el buque de partida siguiente, siempre que éste no prefiera resolver el contrato haciendo uso de los derechos establecidos en dichos artículos.

Interrupción del viaje en puerto de escala

ARTÍCULO 351. Cuando el viaje se interrumpe definitivamente en un puerto de escala el transportador tiene la obligación de hacer llegar a destino al pasajero en el buque de escala siguiente de la línea, o por cualquier otro medio de transporte equivalente.



PARTE TERCERA

TRANSPORTE GRATUITO Y AMISTOSO

Artículos 352 a 407

ARTÍCULO 352. Las disposiciones de esta sección que rigen la responsabilidad del transportador, son aplicables en todos los casos en que ocasionalmente se transporten personas y equipajes en forma gratuita, por quien, con carácter habitual, desarrolle aquella actividad.

Responsabilidad del transportador

ARTÍCULO 353. Cuando el transporte de personas y equipajes se realice gratuita y ocasionalmente por quien no es transportador habitual de pasajeros, su responsabilidad se rige por las disposiciones de esta sección, siempre que el pasajero pruebe su culpa o negligencia. En tal caso, los límites de responsabilidad no excederán de la mitad de la suma fijada en ésta sección.

Sección 7ª

ARTÍCULO 354. El contrato de remolque-transporte, cuando el gobierno del convoy esté a cargo del buque remolcador se rige, en general, por las disposiciones de esta ley relativas al transporte de cosas, en cuanto le sean aplicables.

Remolque-maniobra

ARTÍCULO 355. El contrato de remolque-maniobra en virtud del cual la dirección de la operación esté a cargo del buque remolcado, se rige por las disposiciones de la locación de servicios de derecho común que sean aplicables, con las limitaciones impuestas por la naturaleza de la operación y la norma del art. 1º de esta ley.

Obligación implícita

ARTÍCULO 356. Es obligación implícita en el contrato de remolque-maniobra, tanto por parte del remolcado como del remolcador observar, durante el curso de la operación, todas las precauciones indispensables para no poner en peligro al otro buque. La responsabilidad por los daños que resulten del incumplimiento de esta obligación, no puede ser motivo de una cláusula de exoneración o de limitación, sin perjuicio de la limitación de responsabilidad prevista en el capítulo I, sección 4ª de este título.

Prescripción

ARTÍCULO 357. La prescripción de las acciones derivadas del contrato de remolque-transporte se rige por las disposiciones pertinentes del contrato de transporte de cosas.

Las originadas en un contrato de remolque-maniobra prescriben por el transcurso de un año desde la fecha en que se realizó o debió realizar la operación.

Capítulo III

Sección 1ª

ARTÍCULO 358. Cuando un abordaje entre dos (2) o más buques se origine por causa de fuerza mayor o caso fortuito, o cuando existan dudas sobre sus causas, los daños deberán ser soportados por quienes los hubieren sufrido.

Culpa

ARTÍCULO 359. Si el abordaje es causado por culpa de uno de los buques, el culpable debe indemnizar todos los daños producidos.

Culpa concurrente

ARTÍCULO 360. Cuando exista culpa concurrente en un abordaje, cada buque es responsable en proporción a la gravedad de su culpa. Si la proporcionalidad no puede establecerse, la responsabilidad será soportada por partes iguales.

Sin embargo, respecto de las indemnizaciones por daños derivados de muerte o lesiones personales, los buques responden solidariamente, salvo el derecho regresivo del que pague una suma superior a la que le corresponde soportar, conforme a aquella proporcionalidad.

Abordaje imputable al práctico

ARTÍCULO 361. Las responsabilidades establecidas en esta sección subsisten cuando el abordaje es imputable al práctico, aunque su servicio sea obligatorio.

Culpa de un tercero

ARTÍCULO 362. Cuando un buque aborde a otro por culpa exclusiva de un tercero, éste es el único responsable. Si más de un buque es culpable, la responsabilidad se distribuirá de acuerdo con lo dispuesto en el art. 360.

Responsabilidad del remolcador o del remolcado

ARTÍCULO 363. En caso de abordaje con otro buque, el convoy constituido por el remolcador y el remolcado se considera como un solo buque, a los efectos de la responsabilidad hacia terceros, cuando la dirección la tenga el remolcador, sin perjuicio del derecho de repetición entre sí, de acuerdo con la culpa de cada uno.

La responsabilidad hacia terceros recae sobre el remolcado, cuando tenga a su cargo la dirección del convoy o de la maniobra, sin perjuicio del derecho de repetición entre los buques.

Perjuicios resarcibles

ARTÍCULO 364. La indemnización que el responsable o responsables sean condenados a pagar, debe resarcir los perjuicios que puedan ser considerados, normal o razonablemente,

una consecuencia del abordaje, excluyéndose todo enriquecimiento injustificado.

Disminución de las consecuencias

ARTÍCULO 365. Es obligación de los armadores de los buques o de sus representantes, disminuir en todo lo que sea posible, las consecuencias del abordaje, evitando perjuicios eludibles.

Monto de la indemnización

ARTÍCULO 366. La indemnización, dentro de los límites de causalidad establecidos en el art. 364, debe ser plena, colocando al damnificado o damnificados, en tanto sea posible, en la misma situación en que se encontrarían si el accidente no se hubiese producido.

Obligaciones del capitán

ARTÍCULO 367. El armador y el propietario del buque no son responsables del incumplimiento de las obligaciones del capitán, después de un abordaje, previstas en el art. 131, inc. 1).

ARTÍCULO 368. Las disposiciones de la presente Sección no afectan la limitación de la responsabilidad prevista en el Capítulo I, Sección 4ª, de este Título, ni las responsabilidades entre las partes, emergentes de los contratos de remolque, de transporte de cosas o personas o de lo de ajuste, tal cual están regulados en las normas legales pertinentes o en las convenciones colectivas o particulares.

Falta de contacto material

ARTÍCULO 369. Las disposiciones de esta sección son aplicables a los daños que un buque cause a otro o a las personas u objetos que se encuentren a su bordo, aunque no haya existido contacto material.

Prescripción

ARTÍCULO 370. Las acciones emergentes de un abordaje prescriben por el transcurso de dos (2) años contados a partir de la fecha del hecho.

En el caso de culpa concurrente entre los buques, o entre los integrantes de un (1) convoy o de un (1) tren de remolque, las acciones de repetición en razón de haberse pagado una suma superior a la que corresponda, prescriben al cabo de un (1) año contado a partir de la fecha del pago.

Sección 2ª

ARTÍCULO 371. Todo hecho de asistencia o de salvamento que no se haya prestado contra la voluntad expresa y razonable del capitán del buque en peligro y que haya obtenido un resultado útil, da derecho a percibir una equitativa remuneración denominada salario de asistencia o de salvamento, y que no puede exceder del valor de los bienes auxiliares.

Auxilio a personas

ARTÍCULO 372. El auxilio a las personas no da derecho a indemnización ni a salario de asistencia o de salvamento, salvo que exista responsabilidad del propietario o armador del buque auxiliado o de un tercero en la creación del peligro que lo motivó. En este caso el responsable debe indemnizar los gastos y daños sufridos por el que preste dicho auxilio, siempre que sean consecuencia directa de la operación.

Salvamento de vidas

ARTÍCULO 373. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo precedente, los salvadores de vidas humanas tienen derecho a una parte equitativa del salario de asistencia o de salvamento acordado a los que hayan salvado bienes en la misma operación.

Buques de un mismo propietario, armador o transportador

ARTÍCULO 374. Se debe el salario de asistencia o de salvamento aun cuando el auxilio se preste entre buques pertenecientes a un mismo propietario o explotados por un mismo armador o transportador.

Concurrencia de viarios buques

ARTÍCULO 375. Cuando el auxilio sea prestado por varios buques, cada uno de los respectivos armadores, capitanes y tripulantes y las otras personas que hayan cooperado al mismo, tienen derecho a ser remunerados.

Contrato de remolque

ARTÍCULO 376. Cuando medie un contrato de remolque, el remolcador sólo tiene derecho a un salario de asistencia o de salvamento cuando los peligros corridos por el remolcado le hayan exigido servicios extraordinarios no comprendidos en las obligaciones que el contrato le impone.

Facultades del tribunal competente

ARTÍCULO 377. Todo convenio celebrado en presencia y bajo la influencia del peligro, puede ser anulado o modificado por tribunal competente a requerimiento de una de las partes, si estima que las condiciones convenidas no son equitativas. Asimismo, el tribunal puede reducir, suprimir o negar el derecho al salario de asistencia o de salvamento, si los auxiliadores, por su culpa, han hecho necesario el auxilio, o cuando hayan incurrido en robos, hurtos, ocultaciones u otros actos fraudulentos.

Ejercicio de la acción

ARTÍCULO 378. Compete al armador del buque auxiliador y, en su caso, a las personas que cooperen en el auxilio, la acción por cobro de salarios de asistencia o de salvamento. La acción debe entablarse contra el armador del buque auxiliado, si éste se hubiere salvado y, en su caso contrario, contra los destinatarios de la carga salvada.

El armador tiene en el juicio la representación de estos últimos, salvo que tomen intervención personalmente o por apoderado.

Monto de la remuneración

ARTÍCULO 379. El tribunal competente, que en su caso fije el monto de la remuneración que integra el salario de asistencia o de salvamento, entre otras circunstancias, debe tener en cuenta las siguientes:

a) Exito obtenido;

b) Esfuerzo y mérito de los que presten el auxilio;

c) Peligro corrido por las personas y cosas auxiliadas;

d) Peligro corrido por los que presten auxilio y por los medios empleados;

e) Tiempo empleado;

f) Daños, gastos y riesgos de responsabilidad u otros, incurridos por los que presten auxilio, y el valor y adaptación del material empleado;

g) Valor de las cosas salvadas.

Derechos de la tripulación

ARTÍCULO 380. Previa deducción de todos los gastos y daños causados por el auxilio, corresponde a la tripulación una parte del salario de asistencia o de salvamento que, en caso de controversia, fijará el tribunal competente de acuerdo con los esfuerzos realizados por aquélla. Esta parte se distribuirá entre los tripulantes en proporción a los respectivos sueldos o salarios básicos, salvo la del capitán que debe ser el doble de la que le correspondería en proporción a su sueldo o salario básico. Si están ajustados a la parte, la distribución se hará en la proporción respectiva, duplicando la del capitán.

La porción correspondiente a las personas extrañas a la tripulación que hayan cooperado en el auxilio, se deducirá del monto total del salario a distribuir.

Si los gastos y daños insumen la totalidad del salario de asistencia o de salvamento, se debe apartar del mismo una suma razonable para retribuir al capitán y tripulantes.

Prohibición de renunciar

ARTÍCULO 381. Salvo que se trate de buques de empresas especialmente constituidas para operaciones de asistencia o de salvamento, es nula toda renuncia total o parcial del capitán o tripulantes a la porción que les corresponde en el respectivo salario, de acuerdo con esta ley.

Buque abandonado

ARTÍCULO 382. Toda persona que penetre en un buque abandonado con el propósito de salvarlo, debe devolverlo a su capitán y tripulantes cuando regresen a bordo, so pena de perder la retribución a que se haya hecho acreedora y de responder por los daños y perjuicios.

Falta de auxilio a las vidas humanas

ARTÍCULO 383. El armador y el propietario del buque no son responsables del incumplimiento de la obligación de auxilio a las vidas humanas en peligro, impuesta al

capitán en el art. 131, inc. k).

Ambito de aplicación

ARTÍCULO 384. Las disposiciones de esta sección rigen al auxilio prestado a buques y artefactos navales entre sí o por aeronaves, así como los que se presten desde la costa.

Prescripción

ARTÍCULO 385. Las acciones derivadas de la asistencia o del salvamento, prescriben por el transcurso de dos (2) años contados desde que la operación haya concluido.

Buques públicos

ARTÍCULO 386. Las disposiciones de esta sección se aplican a los servicios prestados por buques públicos o a los que a ellos se prestaren.

Sección 3ª

ARTÍCULO 387. Las disposiciones de la presente Sección se aplican a los casos no comprendidos en la Sección 2ª de este Capítulo.

Derecho del capitán

ARTÍCULO 388. El capitán del buque náufrago tiene el derecho de iniciar su reflotamiento o la recuperación de sus restos y los de la carga, inmediatamente después del siniestro, salvo oposición de los dueños del buque. Cualquier persona que penetre en él con la misma finalidad tiene la obligación de abandonarlo salvo los derechos que puedan corresponderle, si alguna utilidad ha prestado al buque o a los restos náufragos.

Autorización

ARTÍCULO 389. Sin perjuicio de lo previsto en el Capítulo I del Título II, todo interesado en reflotar, extraer, remover o demoler un buque, artefacto naval, aeronave o restos náufragos, en aguas jurisdiccionales argentinas, debe solicitar autorización a la autoridad marítima. Del pedido se notificará al propietario y si el buque es de bandera extranjera al cónsul respectivo, quienes dentro de los treinta (30) días, en el primer caso, y de sesenta (60) en el segundo, pueden manifestar su oposición.

Si ésta no es razonable o si nada se manifestare, la autoridad marítima puede conceder la autorización solicitada. En el caso de que se ignore el nombre del propietario o la nacionalidad del buque, artefacto naval o aeronave, el pedido debe hacerse conocer mediante publicaciones, que serán a cargo del interesado, en un diario durante 3 días, contándose los plazos a partir de la última publicación.

Derecho de preferencia

ARTÍCULO 390. El derecho al reflotamiento, extracción, remoción o demolición corresponde a quien, habiendo localizado el buque, artefacto naval, aeronave o restos náufragos, lo solicite en primer término. Las operaciones deben iniciarse y cumplirse dentro

del plazo y en las condiciones que fije la autoridad marítima; si ellas se abandonan o no se cumplen en término, salvo causas debidamente justificadas, caducará la autorización concedida, sin perjuicio de que aquélla sea solicitada por otro interesado.

Los dueños del buque, artefacto naval, aeronave o restos náufragos, pueden hacerse cargo en cualquier momento, del reflotamiento, extracción, remoción o demolición de aquéllos, previo pago de la indemnización que corresponda a quien le fue adjudicada la operación.

Obligaciones y derechos del reflotador

ARTÍCULO 391. Dentro de los diez (10) días de la llegada a puerto de un buque, artefacto naval o aeronave, reflotados, extraídos o removidos, deben ser entregados a su propietario. El reflotador puede exigir, como condición previa a la entrega el pago de los gastos y de la remuneración que le corresponda, o el otorgamiento de fuerza pertinente o en su defecto, solicitar el embargo del buque, artefacto naval o aeronave.

Intervención de la autoridad aduanera

ARTÍCULO 392. Los restos náufragos recuperados deben ser entregados a la autoridad aduanera por intermedio de la autoridad marítima, en los casos en que ésta intervenga y, a falta de ella, por intermedio de la autoridad local. En la misma forma debe proceder el reflotador del buque, artefacto naval o aeronave en el caso del artículo precedente.

La falta de entrega del buque, artefacto naval o aeronave reflotada a su dueño o a la Aduana, según los casos, o de los restos náufragos a la Aduana, hace perder al reflotador o al recuperador su derecho al reembolso de los gastos y a la remuneración, sin perjuicio de las responsabilidades civil y penal en que pueda incurrir por retención indebida.

Entrega por la autoridad aduanera

ARTÍCULO 393. La autoridad aduanera debe entregar a los respectivos tenedores de los conocimientos los efectos consignados en éstos que se encuentran entre los restos náufragos, previo pago de los gastos y remuneración debidos al recuperador y de los gravámenes aduaneros que correspondan.

En caso de controversia con respecto al monto de esos rubros, los efectos deben ser puestos a disposición del juez competente.

Intervención del tribunal competente

ARTÍCULO 394. La autoridad aduanera debe poner a disposición del tribunal competente los restos náufragos no amparados por conocimientos y, en su caso, el buque, aeronave o artefacto naval reflotados, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas de haber sido entregados. El tribunal, si no median reclamaciones, puede ordenar la venta de los efectos que por su mal estado o por su naturaleza estén expuestos a deteriorarse o cuya conservación o depósito en especie sean evidentemente contrarios a los intereses del propietario.

Citación de los interesados

ARTÍCULO 395. Dentro de los ocho (8) días de haberse puesto los restos náufragos o el buque, artefacto naval o aeronave reflotados a disposición del tribunal competente, éste debe ordenar cuatro (4) publicaciones, una cada quince (15) días, citando por diez (10) días a los que se crean con derecho.

Si se presentan reclamantes justificando el respectivo derecho, les serán entregados los objetos, previo pago de los gastos y remuneración debidos al recuperador o reflotador. Si nadie se presenta, el tribunal debe disponer su venta en pública subasta.

Remanente del precio de venta

ARTÍCULO 396. Deducidas las sumas que correspondan a derechos fiscales, y al reflotador o recuperador en concepto de gastos y remuneración, el remanente del precio de venta debe quedar depositado durante dos (2) años a disposición del propietario del buque, artefacto naval o aeronave reflotados o de los restos recuperados. Transcurrido dicho plazo, pasará a poder del fisco nacional o provincial, según corresponda. El fisco nacional debe destinarlo a las instituciones de previsión de la marina mercante.

Derechos del reflotador o recuperador

ARTÍCULO 397. El refletador y recuperador tiene derecho a ser reembolsado de los gastos realizados y daños sufridos, y a percibir una remuneración que se calculará de acuerdo con el criterio establecido en el art. 379 para fijar la que corresponde al salario de asistencia y salvamento.

Si se trata de una empresa constituida especialmente para operar en esta clase de actividades, se tendrán en cuenta, además, sus gastos generales.

Prescripción

ARTÍCULO 398. Las acciones originadas en operaciones de reflotamiento o de recuperación, prescriben por el transcurso de dos (2) años contados a partir de la terminación de las respectivas operaciones.

Sección 4ª

ARTÍCULO 399. Todo el que recoja en el agua o en las playas de mares, ríos o lagos navegables, accesorios de buques, efectos náufragos o que hayan sido objeto de una echazón, debe entregarlos inmediatamente a la autoridad marítima y a falta de ella a la autoridad local, con destino a la autoridad aduanera.

Si los efectos son recogidos por un buque durante la navegación, deben ser entregados por su capitán a la autoridad aduanera del primer puerto de escala.

No se aplica esta disposición al buque abandonado que se halle a flote. El auxilio que se preste se regirá por las reglas de la Sección 2ª del presente Capítulo.

Intervención del tribunal competente

ARTÍCULO 400. La aduana que reciba las cosas halladas debe ponerlas a disposición del tribunal competente, quien procederá en la forma prevista en los arts. 394 y siguientes, para los buques reflotados o restos náufragos recuperados.

Reembolso de gastos y recompensa

ARTÍCULO 401. El que recoja cosas de las mencionadas en esta Sección y cumpla con la obligación impuesta en la misma tiene derecho al reembolso de los gastos y a una recompensa que fijará el tribunal competente.

Prescripción

ARTÍCULO 402. Las acciones derivadas del hallazgo de cosas a que se refiere esta Sección, prescriben por el transcurso de dos (2) años contados a partir de la fecha en que fueron recogidas.

Sección 5ª

ARTÍCULO 403. Los actos y contribuciones en concepto de avería común se rigen, salvo convención especial de las partes por las Reglas de York-Amberes, texto de 1950.

Obligaciones del consignatario

ARTÍCULO 404. Cuando se haya producido un acto de avería común, el consignatario de mercaderías que deba contribuir a su pago, está obligado, antes de que le sean entregados, a firmar un compromiso de avería y a efectuar un depósito en dinero u otorgar una fianza a satisfacción del transportador o de sus representantes, para responder al pago de la respectiva contribución. En el compromiso, el consignatario puede formular todas las reservas que crea oportunas.

A falta de depósito o de otorgamiento de la fianza, el transportador o sus representantes pueden solicitar, con el testimonio de la protesta otorgada por el capitán o agente marítimo, el embargo de la mercadería.

Intervención del liquidador

ARTÍCULO 405. Todos los contribuyentes están obligados a remitir al liquidador de averías designado, con la menor dilación posible, la documentación que justifique el valor de la mercadería respectiva, de acuerdo con lo establecido en la Regla XVII y concordantes de York-Amberes, texto de 1950.

En caso de no hacerlo, responden por los daños y perjuicios emergentes de su omisión y el liquidador o los interesados pueden accionar judicialmente a ese efecto.

Reconocimiento de la liquidación

ARTÍCULO 406. Quien se considere acreedor por un acto de avería común, debe obtener el reconocimiento extrajudicial o judicial de la liquidación para el cobro de la contribución.

En el juicio correspondiente puede discutirse tanto la causa como el monto de la

contribución. La liquidación reconocida por las partes interesadas en forma expresa o por decisión judicial, otorga acción ejecutiva a los beneficiarios.

Prescripción

ARTÍCULO 407. Las acciones derivadas de la avería común prescriben por el transcurso de un (1) año, contado a partir de la conclusión de la descarga en el puerto en que terminó la expedición o la aventura que motivó la contribución.

Cuando se haya firmado un compromiso de avería, la prescripción se opera al cabo de cuatro (4) años contados desde la fecha de su firma. Si alguna de las partes interesadas acciona judicialmente, y la parte que obtuvo la firma del compromiso pide fundamentalmente la concesión de un plazo, el juez lo fijará de acuerdo con el compromiso y las circunstancias del caso, considerándose suspendido el término de prescripción, que volverá a correr al vencimiento del plazo acordado.

La acción ejecutiva prevista en el artículo anterior prescribe al año, contado desde el reconocimiento efectuado por las partes o por decisión judicial.



PARTE PRIMERA

DISPOSICIONES GENERALES

Artículos 408 a 424

ARTÍCULO 408. El contrato de seguro marítimo se rige por las disposiciones generales de la ley general de seguros, en cuanto no resulten modificadas por las de la presente sección.

ARTÍCULO 409. Las disposiciones de esta sección se aplican a los contratos de seguros destinados a indemnizar un daño o pérdida sufridos por intereses asegurables durante una aventura marítima, o en aguas interiores, o durante las operaciones terrestres que fueren accesorias.

Cuando el viaje comprenda trayectos combinados por agua y por tierra o por aire se aplican, salvo pacto en contrario, las normas del seguro marítimo.

Interés asegurable

ARTÍCULO 410. Todo interés sobre el buque, carga o flete puede asegurarse contra cualquier riesgo de la navegación, con exclusión de los que provienen del hecho intencional del dueño o titular del interés asegurado.

Son especialmente intereses asegurables los vinculados a:

a) Buque o artefacto naval;

b) Provisiones y todo lo que hubiere costado la preparación del buque para el viaje o para su continuación;

c) Efectos, expresión que comprende tanto la carga como cualquier otra cosa que sea materia del transporte;

d) Flete o precio del pasaje;

e) Lucro esperado por la llegada de la mercadería a destino;

f) Avería común;

g) Salario del capitán y de la tripulación;

h) Riesgo asumido por el asegurado.

Por extensión, son intereses asegurables los vinculados al buque en construcción.

Nulidad

ARTÍCULO 411. El contrato de seguro es nulo si al tiempo de su celebración, el asegurado conoce la producción del siniestro, o si el asegurador sabe la inexistencia del riesgo o su cesación.

Salvo prueba en contrario, se presume que el asegurado tiene ese conocimiento si la noticia de tales hechos llegó antes de la celebración del contrato al lugar donde se realizó, o al del domicilio del asegurado o al lugar desde el cual el asegurado dio orden de realizarlo.

Cuando el asegurador no haya tenido conocimiento de la inexistencia del riesgo o de su cesación, tiene derecho al reembolso de los gastos y a la prima entera, si prueba que la producción del siniestro era conocida por el asegurado. Si el asegurador tuvo conocimiento de la inexistencia de los riesgos o de su cesación al tiempo de contratar, el asegurado tiene derecho a exigir el reembolso de la prima pagada, el de los gastos que demandó el contrato y

el pago de los daños y perjuicios.

Daños a cargo de asegurador

Artículo 412. Son a cargo de asegurador los daños y pérdidas originados por los riesgos convenidos en el contrato y, a falta de ello, por los daños y pérdidas que provengan de tempestades, naufragios, encallamiento o varadura, abordaje, echazón, explosión, incendio, piratería, saqueo, cambio forzado de ruta, de viaje o de buque y, en general, de todos los accidentes y riesgos de mar.

No son a su cargo, salvo convención expresa en contrario, los daños causados por hechos de guerra civil o internacional.

Coaseguradores

Artículo 413. Cuando varios aseguradores concurren a asegurar un mismo interés o un mismo riesgo, cada uno por una suma determinada, responden solamente por el importe de la indemnización proporcional a dicha suma, sin vínculo de solidaridad, aunque hayan firmado una misma póliza. El asegurador que aparezca en la póliza como asegurador piloto, tiene la representación judicial y extrajudicial de los coaseguradores.

Interpretación de la póliza

Artículo 414. Cuando la cláusula de una póliza tenga una redacción ambigua u oscura, cuyo significado exacto no pueda establecerse mediante las reglas jurídicas de interpretación, ésta debe hacerse en contra de quien la hizo insertar en la póliza.

Vocablos extranjeros

Artículo 415. Si no se establece que las partes entienden atribuir un sentido especial a las palabras extranjeras usadas en una póliza, y salvo que el uso del lugar les de un significado determinado, debe aplicárseles la acepción técnica y jurídica que tengan en el idioma a que pertenezcan.

Seguros por viaje

Artículo 416. En los seguros por viaje la variación voluntaria en el orden de las escalas, en el rumbo o en el viaje, que no tenga por causa la necesidad de la conservación del buque o de la carga o de la salvación de vidas humanas, o no sea impuesta por caso fortuito o fuerza mayor, anula el seguro para todo el resto del viaje. No se considera variación de rumbo o de viaje una desviación de escasa importancia.

Seguro por tiempo anterior a su celebración

Artículo 417. Cuando se contrate un seguro de buques o de efectos, comprendiendo un tiempo anterior a su celebración, el asegurado debe expresar la fecha de salida del buque o de la iniciación del transporte o, bajo juramento, su ignorancia al respecto y, además, declarar la última noticia que tenga del buque o de los efectos.

Si todo ello no consta en la póliza, el contrato será nulo.

Obligaciones del asegurado

ARTÍCULO 418. Mientras el asegurado no realice el abandono que tiene derecho a hacer al asegurador, está obligado, tanto él como sus dependientes y especialmente el capitán, a emplear, en la medida de sus posibilidades, toda la diligencia posible para evitar o disminuir el daño o para salvar las cosas aseguradas.

A tal efecto debe obedecer las instrucciones del asegurador o, a falta de ellas, no pudiendo pedirlas o mediante instrucciones contradictorias de los distintos aseguradores, hará lo que parezca como más razonable de acuerdo con las circunstancias del caso. Asimismo, debe formular todas las reclamaciones, protestas u otros actos previstos por la ley, para conservar las acciones resarcitorias que correspondan.

Todos los gastos y sacrificios que el asegurador efectúe razonablemente en cumplimiento de las obligaciones que le impone este artículo, son a cargo del asegurador. La falta de resultado útil no perjudica su derecho a ser indemnizado por tales conceptos.

Agravación del riesgo

ARTÍCULO 419. Salvo pacto en contrario, la agravación del riesgo por hecho del asegurador da lugar a la resolución del contrato, cuando la nueva situación fuere tal que, de haber existido o de haberla conocido el asegurador en la oportunidad de la celebración del contrato, no habría contratado o lo habría hecho en condiciones distintas.

El asegurador debe notificar al asegurado su voluntad de resolver el contrato dentro de los tres (3) días de haber tenido conocimiento de la agravación del riesgo. Si así no lo hace, el contrato continuará produciendo sus efectos.

Cobertura del seguro

ARTÍCULO 420. El seguro de avería común cubre las contribuciones a los sacrificios o a los gastos realizados para evitar las consecuencias de alguno de los riesgos que la póliza haya puesto a cargo del asegurador.

Cubre también todo sacrificio del bien asegurado realizado con la misma finalidad, salvo el derecho del asegurador a subrogarse en la acción por contribución que corresponda al asegurado, contra los otros participantes en la expedición.

En el caso de que el asegurado renuncie a la acción de contribución en el contrato de transporte, debe ponerlo en conocimiento del asegurador. Si el buque, carga y flete, o dos cualesquiera de estos intereses pertenecen al mismo asegurado, el asegurador responde por las contribuciones o sacrificios o por los gastos, como si pertenecieran a distintos asegurados.

Monto de la indemnización

ARTÍCULO 421. El monto de la indemnización que el asegurador debe pagar en concepto de contribución por avería gruesa, es el fijado a ésta en la liquidación, conforme al valor atribuido al bien en la póliza respectiva, o a la parte proporcional si el seguro no cubre el

valor contribuyente atribuido al bien en dicha liquidación.

Si existen averías particulares que sean deducibles de este valor contribuyente y que deben pagarse por la misma póliza, la contribución del asegurador se calcula sobre dicho valor contribuyente disminuido del importe de las referidas averías particulares.

La obligación del asegurador está condicionada a la intervención que debe darle el asegurador a partir de la firma del compromiso de avería.

Cláusulas de exoneración

ARTÍCULO 422. La cláusula 'libre de avería' exonera al asegurador de las averías particulares. La cláusula 'libre de toda avería' lo exonera también de las comunes.

Sin embargo, ninguna de ellas exonera al asegurador en los casos en que haya opción entre la acción de avería y de abandono.

Responsabilidad por el salario de asistencia y salvamento

ARTÍCULO 423. El asegurador responde por el salario de asistencia y el salvamento en los casos en que el auxilio haya sido prestado para prevenir una pérdida o daños derivados de riesgos cubiertos por la póliza, dentro de los límites y en la forma establecidos en el art. 421.

Derechos del asegurador sobre la prima

ARTÍCULO 424. Sin perjuicio de los casos de retención o devolución de la prima especialmente previstos en otras disposiciones de sección, el asegurador tiene derecho a la prima íntegra siempre que el contrato se anule por hecho que no provenga directamente de su culpa o de caso fortuito o de fuerza mayor, y que los objetos asegurados hayan comenzado a correr los riesgos.

Si éstos no han comenzado a correr, solamente tiene derecho al medio por ciento (1/2%) del valor asegurado, o a la mitad de la prima cuando la tasa de ésta sea inferior al uno por ciento (1%) de dicho valor.



PARTE SEGUNDA

Artículos 425 a 436

ARTÍCULO 425. El seguro del buque, sin otra designación, comprende todas sus pertenencias, dentro del concepto expresado en el art. 154, inclusive los gastos del armamento y provisiones.

Valor asegurable

ARTÍCULO 426. El valor del buque debe ser declarado por el asegurado, bajo pena de nulidad del contrato, en toda póliza de seguro que cubra un interés vinculado a aquél.

Cuando las partes hayan convenido que dicho valor es el de tasación, éste se aplica a los efectos de la indemnización del siniestro, salvo que en tal oportunidad el asegurador demuestre que ha sufrido una considerable disminución, en cuyo caso la indemnización se reduce en relación a ese límite. El valor asegurable comprende el del casco y de todas sus pertenencias, gastos de armamento y provisiones, en la fecha en que comenzaron los riesgos.

Datos del buque

ARTÍCULO 427. La póliza de seguro de buque debe individualizarlo por su nombre, tipo, nacionalidad, tonelaje, puerto y número de matrícula, año, lugar y material de construcción.

Hipoteca del buque

ARTÍCULO 428. El asegurado o el acreedor hipotecario deben, respectivamente, declarar o comunicar al asegurador la hipoteca que grave el buque en la fecha de la celebración del contrato o que se constituya con posterioridad a ella. En defecto de cumplimiento de esta obligación, el asegurador tiene derecho a proceder como si el buque no estuviere gravado, produciéndose la caducidad de los derechos del acreedor hipotecario en su contra.

Transferencia de la propiedad del buque

ARTÍCULO 429. La transferencia de la propiedad del buque en una porción mayor de la mitad de su valor, o la transferencia del carácter de armador a otra persona distinta de su propietario, producen de pleno derecho la resolución del contrato de seguro a partir de la fecha del acto de transferencia.

Prórroga del contrato de seguro

ARTÍCULO 430. El contrato de seguro sobre buque por un plazo determinado cuyo vencimiento se produzca durante el viaje, queda prorrogado de pleno derecho hasta el mediodía siguiente al día de la terminación de la descarga en el puerto de destino, o hasta el mediodía siguiente al día de su fondeo en el mismo puerto, si el buque estuviere en lastre. El asegurado queda obligado al pago de la parte de prima pactada en la póliza, proporcionalmente al tiempo de prolongación del viaje. No es lícita la prórroga tácita del contrato más allá del límite expresado en esta disposición.

Seguro de averías particulares

ARTÍCULO 431. El seguro de averías particulares cubre aquellas sufridas por el buque como consecuencia de los riesgos que el asegurador tomó a su cargo en la póliza.

Responsables del siniestro

ARTÍCULO 432. El asegurador del buque responde del siniestro en que no haya intervenido el asegurador, cuando sea causado, en todo o en parte, por culpa del capitán o de los tripulantes o del práctico. En caso que el asegurado sea el capitán del buque, el asegurador solamente responde por las consecuencias de sus culpas náuticas.

No puede subrogarse el asegurador en los derechos del asegurado contra el capitán, tripulantes o práctico culpables.

Circunstancias que exoneran de responsabilidad al asegurador

ARTÍCULO 433. Salvo convenio especial de las partes, no están a cargo del asegurador los daños al buque cuando sobrevinieren por alguna de las siguientes causas:

a) Hecho del asegurado o de sus dependientes terrestres, realizado con dolo o culpa grave;

b) Cambio voluntario de ruta o de viaje sin consentimiento del asegurador, sin perjuicio de responder por los anteriores a dichos cambios;

c) En el seguro a tiempo, por los riesgos en los lugares situados fuera de la zona geográfica establecida en la póliza para la navegación del buque;

d) En el seguro por viajes, por los riesgos correspondientes a la prolongación del mismo más allá del último puerto designado en la póliza. El acortamiento del viaje no altera las obligaciones del asegurador, si el puerto final es de los designados en la póliza como escala, sin que el asegurado, en tal caso, tenga derecho a solicitar reducción de la prima;

e) Demora no razonable en la duración del viaje;

f) Vicio oculto del buque, salvo sus consecuencias;

g) Estiba defectuosa;

h) Desgaste del buque o de sus pertenencias por uso;

i) Avería particular que no alcance al tres por ciento (3%) del valor asegurado;

j) Actos dolosos del capitán, tripulantes o práctico.

Comienzo de los riesgos

ARTÍCULO 434. Salvo estipulación expresa de las partes, en el seguro sobre buque contratado por viaje, los riesgos empiezan a correr para el asegurador a partir del momento en que comienza la carga de los efectos en el puerto de partida, y terminan cuando finaliza la descarga en el puerto de destino, pero no más allá de los veinte (20) días de la llegada.

Si el viaje es en lastre, los riesgos empiezan a correr a partir del momento en que el buque desatraca del muelle o lleva su ancla para iniciar el viaje y terminan cuando fondea o atraca en el puerto de destino.

Daño parcial

ARTÍCULO 435. En el caso de daño parcial sufrido por el buque asegurado, el asegurador debe pagar el monto de las reparaciones que establezcan peritos, en la proporción correspondiente a la suma asegurada con respecto a la que no lo esté, previa deducción, en concepto de reposición de nuevo por viejo, de los porcentajes fijados en la regla XIII de York Amberes, texto de 1950.

Si las reparaciones han sido efectuadas, su monto debe pagarse de acuerdo con el importe de las facturas correspondientes y otros medios de prueba, inclusive reconocimientos periciales, y en la proporción y con las deducciones previstas en el párrafo anterior.

Buque en construcción y artefactos navales

ARTÍCULO 436. Las disposiciones de esta Sección son aplicables, en cuanto sean compatibles, a seguro del buque en construcción y al de los artefactos navales.



PARTE TERCERA

Artículos 437 a 446

ARTÍCULO 437. En el seguro sobre efectos, los riesgos comienzan desde el momento en que ellos dejan la tierra para ser embarcados, ya directamente o por intermedio de otras embarcaciones en el buque en que deban ser transportados, y terminan cuando vuelven a ser colocados en tierra en el lugar de destino. Pero el riesgo de permanencia en dichas embarcaciones, tanto para la carga como para la descarga, salvo pacto en contrario, sólo es cubierto por un plazo de quince (15) días.

Los riesgos corren sin interrupción durante todo el tiempo de duración razonable del viaje, aun en el caso de que los efectos sean descargados, por necesidad en un puerto de arribada forzosa.

Cuando se contrate el seguro habiendo ya comenzado el viaje, y no exista estipulación expresa en la póliza, los riesgos comienzan a correr a partir de la hora veinticuatro (24) del día en que se celebre el contrato.

Daños excluidos

ARTÍCULO 438. Salvo estipulación expresa, no son a cargo del asegurador los daños o pérdidas de los efectos, cuando ocurran por alguna de las siguientes causas:

a) Hecho del asegurado o de sus dependientes, realizado con dolo o culpa grave;

b) Cambio voluntario de ruta, de viaje o de buque sin consentimiento del asegurador y sin perjuicio de responder por los daños o pérdidas anteriores a dichos cambios;

c) Vicio propio, mala calidad o mal acondicionamiento de los efectos asegurados;

d) Merma o disminución natural;

e) Defecto de estiba o mal arrumaje de la carga, si ha sido realizada por el cargador, el asegurado o sus dependientes;

f) Prolongación voluntaria del viaje más allá del puerto de destino de los efectos, sin perjuicio de responder por los daños o pérdidas producidos hasta dicho puerto;

g) Demora no razonable en la duración del viaje;

h) Avería particular que no alcance al tres por ciento (3%) del valor asegurado.

Daños cubiertos

ARTÍCULO 439. Con excepción de los casos previstos en el artículo precedente y salvo pacto en contrario, el asegurador responde por los daños o pérdidas que sufran los efectos, provenientes del dolo o culpa del armador, capitán, tripulantes o práctico, sin intervención del asegurado.

Valor asegurable

ARTÍCULO 440. Si no se ha fijado el valor de los efectos en la póliza, el valor asegurable es el que tengan en la época y lugar de su embarque, más todos los gastos realizados hasta su llegada a bordo, el flete debido o anticipado a todo evento y prima y gastos del seguro.

Puede añadirse también los derechos de importación y cualquier otro gasto que deba

abonarse en caso de llegada a feliz destino pero estos importes no pueden adicionarse si no se han desembolsado.

Buque cuyo nombre desconozca el asegurado

ARTÍCULO 441. Cuando se contrate un seguro de efectos a embarcarse, o embarcados, en un buque cuyo nombre desconozca el asegurado, éste debe, tan pronto como tenga conocimiento del hecho y del nombre del buque, denunciarlo al asegurador. El buque debe reunir las condiciones impuestas en la póliza. En caso de pérdida, el asegurado debe probar la efectividad del embarque hasta el valor declarado en la póliza.

Póliza flotante

ARTÍCULO 442. Cuando se contrate un seguro de efectos bajo póliza flotante, el asegurado está obligado, salvo estipulación contraria a cubrir con dicho seguro todos los embarques de efectos, sin excepción, que se hagan por su orden dentro del tiempo establecido, o que le sean remitidos por su cuenta o por cuenta de terceros que le hayan dado mandato para asegurar.

Se obliga también a declarar por escrito al asegurador la naturaleza y el valor de los efectos así como el buque, fecha de embarque y viaje, en la forma y tiempo que establezca la póliza. Toda omisión o errónea declaración puede ser rectificada, aun después de la llegada de los efectos o de su pérdida, siempre que una u otra haya sido hecha de buena fe.

El asegurador está obligado a aceptar todos los seguros de efectos que denuncie el asegurado de acuerdo con las estipulaciones de la póliza.

Incumplimiento del asegurado

ARTÍCULO 443. El incumplimiento de la obligación impuesta al asegurado en el artículo precedente de declarar bajo póliza flotante todos los embarques de efectos que realice, da derecho al asegurador para rechazar de plano el pago de la indemnización correspondiente a los embarques no declarados o para exigir el pago de las primas por los mismos embarques, con los intereses que se fijen judicialmente y sin perjuicio del derecho de resolver el contrato para el futuro.

Antes de hacer efectiva una indemnización, el asegurador puede compulsar los libros del asegurado para comprobar la efectividad de las declaraciones durante la vigencia de la póliza flotante.

Embarques individuales de efectos

ARTÍCULO 444. El seguro bajo póliza flotante también puede contratarse para los embarques individuales de efectos que el asegurado quiera declarar al asegurador.

Tanto en este caso como en el de los arts. 441 y 442, los riesgos comienzan a correr a partir del embarque efectivo de los efectos.

Determinación de la indemnización

ARTÍCULO 445. En caso de avería particular y parcial sobre efectos, el monto de la indemnización a pagar por el asegurador puede establecerse en alguna de las formas siguientes, a elección del asegurado:

a) Estableciendo la diferencia entre el valor correspondiente a los efectos en buen estado en el lugar de destino y el que se obtenga en remate público en el estado en que se encuentren;

b) Justipreciando por medio de peritos el deterioro sufrido por los efectos.

El porcentaje de pérdida sufrida que resulte de uno u otro método, se aplicará a la cantidad asegurada, deduciendo previamente toda merma natural para establecer el monto de la indemnización.

Seguros de depósito a depósito

ARTÍCULO 446. En los seguros de depósito a depósito, el asegurador responde por los riesgos, durante el curso normal del tránsito, a partir del momento en que los efectos salgan del depósito del lugar mencionado en la póliza, como punto de iniciación del tránsito, hasta que sean entregados en el depósito del destinatario de la mercadería o en el lugar de destino que se haya establecido en la póliza.



PARTE CUARTA

Artículos 447 a 453

ARTÍCULO 447. El asegurador del flete por ganar responde por la pérdida total o parcial del derecho del transportador al flete, como consecuencia de un riesgo asegurado.

Seguro de fletes bruto y neto

ARTÍCULO 448. En el seguro del flete bruto, la indemnización que debe pagar el asegurador se establece por la suma fijada en tal concepto en el contrato de utilización del buque. A falta de este documento o respecto de la carga que pertenezca al dueño del buque, dicha suma será determinada por peritos. El seguro de flete neto, salvo pacto expreso en contrario, cubre el sesenta por ciento (60%) del flete bruto. Si no se especifica el flete a que se han referido las partes, se presume que es el neto.

Normas aplicables a los seguros del flete

ARTÍCULO 449. El seguro del flete por ganar se rige, en cuanto sean compatibles, por las disposiciones que regulan el seguro del buque.

El seguro del flete percibido o a percibir a todo evento en la misma condición de compatibilidad, se regula por las normas que rigen el seguro de efectos si se trata de un contrato en que el transportador asume la obligación de entregarlos en destino, y por las de seguro de buque si corresponde a un fletamento a tiempo.

Seguro del precio del pasaje

ARTÍCULO 450. El seguro del precio del pasaje cubre el importe o la parte del importe expresado en el boleto de pasaje o en las tarifas pertinentes del asegurado, con deducción de los gastos previstos y no efectuados.

Cubre también las pérdidas que el asegurado sufra sobre el precio neto del pasaje proveniente de riesgos asegurados, tales como los gastos de desembarco o de reembarco, alimentación y alojamiento de pasajeros en un puerto de arribada forzosa, reposición de víveres perdidos o dañados para consumo de los mismos y gastos de continuación del viaje a bordo de otro buque.

Seguro sobre lucro esperado

ARTÍCULO 451. El seguro sobre lucro esperado cubre la ganancia que razonablemente pueda obtenerse si los efectos llegan efectivamente a destino.

El monto de la indemnización se prueba sobre la base de los precios corrientes en dicho lugar y en la época en que debieron llegar o, en su defecto por informe pericial.

El seguro sobre lucro esperado se rige por las disposiciones que regulan el seguro sobre efectos en cuanto sean compatibles.

Seguro de responsabilidad por daños a terceros

ARTÍCULO 452. En el seguro de responsabilidad por daños a terceros el asegurador responde en las condiciones del contrato por toda suma que el asegurado se vea obligado a pagar a terceros a causa de una o varias colisiones entre buques, provenientes de un mismo

hecho y, en adición, por las costas del juicio tramitado con consentimiento del asegurador, destinado a salvar la responsabilidad del buque asegurado en la colisión.

Si los buques intervinientes en la colisión pertenecen al asegurado y alguno o algunos de ellos no están asegurados, o no lo están con el mismo asegurador éste responde como si pertenecieren a terceros.

Valor asegurable

ARTÍCULO 453. El valor asegurable de la responsabilidad por riesgos a terceros es el del buque asegurado, expresado en el art. 426, párrafo tercero, más la cantidad límite expresada en el art. 175 párrafo tercero, para responder a daños personales.



PARTE QUINTA

Artículos 454 a 678

ARTÍCULO 454. A fin de percibir la indemnización de seguro, el asegurado puede, a su libre elección, ejercer contra el asegurador la acción de avería o la de abandono, conforme a lo dispuesto en el Capítulo VIII del Título IV.

Acción de abandono

ARTÍCULO 455. La acción de abandono implica la transferencia irrevocable al asegurador de todos los derechos que tenga el asegurado sobre el bien vinculados al interés asegurable a partir del momento de la notificación del abandono al asegurador, correspondiendo a éste las mejoras o detrimentos que en él sobrevengan.

En el abandono del buque, salvo pacto en contrario, no está comprendido el flete.

Salvo los créditos privilegiados que tengan su asiento en el bien, éste queda afectado al pago de la indemnización que el asegurador debe al asegurado.

Condiciones del abandono

ARTÍCULO 456. El abandono no puede ser parcial ni condicional. Comprende todas las cosas que hayan estado en riesgo bajo la misma póliza en el momento del siniestro, incluyendo los derechos contra terceros, inherentes a los bienes abandonados.

Si éstos no han sido asegurados por su valor íntegro, el abandono queda limitado a la parte del bien proporcional a la suma asegurada.

Abandono del buque

ARTÍCULO 457. El asegurado puede ejercer la acción de abandono con respecto al buque y exigir la indemnización por pérdida total en los siguientes casos:

a) Naufragio;

b) Pérdida total o innavegabilidad absoluta y que no admita reparación;

c) Imposibilidad de reparar el buque en el lugar donde se encuentre y de trasladarlo a otro donde pueda ser reparado;

d) Falta de noticias;

e) Embargo o detención por orden de gobierno propio o extranjero;

f) Apresamiento;

g) Deterioro que disminuya su valor hasta las tres cuartas (3/4) partes de su totalidad.

Reflotamiento del buque náufrago

ARTÍCULO 458. En caso de naufragio, si el asegurador comunica al asegurado que procederá al reflotamiento del buque, la acción de abandono no puede ejercerse sino después de transcurridos sesenta (60) días contados a partir de la fecha del siniestro.

Apresamiento, embargo o detención del buque

ARTÍCULO 459. El abandono, en los casos de apresamiento, embargo o detención del buque por alguna potencia, sólo puede hacerse después de 6 meses de la fecha en que

aquellos actos ocurran.

Abandono de los efectos

ARTÍCULO 460. El asegurado puede ejercer la acción de abandono respecto de los efectos y exigir la indemnización por pérdida total, en los siguientes casos:

a) Falta de noticias del buque en que eran transportados;

b) Pérdida total a consecuencia de naufragio u otro riesgo cubierto por la póliza;

c) Deterioro material que absorba las tres cuartas (3/4) partes de su valor;

d) Imposibilidad de que los efectos asegurados lleguen a destino;

e) Venta dispuesta por razón de su deterioro en un puerto que no sea el de salida o de destino.

Diligencias del asegurador

ARTÍCULO 461. En el caso del inc. d) del artículo precedente, si el asegurador notifica al asegurado que realiza diligencias para tratar de obtener que las mercaderías lleguen a destino, la acción de abandono por la causa referida en dicho inciso sólo puede ejercerse después de sesenta (60) días de ocurrido el siniestro que dio lugar a la interrupción del viaje.

Abandono del flete y del importe de los pasajeros

ARTÍCULO 462. El asegurado puede hacer abandono del flete que tuviere derecho a percibir respecto de los efectos perdidos, salvados o desembarcados en un puerto de escala, o del importe de los pasajes debidos en el momento del siniestro, y exigir la indemnización por pérdida total, en los siguientes casos:

a) Cuando el derecho al flete haya sido totalmente perdido para el asegurado;

b) Falta de noticias del buque.

Plazos de caducidad

ARTÍCULO 463. La acción de abandono, sin perjuicio de lo establecido en los arts. 458 y 461, debe ejercerse dentro de los tres (3) meses del día en que ocurra el siniestro o del día en que el asegurado reciba la noticia del mismo, si éste ocurre en aguas jurisdiccionales o limítrofes o interiores de la República, y dentro de los seis (6) meses, contados en la misma forma, si el siniestro ocurre en otro lugar. En los casos previstos en los arts. 458 y 461 el plazo de tres (3) o seis (6) meses, según el caso, correrá desde el vencimiento del plazo de sesenta (60) días establecido en esos artículos.

Presunción de pérdida del buque

ARTÍCULO 464. En los casos de falta de noticias, el buque se presume perdido totalmente una vez transcurridos los plazos de tres (3) o seis (6) meses establecidos en el artículo precedente, que se deben contar a partir de la última noticia que se tenga de aquél. La acción de abandono solamente puede ejercerse dentro de los tres (3) meses subsiguientes al vencimiento del plazo respectivo. Este mismo plazo se aplica para los casos del art. 459, y se

cuenta desde el vencimiento del término fijado en el mismo.

Pérdida de la acción

ARTÍCULO 465. Transcurridos los plazos establecidos en los artículos anteriores sin haberse hecho uso de la acción de abandono, el asegurado sólo puede ejercer la acción de avería.

Acción judicial

ARTÍCULO 466. La acción de abandono, salvo acuerdo entre asegurador y asegurado debe ejercerse judicialmente dentro de los plazos mencionados en los arts. 463 y 464, y al entablar la demanda, el asegurado debe denunciar al asegurador todos los seguros contratados sobre el bien que abandona.

Mientras no haya formulado tal declaración el asegurador no está obligado a pagar la indemnización pertinente.

Derecho del asegurador

ARTÍCULO 467. El asegurador puede pagar al asegurado la indemnización a que esté obligado, rehusando aceptar la transferencia de los derechos sobre los bienes abandonados. Esta declaración debe formularla en su primera presentación en el juicio de abandono.

PARTE SEXTA

DE LA PRESCRIPCION

Plazo e iniciación del cómputo

ARTÍCULO 468. Las acciones derivadas del contrato de seguro marítimo prescriben por el transcurso de un (1) año. Este término comienza a correr:

a) Para la acción por cobro de la prima, a partir de la fecha de su exigibilidad;

b) Para la acción de avería: 1º) si se trata del buque, a partir de la fecha del accidente; si se trata de efectos, a partir de la fecha de la llegada del buque o, en su caso, de la fecha en que debió llegar o si el accidente fue posterior a esas fechas, a partir de la del respectivo accidente; 2º) desde el vencimiento de los plazos fijados en los arts. 458, 459, 461 y 464 según corresponda;

c) Para la acción derivada del pago de la contribución de avería común o del salario de asistencia o de salvamento o de la responsabilidad por daños a terceros, a partir del día del pago.

Interrupción

ARTÍCULO 469. La interposición de la demanda de abandono interrumpe la prescripción de la acción de avería.

Acciones de repetición

ARTÍCULO 470. La acción de repetición que puede interponer el asegurador contra el asegurado prescribe por el transcurso de un (1) año a contar de la fecha del pago.

En las acciones por recupero que ejercite al asegurador contra terceros, el plazo de prescripción es el mismo que el de la acción del asegurado en cuyos derechos se subroga.

Capítulo IV

Sección 1ª

ARTÍCULO 471. Los privilegios establecidos en el presente capítulo serán preferidos a cualquier otro privilegio general o especial, y a ellos se refiere esta ley siempre que mencione créditos privilegiados.

Subrogación real

ARTÍCULO 472. El privilegio se traslada de pleno derecho sobre los importes que sustituyan los bienes sobre los que recaía, sea por indemnización, precio o cualquier otro concepto que permita la subrogación real.

Desplazamiento del acreedor privilegiado

ARTÍCULO 473. El acreedor privilegiado sobre uno (1) o más bienes que sea vencido por uno de mejor derecho, cuyo privilegio se extienda a otros bienes del mismo deudor, puede subrogarse en el privilegio que en ellos corresponda al acreedor vencedor, con preferencia a los acreedores de privilegio inferior.

El mismo derecho tienen los demás acreedores privilegiados que experimenten una pérdida a consecuencia de dicha subrogación.

Privilegio de los intereses

ARTÍCULO 474. Salvo lo dispuesto en el art. 510, los intereses debidos por un (1) año gozan del mismo grado de privilegio que el capital.

Cesión del crédito privilegiado

ARTÍCULO 475. La cesión del crédito privilegiado importa, de pleno derecho, la de su privilegio.

Sección 2ª

ARTÍCULO 476. Son privilegiados en primer lugar sobre el buque:

a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación del buque, o para proceder a su venta y a la distribución de su precio;

b) Los créditos del capitán y demás individuos de la tripulación, derivados del contrato de ajuste, de las leyes laborales y de los convenios colectivos de trabajo;

c) Los créditos por construcción del buque, de carácter hipotecario o prendario;

d) Los derechos impuestos, contribuciones y tasas retributivas de servicios, derivados del

ejercicio de la navegación o de la explotación comercial del buque;

e) Los créditos por muerte o lesiones corporales que ocurran en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;

f) Los créditos por hechos ilícitos contra el propietario, el armador o el buque, no susceptibles de fundarse en una relación contractual, por daños a las cosas que se encuentren en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;

g) Los créditos por asistencia y salvamento, remoción de restos náufragos y contribuciones en averías gruesas. Son privilegiados en segundo lugar:

h) Los créditos por averías a las cosas cargadas y equipajes;

i) Los créditos que tengan su origen en contratos de locación o fletamento de un buque o en un contrato de transporte;

j) Los créditos por suministros de productos o de materiales a un buque para su explotación o conservación;

k) Los créditos por construcción, reparación o equipamiento del buque o por los gastos de dique;

l) Los créditos por desembolsos del capitán, y los efectuados por los cargadores, fletadores o agentes por cuenta del buque o de su propietario;

m) El crédito por el precio de la última adquisición del buque y los intereses debidos desde los últimos dos (2) años.

Los créditos incluidos en el primer grupo son preferidos al crédito hipotecario, que tomará su lugar después de ellos y con preferencia a los del segundo grupo. Los acreedores privilegiados no podrán subrogarse en los derechos de propietario del buque a la indemnización debida en virtud de un contrato de seguro de casco y máquina del buque.

Gastos para la extracción, remoción o demolición de restos náufragos

(Artículo sustituido por art. 35 de la Ley N° 27.419 B.O. 28/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTÍCULO 477. Los gastos realizados por la autoridad competente para la extracción, remoción o demolición de restos náufragos de buques o artefactos navales conforme a las normas del título II, capítulo I, sección 2, gozan de la preferencia establecida en el inciso d) del artículo precedente.

Privilegios sobre los fletes y precio del pasaje

(Artículo sustituido por art. 35 de la Ley N° 27.419 B.O. 28/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTÍCULO 478. Los créditos enumerados en el art. 476 son también privilegiados sobre los fletes y sobre el precio de los pasajes correspondientes al viaje que dé origen a aquéllos, y sobre los créditos a favor del buque que nazcan durante el mismo viaje.

Créditos a favor del buque nacidos durante el viaje

ARTÍCULO 479. Los créditos a favor del buque nacidos durante el viaje a que se refiere el artículo precedente son los que siguen:

a) Indemnizaciones originadas en daños materiales no reparados, sufridos por el buque, y las adeudadas por pérdida de fletes;

b) Contribuciones por avería común por daños materiales, no reparados, sufridos por el buque, o por pérdida de fletes;

c) Salario de asistencia o de salvamento, previa deducción de la porción del mismo que corresponda al capitán y tripulantes.

No estarán comprendidas en estos créditos las sumas adeudadas al propietario o armador por indemnización de seguro, así como las primas, subvenciones u otros subsidios del Estado.

Créditos vinculados a un mismo viaje

ARTÍCULO 480. Los créditos vinculados a un mismo viaje son privilegiados en el orden en que se mencionan en el artículo 476. Los comprendidos en cada uno de los incisos de dicho artículo, en caso de insuficiencia del valor del asiento del privilegio, concurrirán a prorrata. Sin embargo, los privilegios que garanticen créditos por asistencia o salvamento, gastos de remoción de restos náufragos y contribución en avería gruesa, tienen preferencia sobre los demás que graven el buque al momento en que se efectuaron las operaciones que los originaron. Los privilegios enumerados en el inciso g) del primer grupo y los mencionados en los incisos i), j) y k) del segundo grupo del artículo 476, se graduarán en orden inverso al de las fechas en que nacieron. Los créditos enumerados en el inciso b), c), d), e) y f) del primer grupo y los de los incisos h) y m) del segundo grupo del artículo 476, concurren entre sí, en igualdad de condiciones. Los derivados de un mismo acontecimiento se reputan nacidos en la misma fecha.

Limitación de la responsabilidad del armador

(Artículo sustituido por art. 35 de la Ley N° 27.419 B.O. 28/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTÍCULO 481. En los casos de limitación de la responsabilidad del armador según lo previsto en el Capítulo I, Sección 4ª, de este Título, los créditos privilegiados concurren sobre el valor del buque, en el orden fijado en el art. 476.

Créditos del último viaje

ARTÍCULO 482. Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de los viajes precedentes, salvo los derivados de un contrato único de ajuste, que concurren dentro de su categoría con los demás originados en el último viaje.

Ejecución de los privilegios

ARTÍCULO 483. Los privilegios sobre el flete, precio de los pasajes y crédito a favor del buque, sólo pueden ejecutarse mientras sean adeudados o su importe esté en poder del capitán o agente marítimo.

Extinción

ARTÍCULO 484. Los privilegios sobre el buque se extinguen:

a) Por la expiración del plazo de un (1) año, salvo que antes de la expiración de ese plazo el buque haya sido objeto de embargo.

Ese plazo no corre mientras un impedimento legal coloque al acreedor privilegiado en la imposibilidad de proceder al embargo del buque;

b) Por la venta judicial del buque, realizada en la forma establecida en esta ley y a partir del depósito judicial del precio, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 472;

c) Por el transcurso del plazo de tres (3) meses en caso de enajenación voluntaria. Este plazo comienza a correr desde la fecha de la inscripción del documento traslativo de la propiedad en el Registro Nacional de Buques. Si en esta fecha el buque se encuentra fuera de jurisdicción nacional, el término se cuenta a partir de su regreso a puerto argentino. La inscripción en el Registro Nacional de Buques, se realiza previa publicación de edictos por tres (3) días en el Boletín Oficial, anunciando la transferencia.

Cómputo del plazo

ARTÍCULO 485. El plazo de extinción de los privilegios establecido en el primer inciso del artículo precedente, se comienza a contar:

a) Para los que garanticen el salario de asistencia o de salvamento, a partir del día de la terminación de las respectivas operaciones;

b) Para los que cubran indemnizaciones por lesiones personales o por daños o pérdidas sufridos por los equipajes, a partir de la fecha del desembarco del pasajero;

c) Para los relativos a indemnizaciones por daños o pérdidas sufridos por la carga, a contar del día de la terminación de la descarga, o de la fecha en que debió ser descargada cuando no haya llegado a destino;

d) Para los que amparen los créditos por avería gruesa, desde la fecha en que tenga lugar el acto generador de la misma;

e) En todos los otros casos a partir de la fecha en que el crédito se origine y sea exigible.

El derecho del capitán o tripulante a solicitar anticipos sobre sus salarios, no hace exigibles los créditos respectivos.

Derecho de retención

ARTÍCULO 486. El contratista para la reparación de un buque tiene derecho de retención sobre el mismo, en garantía del crédito, por las reparaciones efectuadas, durante el período en que el buque esté en su poder. Este derecho puede ejercerse no obstante cualquier hipoteca que gravare el buque, sin perjuicio del derecho de los acreedores por los créditos privilegiados en primer lugar del artículo 476. El derecho de retención prevalece sobre la hipoteca y se extingue con la entrega del buque al comitente.

Ambito de aplicación

ARTÍCULO 487. Las disposiciones de esta sección se aplican aun en el caso de que el armador del buque no sea su propietario, salvo que disponga de su uso en virtud de un acto ilícito, con conocimiento del acreedor.

Artefactos navales

ARTÍCULO 488. Las disposiciones de esta sección se aplican a los artefactos navales en cuanto sean compatibles con la naturaleza de los mismos.

Leyes y convenciones internacionales

ARTÍCULO 489. Las disposiciones de esta sección se aplican sin perjuicio de las leyes y convenciones internacionales que rigen los privilegios que gravan al buque por daños causados por materiales con propiedades radiactivas, tóxicas, explosivas u otras de carácter igualmente peligroso, y por combustibles nucleares productos y residuos radiactivos que se encuentren o se transporten a bordo.

SECCION 3a

DE LOS PRIVILEGIOS SOBRE EL BUQUE Y EL ARTEFACTO NAVAL EN CONSTRUCCION

Créditos privilegiados

ARTÍCULO 490. Tienen privilegio sobre el buque en construcción:

a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación de la obra o para proceder a su venta y a la distribución del precio;

b) Los créditos garantizados con hipoteca o prenda sobre un buque en construcción, si se ha constituido en los términos del artículo 502, y en el orden dispuesto en el inciso c) del artículo 476.

c) Los créditos de constructor, siempre que el contrato respectivo se haya inscripto en el Registro Nacional de Buques.

Transferencia de la propiedad

(Artículo sustituido por art. 35 de la Ley N° 27.419 B.O. 28/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTÍCULO 491. Los privilegios sobre el buque en construcción no se extinguen por la transferencia de la propiedad a terceros.

Extinción

ARTÍCULO 492. El privilegio del constructor se extingue con la entrega del buque al comitente.

Artefactos navales

ARTÍCULO 493. Las disposiciones de esta sección son aplicables a los artefactos navales en construcción.

Sección 4ª

ARTÍCULO 494. Tienen privilegio sobre las cosas cargadas:

a) Los derechos aduaneros que corresponda pagar en el lugar de la descarga, y los de depósito en zonas fiscales;

b) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores;

c) Los salarios de asistencia o de salvamento en cuyo pago debiera participar la carga y la contribución a la avería común;

d) El flete y demás créditos derivados del contrato de transporte, inclusive los gastos de carga y de descarga, cuando correspondieran;

e) El importe del capital e intereses adeudados por las obligaciones contraídas por el capitán sobre la carga en el caso previsto en el art. 213.

Privilegio del precio del pasaje

ARTÍCULO 495. Goza de privilegio el precio del pasaje sobre todo el equipaje del pasajero mientras esté en poder del transportador.

Concurrencia de créditos privilegiados

ARTÍCULO 496. Los créditos privilegiados concurren sobre las cosas cargadas en el orden establecido en el art. 494. Los comprendidos de cada categoría, en caso de insuficiencia del valor del asiento del privilegio, concurren a prorrata si se han originado en el mismo puerto, salvo los de los incs. c) y e) que tomarán una colocación inversa a las respectivas fechas de su nacimiento. Si los puertos son distintos, los posteriores en fecha son preferidos a los anteriores.

Subrogación real

ARTÍCULO 497. La subrogación real prevista en el art. 472, se aplica a los privilegios sobre las cosas cargadas.

Extinción

ARTÍCULO 498. Los privilegios sobre las cosas cargadas se extinguen si la acción no se ejerce dentro del plazo de treinta (30) días posteriores a su descarga, y siempre que ellas no hayan pasado legítimamente a poder de terceros.

Sección 5ª

ARTÍCULO 499. Sobre todo buque de matrícula nacional de diez (10) o más toneladas de arqueo total, o buque en construcción del mismo tonelaje, su propietario puede constituir hipoteca con sujeción a lo dispuesto en la presente sección, y salvo la facultad otorgada al capitán en el art. 213.

Sólo pueden ser gravados con prenda, de acuerdo con las normas del régimen legal respectivo, los buques de menos de diez (10) toneladas.

Existencia de copropietarios

ARTÍCULO 500. Los copropietarios pueden hipotecar el buque en garantía de créditos contraídos en interés común, por resolución tomada por la mayoría de 2/3, computada como lo dispone el art. 165. En caso de no obtenerse esta mayoría, la hipoteca sólo puede constituirse con autorización judicial.

El copropietario sólo puede constituir hipoteca sobre su parte, con el consentimiento de la mayoría. La hipoteca subsiste después de enajenado el buque o dividido el condominio.

Formalidades

ARTÍCULO 501. La hipoteca sobre un buque debe hacerse por escritura pública o por documento privado autenticado con los requisitos previstos en el art. 503, y sólo tendrá efectos con respecto a terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de Buques. Debe además tomarse nota de ella en el certificado de matrícula del buque y en el título de propiedad.

Buque en construcción

ARTÍCULO 502. En la misma forma indicada en el artículo precedente se debe constituir e inscribir la hipoteca sobre un buque en construcción.

La hipoteca puede constituirse a partir de la firma del contrato respectivo o cuando el buque se encuentre en curso de construcción.

A los efectos de lo establecido en el párrafo anterior, se consideran partes integrantes del buque en construcción y sujetos a la garantía, los materiales, equipos o elementos de cualquier naturaleza que se hallen acopiados o depositados en el astillero y que estuvieren destinados a la construcción del buque aun cuando no hayan sido incorporados todavía a la construcción del buque, identificados en la forma que establezca el Registro Nacional de Buques.

La mencionada hipoteca pasará a gravar el buque una vez inscripto éste en la matrícula, salvo estipulación en contrario de las partes.

Contenido del instrumento de constitución de hipoteca

ARTÍCULO 503. El instrumento de constitución de hipoteca debe contener:

a) Nombre, apellido, filiación, nacionalidad, profesión y domicilio del acreedor y del deudor;

b) Datos de individualización del buque de acuerdo con la matrícula;

c) La naturaleza del contrato a que accede con sus datos pertinentes;

d) Monto del crédito, intereses convenidos, plazo y lugar estipulado para el pago;

e) Constancia de haber presentado la documentación probatoria del pago de las remuneraciones y cotizaciones jubilatorias que correspondan al personal afectado al buque a gravar, hasta el último viaje realizado inclusive.

Si se trata de hipoteca sobre buque en construcción deben incluirse las mismas menciones salvo las de los incs. b) y e). Los datos previstos en el inc. b) se sustituirán por la individualización del astillero y de la grada sobre la cual se construye o se construirá el buque y los elementos, equipos y materiales destinados a la construcción aunque no estuvieran incorporados, individualizados en la forma dispuesta en el artículo precedente.

Preferencia

ARTÍCULO 504. El orden de inscripción de la hipoteca determina la preferencia del título. En caso de varias inscripciones de la misma fecha prevalecerá la inscripta en hora anterior.

Buque en viaje

ARTÍCULO 505. Las hipotecas que se constituyan en jurisdicción argentina sobre un buque en viaje, deben anotarse a requerimiento telegráfico del jefe del Registro Nacional de Buques, en el certificado de matrícula. Dicha anotación se hará por la autoridad marítima del puerto argentino donde el buque se dirija o encuentre, o por el cónsul argentino si tales puertos son extranjeros.

Buque en puerto extranjero

ARTÍCULO 506. La hipoteca constituida por el capitán en puerto extranjero sobre buque de matrícula nacional en el caso del art. 213, o por otro mandatario debidamente autorizado por el propietario, debe otorgarse ante el cónsul argentino en un registro especial, cumpliendo los requisitos del art. 503, y practicando las anotaciones correspondientes en el certificado de matrícula. Sin perjuicio de remitir posteriormente testimonio de la escritura al Registro Nacional de Buques, el cónsul debe notificar telegráficamente su otorgamiento a dicho Registro, a los efectos de su inscripción en la sección correspondiente.

Subrogación real

ARTÍCULO 507. Integran la hipoteca, a título de subrogación real, los siguientes créditos a favor del buque:

a) Indemnizaciones originadas en daños materiales no reparados, sufridos por el buque;

b) Contribuciones por avería común por daños materiales no reparados, sufridos por el buque;

c) Las indemnizaciones por daños no reparados, sufridos por el buque, con motivo de una asistencia o salvamento, siempre que el auxilio se haya prestado con posterioridad a la inscripción de la hipoteca en el Registro Nacional de buques.

d) Indemnizaciones de seguros por averías no reparadas sufridas por el buque, o por su pérdida.

Serán aplicables a la hipoteca del buque en construcción los incs. a) y d). A pedido del acreedor hipotecario, todos los obligados al pago de las indemnizaciones referidas en los incisos precedentes, y siempre que se cumplan las condiciones establecidas en cada uno de ellos, deben retener el pago de las sumas respectivas.

Exclusión de los fletes

ARTÍCULO 508. Salvo el pacto en contrario la hipoteca no se extiende a los fletes.

Subsistencia de los derechos del acreedor.

ARTÍCULO 509. El acreedor hipotecario puede hacer valer sus derechos sobre el buque o buque en construcción, aunque haya pasado a poder de terceros. Su privilegio se extingue transcurrido el plazo de tres (3) años desde la fecha de la inscripción de la hipoteca, si la misma no se renueva, o si su plazo de amortización no fuere mayor.

Intereses de la obligación principal

ARTÍCULO 510. La hipoteca sobre buque o sobre buque en construcción, se extiende a los intereses de la obligación principal debidos por dos (2) años.

Orden de los privilegios

ARTÍCULO 511. Orden de privilegios.

El privilegio de la hipoteca sobre el buque tiene el orden inmediato siguiente al de los privilegios de primer lugar establecidos en el artículo 476. El de la hipoteca sobre un buque en construcción tiene el orden de privilegio ordenado en el inciso c) del artículo 476.

El acreedor puede solicitar que se forme un concurso particular para que se le pague de inmediato.

(Artículo sustituido por art. 35 de la Ley N° 27.419 B.O. 28/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTÍCULO 511 BIS. Obligaciones del deudor hipotecario. El deudor hipotecario se compromete a:

a) Contratar los seguros necesarios sobre el buque gravado, a efectos de resguardar la garantía otorgada, dando cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 428 de la presente ley; y a endosar las pólizas a favor del acreedor hipotecario. Asimismo, deberá abonar el premio de dichos seguros a efectos de mantenerlos vigentes hasta el total y efectivo pago del crédito garantizado;

b) Mantener inscripto al buque en la matrícula nacional;

c) Mantener el buque en correcto estado de navegabilidad;

d) No gravar el buque, sin previo consentimiento por escrito del acreedor hipotecario.

Buque en copropiedad

(Artículo incorporado por art. 36 de la Ley N° 27.419 B.O. 28/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)

ARTÍCULO 512. La hipoteca constituida por uno de los copropietarios sobre su parte indivisa en el buque, sólo da derecho al acreedor a embargar y ejecutar dicha parte.

Normas subsidiarias

ARTÍCULO 513. Se aplican subsidiariamente a la hipoteca naval las disposiciones de derecho común que rigen la hipoteca, en cuanto no estén en contradicción con las de esta Sección.

Artefacto naval

ARTÍCULO 514. Puede constituirse hipoteca naval sobre todo artefacto naval, habilitado o en construcción, la que se rige por las disposiciones de esta Sección, en cuanto sean aplicables.

Título IV

Capítulo I

ARTÍCULO 515. Los tribunales federales son competentes para entender en las causas emergentes de la navegación interjurisdiccional, o que puedan considerarse conexas a ésta.

En la Capital Federal, los tribunales federales también son competentes si se trata de causas emergentes de una navegación no interjurisdiccional, aunque en razón de lo dispuesto en el art. 316 no sean de aplicación de las normas de esta ley.

Ley procesal aplicable

ARTÍCULO 516. Son aplicables las disposiciones del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación, en cuanto no estuvieren modificadas por la presente ley.

Proceso sumario

ARTÍCULO 517. Las disposiciones relativas al proceso sumario, previstas en el código citado en el artículo anterior, sólo se aplican a los juicios en que se ventilen cuestiones emergentes de la navegación y conexas, cuando existiere acuerdo expreso, judicial o extrajudicial, o tácito de las partes.

Existirá acuerdo tácito cuando el actor ajustara la demanda a los requisitos establecidos para el proceso sumario, y el demandado no se opusiere dentro del plazo para contestar la demanda en esta clase de juicio. Si el demandado formulara oposición, deberá contestar la demanda dentro del plazo establecido para el proceso ordinario, contado a partir de la fecha de notificación del traslado de la demanda.

Producción extrajudicial de la prueba

ARTÍCULO 518. Si todas las partes fueren capaces y hubiere conformidad entre ellas, las diligencias probatorias en los procesos referentes a las relaciones jurídicas emergentes de la navegación y conexas, podrán llevarse a cabo extrajudicialmente con asistencia letrada. Si durante la realización extrajudicial de esas diligencias se suscitaren desinteligencias entre las partes, el acto correspondiente se suspenderá, sometiéndose aquéllas a la decisión del juez que entiende en el proceso, o al que le correspondería conocer en caso de que las diligencias sean anteriores a la iniciación del juicio.

Con relación a las diligencias cumplidas extrajudicialmente, el juez podrá disponer las medidas instructorias autorizadas por el Código Procesal Civil y Comercial de la Nación.

Si cualquiera de las partes deviniere incapaz o se opusiere a proseguir con el trámite extrajudicial, las diligencias probatorias deberán continuarse judicialmente.

Prueba anticipada

ARTÍCULO 519. Aun antes de promovida la demanda, cualquier persona interesada puede solicitar judicialmente dictamen pericial para hacer constar los daños causados o sufridos por buques muelles o artefactos navales, o por las personas o por la carga que se encuentran a bordo de los mismos.

La prueba se practicará con citación de aquellos a quienes se pretenda oponer, salvo cuando resultare imposible por razón de urgencia, en cuyo caso intervendrá el defensor oficial.

Caducidad de las medidas cautelares

Toda medida cautelar que se hubiera ordenado y hecho efectiva antes del proceso de conformidad con la presente o la ley común, caducará tratándose de obligación exigible, si dentro de diez (10) días contados desde la intimación judicial practicada a pedido de parte interesada, no se promoviere la demanda correspondiente.

Honorarios de los peritos

Los honorarios de los peritos que intervengan en las causas emergentes de la navegación, se fijarán teniendo en cuenta primordialmente la naturaleza, complejidad y extensión del trabajo realizado, sin perjuicio de considerar la importancia del asunto para disminuir o elevar razonablemente la retribución.

Capítulo II.

ARTÍCULO 520. A los fines de la revisación prevista en el artículo siguiente, cuando se descargan los efectos en depósito fiscal, a plazoleta o a depósito abierto, la autoridad aduanera debe dejar constancia, en un registro especial con respecto a cada unidad de carga y en la forma más detallada posible de:

a) La diferencia de peso que tenga con respecto al marcado de la misma;

b) Las señales que presente, individualizándolas si hay posibilidad de sustracción en su contenido;

c) Las manchas o señales externas que hagan presumir la posibilidad de avería.

Publicidad de la revisación

ARTÍCULO 521. Dentro de los dos (2) días de terminada la descarga total del buque el transportador debe publicar un aviso en un diario de los de mayor circulación, que también se fijará en un local público de la aduana habilitado a ese fin, indicando la fecha y hora para la revisación de los efectos que se descargaron en las condiciones indicadas en el artículo precedente. El aviso puede hacerse por cualquier otro medio fehaciente. La revisación debe

iniciarse en jurisdicción fiscal, después de transcurridos dos (2) días de la publicación y dentro de los cinco (5) días subsiguientes. Del resultado de la revisación se debe dejar constancia escrita en doble ejemplar, con todos los detalles que las partes consideren convenientes.

Pericia judicial

ARTÍCULO 522. Si las partes no se ponen de acuerdo en la redacción de la constancia escrita, o se niegan a firmarla, cualquiera de ellas puede pedir una pericia judicial dentro de los diez (10) días de la fecha de revisación si la mercadería se encuentra en jurisdicción fiscal, y dentro de los dos (2) días si aquélla ha sido retirada de dicha jurisdicción. El perito designado debe citar a ambas partes para llenar su cometido, que consistirá en establecer la naturaleza de la avería, su origen y monto, con los fundamentos pertinentes. Sin embargo, si las partes firman la constancia escrita y dejan establecidos los puntos de disidencia, el perito se limitará a informar sobre éstos.

Explicaciones

Cualquiera de las partes puede pedir explicaciones al perito en el juicio donde fue designado y, de ser ello posible, ampliación de la pericia.

Presunción de entrega conforme al conocimiento

No habiéndose firmado constancia escrita, ni pedido la pericia, se presume, salvo prueba fehaciente en contrario y no obstante las constancias en el registro oficial establecido en el art. 520, que la mercadería fue entregada conforme con los datos del conocimiento.

Incomparecencia de las partes

ARTÍCULO 523. Si publicado el aviso o practicada la notificación fehaciente a que se refiere el art. 521, no se presenta a la revisación una de las partes, la que concurrió puede efectuarla con intervención de un representante de la aduana, dejando constancia escrita en los ejemplares necesarios, uno de los cuales quedará en poder de esa repartición.

El mismo procedimiento se observará si el transportador no ha avisado la revisación en la forma indicada, y siempre que el titular de la mercadería hubiese citado al transportador o al agente a ese efecto.

Averías no visibles

ARTÍCULO 524. Si la mercadería no se descarga en las condiciones del art. 520 y siempre que presente averías no visibles externamente, el destinatario debe citar al transportador a revisar los efectos en jurisdicción fiscal, dentro de los treinta (30) días contados a partir de la descarga.

Si el destinatario retira la mercadería de jurisdicción fiscal dentro del plazo mencionado precedentemente, debe citar al transportador dentro de los dos (2) días siguientes al retiro, comprobando la identidad de los objetos.

Si existe divergencia entre las partes, se sigue el procedimiento previsto en los artículos

anteriores.

Averías visibles

ARTÍCULO 525. Si la mercadería se entrega directamente del buque al destinatario, éste debe observar en el acto los daños o disminuciones que sean visibles, exigiendo al transportador una constancia escrita. En el caso de que se le niegue esta constancia puede solicitar, dentro de los dos (2) días de la negativa, una pericia judicial. Si la avería o disminución no es aparente, el destinatario puede solicitar dicha constancia o pericia, dentro de los dos (2) días de retirada la mercadería, comprobando la identidad de los efectos.

En cualquiera de estos casos, si no se pide la pericia judicial se presume, salvo prueba fehaciente en contrario, que la mercadería fue entregada conforme con los datos del conocimiento.

Descarga a lanchas

ARTÍCULO 526. Si las mercaderías se descargan a lanchas por cuenta y riesgo de las mismas, el transportador puede, en el acto de la descarga, dejar constancia de las averías o pérdidas aparentes y debe publicar, dentro de los dos (2) días de la descarga, un aviso haciendo saber que ésta fue realizada.

El aviso debe ser publicado en la Aduana, en el lugar habilitado a ese efecto, y en un diario de los de mayor circulación. Este aviso puede ser suplido por notificación fehaciente al consignatario. El consignatario puede invitar al transportador para que, dentro de los 2 días contados a partir de la publicación o notificación, se convenga la forma de verificar el estado de la mercadería. En caso de disidencia, se procederá en la forma indicada en el art. 522.

En el caso de no efectuarse el aviso, el consignatario puede proceder en la forma prevista en el art. 523.

Juicio posterior

ARTÍCULO 527. Las revisaciones privadas o pericias judiciales previstas en los artículos precedentes, no limitan los medios de defensa de los interesados en el posterior juicio en que se reclamen daños y perjuicios sobre la base de dichas comprobaciones.

Condiciones de los peritos

ARTÍCULO 528. Los peritos que designen los jueces a los efectos establecidos en este capítulo deben ser personas con conocimientos especializados en el cometido a desempeñar. A tal objeto, periódicamente los jueces deben solicitar de los centros profesionales representativos del comercio y de la industria de las respectivas localidades, la remisión de una lista de varios expertos en cada una de las distintas ramas de productos que son habitualmente materia de transporte por agua, especialmente en el comercio de importación, entre los cuales puede el juez designar al perito.

Ambito de aplicación

ARTÍCULO 529. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo se aplican a todo transporte que finalice en puerto argentino, cualquiera sea la bandera del buque transportador y el lugar donde se expida el conocimiento.

Cómputo de los términos

ARTÍCULO 530. Todos los plazos establecidos en el presente capítulo se cuentan por días hábiles.

Capítulo III.

ARTÍCULO 531. Los buques de bandera nacional pueden ser embargados preventivamente en cualquier puerto de la República por créditos privilegiados y por otros créditos en el puerto donde su propietario tenga su domicilio o establecimiento principal.

El embargo por crédito ajeno al buque, a su explotación o a la navegación, debe reunir, para su procedencia, los requisitos exigidos por la ley común.

Buques extranjeros

ARTÍCULO 532. Los buques extranjeros surtos en puertos de la República, pueden ser embargados preventivamente:

a) Por créditos privilegiados;

b) Por deudas contraídas en territorio nacional en utilidad del mismo buque, o de otro buque que pertenezca o haya pertenecido, cuando se originó el crédito, al mismo propietario;

c) Por deudas originadas en la actividad del buque, o por otros créditos ajenos a ésta, cuando sean exigibles ante los tribunales del país.

Copropiedad naval

ARTÍCULO 533. Si el buque es objeto de una copropiedad naval, a los efectos del inc. b) del artículo anterior se reputa que otro buque pertenece o pertenecía a los mismos copropietarios, cuando todas las partes de este buque pertenezcan a las mismas personas.

Buque locado

ARTÍCULO 534. En el mismo caso del art. 532, inc. b), si el buque que originó el crédito se encuentra sujeto a un contrato de locación, explotado por un armador-locatario, o existe un fletador a tiempo, únicos responsables de la deuda respectiva, procede el embargo de otro buque de propiedad del armador-locatario o del fletador a tiempo, pero no el embargo de otro buque que pertenezca al propietario de aquél.

Embargo ejecutivo

ARTÍCULO 535. El embargo por ejecución de sentencia procede contra cualquier buque del deudor, sea de matrícula nacional o extranjera, sin las restricciones impuestas por los artículos anteriores.

Casos de abordaje, asistencia o salvamento

ARTÍCULO 536. Procede el embargo del buque en los casos de abordaje o de otro accidente de navegación, así como en los de asistencia o de salvamento, con la presentación de la protesta levantada ante el notario o cónsul argentino, o de la exposición ante la autoridad marítima levantada por el capitán, práctico o agente del buque accionante o por el encargado del artefacto naval dañado.

Embargos resultantes de verificación de mercaderías

ARTÍCULO 537. En las actuaciones por reconocimiento pericial de mercaderías, tramitadas de acuerdo con lo previsto en el Capítulo II de este Título, el tenedor del respectivo conocimiento puede solicitar el embargo preventivo del buque que las transportó, en garantía del crédito que prima facie resulte del informe pericial.

Puede hacerlo también con un ejemplar de la constancia del examen privado de averías que realicen las partes, abonada la firma por dos (2) testigos, o con copia autenticada del acta de la Aduana, si la tiene y, en caso contrario, mediante informe de este organismo. Para evitar el embargo del buque u obtener el levantamiento de dicha medida, el transportador o su representante pueden otorgar, privada o judicialmente una garantía suficiente para responder por la condena que pudiera recaer en el posterior juicio por daños y perjuicios derivados de dichas comprobaciones.

Contracautela

ARTÍCULO 538. El tribunal que decrete alguno de los embargos por créditos marítimos previstos en este capítulo, puede exigir al embargante caución suficiente para responder de los daños y perjuicios que pudiere ocasionar la medida, siempre que la caución exigida no implique convertir en ilusorio el derecho del solicitante a obtener el embargo del buque. A tal efecto tendrá en cuenta la naturaleza del juicio, la solvencia de quien solicite la medida, la necesidad de asegurar su eventual derecho y la de prevenir al mismo tiempo y dentro de lo posible, los perjuicios que aquélla pueda irrogar al embargado por haberse pedido sin derecho y, especialmente, si el buque embargado integra una línea regular de navegación.

Tratándose de créditos comunes, la caución se ajustará a lo que disponga la ley procesal.

El tribunal puede arbitrar las medidas que estime conducentes para evitar trabar la navegación, siempre que se garanticen los derechos del solicitante.

Traba del embargo

ARTÍCULO 539. El embargo se practicará mediante oficio que debe librar el juez embargante a la autoridad marítima, a los efectos de su anotación en los respectivos registros. Si se trata de un buque de matrícula nacional, su salida debe ser impedida si se dispone la interdicción de navegar.

Esta última medida se encuentra implícita en el embargo que se dicte contra un buque de bandera extranjera. A pedido de parte, el tribunal puede disponer el inventario de las

pertenencias del buque.

Cesación del embargo

ARTÍCULO 540. Todo embargo o interdicción de salida cesa si cualquier interesado en la expedición da fianza bastante para el pago de la deuda reclamada en cuanto sea legítima, o cuando se garantice el límite de responsabilidad en la forma prevista en la Sección 4ª del Capítulo I del Título III. También puede exigirse que comparezca una persona facultada, convencional o legalmente, para actuar en representación del buque.

El monto de la fianza debe comprender el del crédito que motivó el embargo, más la cantidad que se presupueste por el juzgado para responder a intereses y costas, salvo lo dispuesto en el artículo 576.

Responsabilidad del embargante

La responsabilidad de quien, sin actuar maliciosamente, obtenga el embargo del buque y no exija en definitiva el derecho pretendido, se limita a los perjuicios que cause la inmovilización del buque hasta el momento en que su armador sustituya dicho embargo por otra garantía, y a los gastos que ésta le ocasione.

Inembargabilidad

ARTÍCULO 541. No pueden ser objeto de embargo ni de interdicción de salida:

a) Los buques de guerra nacionales o extranjeros, y los buques en construcción destinados a incorporarse a los efectivos militares de un estado;

b) Todo otro buque afectado al servicio del poder público del Estado nacional, de una provincia o de una municipalidad y los demás buques de propiedad o explotados por el Estado nacional, una provincia o una municipalidad si el propietario o explotador renuncia a ampararse en la limitación de responsabilidad prevista en el Título III, Capítulo I, Sección 4ª. Tampoco pueden ser embargados los buques afectados al servicio del poder público de un estado extranjero;

c) Los buques cargados, prontos para zarpar, salvo que la deuda respectiva haya sido contraída para reparar, aprestar y aprovisionar el buque para ese viaje o sea posterior a la carga del buque.

Capítulo IV.

ARTÍCULO 542. El transportador, con arreglo a lo dispuesto en el art. 309, puede requerir el embargo preventivo de los efectos, mientras estén en la jurisdicción aduanera o en poder del destinatario o del dueño a quien el destinatario represente, y aun su venta inmediata si son fácilmente deteriorables o de conservación difícil o dispendiosa.

Siempre que se disponga la venta judicial de efectos, el juez debe designar, si es necesario por la situación especial de los mismos, un ejecutor destinado a cumplir todos los trámites necesarios para dicho cometido.

Deber de promover juicio

ARTÍCULO 543. En caso de trabarse embargo preventivo sobre efectos, de acuerdo con lo previsto en este capítulo, el transportador o quien lo solicite, deben iniciar juicio para obtener el cobro de su crédito, dentro de los cinco (5) días de ser intimado, a pedido del destinatario o interesado, bajo apercibimiento de levantarse el embargo en caso de no hacerlo.

Si el destinatario u otro interesado no se presentan ante la Aduana, el embargante puede pedir la venta de los efectos y cobrarse del precio que se obtenga, previa justificación sumaria del crédito u otorgando caución satisfactoria, a juicio del juzgado, para cubrir cualquier reclamo de los interesados a terceros, durante el término de un (1) año.

Depósito judicial de los efectos

ARTÍCULO 544. Siempre que el transportador haga uso de su derecho de depositar judicialmente los efectos, cualquier interesado puede pedir su venta, si son de fácil deterioro, o de conservación difícil o dispendiosa. En caso de depósito judicial de efectos, el juez puede designar un depositario, si ello resulta necesario.

Venta judicial

ARTÍCULO 545. El tenedor del conocimiento cuyos efectos sean embargados por cobro de flete o por tercero que no sea tenedor de otro ejemplar del mismo conocimiento o por el reivindicante, puede pedir en cualquier momento la venta judicial de esos efectos, salvo el derecho del ejecutante o del tercero sobre el producto de la venta.

La venta sólo puede suspenderse si el embargante da caución suficiente.

Gravámenes aduaneros

ARTÍCULO 546. En los casos previstos en los artículos precedentes deben igualmente satisfacerse los gravámenes aduaneros que correspondan.

Diligenciamiento del embargo

ARTÍCULO 547. Los embargos previstos en este Capítulo y el anterior deben ser despachados con carácter preferencial, y si es necesario, habilitando día y hora. El mismo tratamiento corresponde a los recursos que se interpongan contra las resoluciones que admitan o denieguen las medidas.

Capítulo V.

ARTÍCULO 548. En casos de abordaje, cada buque puede requerir al otro u otros, judicial o extrajudicialmente, la designación de peritos que comprueben las averías sufridas como consecuencia de la colisión y estimen el monto de las reparaciones y el tiempo que ellas deben insumir. Esta pericia no incidirá en las culpabilidades emergentes del accidente, ni limitará las defensas de las partes en cuanto a los puntos que constituyen su objeto.

En el caso de que la pericia requerida judicialmente pueda demorar la salida del buque, el tribunal debe proveer a su realización inmediata y el solicitante caucionar el importe de los

perjuicios que irroge la demora.

Asesoramiento del juez

ARTÍCULO 549. Los juicios por daños y perjuicios derivados de abordaje se consideran de naturaleza especial, y el juez debe ser asesorado en los aspectos técnicos por peritos propuestos por las partes o, en su defecto, designados de oficio, siempre que la índole de las cuestiones planteadas lo exija.

Facultades de los peritos

ARTÍCULO 550. Los peritos pueden asistir a los actos probatorios del procedimiento y tienen facultades para practicar todas las investigaciones que consideren necesarias a fin de informar al juzgado sobre la culpabilidad o culpabilidades pertinentes y sobre el monto de los daños.

Proceso penal

ARTÍCULO 551. El proceso seguido contra los capitanes, prácticos o miembros de las tripulaciones por la responsabilidad penal emergente del abordaje, no obsta a la iniciación, o a la tramitación del juicio de indemnización por el mismo hecho, hasta su total terminación por sentencia definitiva.

Las conclusiones de la investigación del cónsul o de la autoridad marítima o la condena o absolución de cualquiera de los procesados en el juicio penal, no tienen influencia alguna con respecto a la sentencia que se dicte en el juicio de indemnización por abordaje.

Cosa juzgada

ARTÍCULO 552. La sentencia dictada en el juicio por abordaje, hace cosa juzgada en cuanto a la culpabilidad o culpabilidades que en ella se establezcan, contra todos los interesados en el hecho. Para que produzca tal efecto, el tribunal, a pedido de cualquiera de las partes, y antes de la apertura a prueba, debe disponer la publicación de edictos por tres (3) días en el Boletín Oficial y en otro diario de la localidad haciendo saber la existencia del juicio.

El buque o sus armadores al ser demandados por cargadores, pasajeros o tripulantes como consecuencia del accidente, deben denunciar el tribunal donde tramita el juicio por abordaje a fin de que los actores concurran a continuar el ejercicio de sus acciones ante dicho tribunal, en incidentes por separado. En efecto de la mencionada denuncia, no pueden oponer la sentencia dictada en el juicio de abordaje que los eximiere de responsabilidad.

Capítulo VI

ARTÍCULO 553. Antes de disponer la subasta judicial de un buque, el tribunal debe solicitar al Registro Nacional de Buques un informe sobre la existencia de hipotecas o embargos que lo graven, y de las inhibiciones decretadas contra su propietario.

Concurso especial

ARTÍCULO 554. Cuando, prima facie, el monto total de los créditos privilegiados sobre el buque de acuerdo con el informe mencionado en el artículo precedente, exceda el importe de la base fijada para la venta en el juicio, el tribunal, a pedido de cualquier acreedor privilegiado, debe:

a) Decretar el concurso especial del buque y librar oficio a los juzgados que entiendan en los juicios donde se dispusieron los embargos o inhibiciones, haciendo saber a los interesados la venta ordenada;

b) Disponer la publicación de edictos por cinco (5) días en el Boletín Oficial y en un diario de los de mayor circulación de la localidad, y su fijación durante diez (10) días en la oficina del Registro Nacional de Buques y en lugar visible en el buque, haciendo saber el concurso especial decretado sobre éste y convocando a sus acreedores privilegiados, al propietario y en su caso al armador, a un juicio verbal. Si el buque tiene menos de diez (10) toneladas de arqueo total la publicación se hará por un (1) día.

Transcurridos quince (15) días de la última publicación sin que se formule oposición, o resuelta ésta en forma sumaria, puede realizarse la venta, debiendo depositarse su importe a la orden del juez.

Efectos de la falta de acuerdo. Verificación y graduación de créditos

ARTÍCULO 555. Si en el juicio verbal previsto en el inc. b) del artículo precedente, los acreedores no llegan a un acuerdo respecto de la distribución del precio depositado, el tribunal dictará en el mismo acto una providencia, que se notificará a los acreedores presentes, y debe contener:

a) La designación de un síndico encargado de verificar y graduar los créditos privilegiados sobre el buque;

b) La fijación de un plazo que no puede ser menor de veinte (20) días ni mayor de sesenta (60), para que los acreedores presenten al síndico los títulos justificativos de sus créditos y del respectivo privilegio;

c) La fijación de la fecha en la cual el síndico debe presentar la propuesta de verificación y graduación de créditos privilegiados que se agregará a los autos para su examen por los interesados.

Impugnaciones

ARTÍCULO 556. Todo acreedor privilegiado puede impugnar la verificación o la graduación de los créditos aconsejada por el síndico, dentro de los cinco (5) días siguientes al fijado en el inc. c) del artículo precedente para la presentación de la propuesta.

Resolución judicial

ARTÍCULO 557. Los créditos no observados serán aprobados por el juez. En cuanto a los observados, el juez debe decidir sobre su admisibilidad o inadmisibilidad, fijando en su caso, la graduación del privilegio.

Efectos de la resolución

ARTÍCULO 558. La resolución del juez sobre los créditos no observados hace cosa juzgada, excepto en los casos de dolo. El mismo efecto tiene la resolución que declare admisibles los créditos observados, si el impugnante no promueve incidente dentro del plazo de cinco (5) días de notificado.

Los acreedores cuyos créditos se declaren inadmisibles, y aquellos a quienes se les niegue el grado de privilegio reclamado, pueden hacer valer sus derechos por vía de incidente que deberán promover en el plazo previsto en el párrafo anterior.

Percepción inmediata de los créditos

ARTÍCULO 559. Los acreedores privilegiados cuyos créditos sean aprobados por el juez, y los declarados por éste admisibles y no impugnados en el plazo señalado en el artículo anterior, pueden percibir de inmediato, de los fondos depositados en autos, el importe respectivo, siempre que el orden de graduación de dichos créditos sea superior al de los que se encuentren en discusión.

Efectos de la declaración de concurso especial

ARTÍCULO 560. La declaración de concurso especial sobre el buque produce los siguientes efectos:

a) Hace exigibles todos los créditos privilegiados, aun los no vencidos, que existían contra el buque, con descuento de los intereses correspondientes al tiempo que falte para el vencimiento;

b) Suspende el curso de los intereses de todos los créditos privilegiados.

Los titulares de los créditos privilegiados que total o parcialmente resulten impagos por insuficiencia del activo del concurso, pueden dirigirse, por la vía judicial pertinente, contra los demás bienes que tenga el deudor, quedando a salvo el derecho a la limitación, si corresponde, de acuerdo con lo establecido en el Título III y en el Capítulo siguiente.

Capítulo VII

ARTÍCULO 561. El armador puede hacer uso del derecho de limitar su responsabilidad frente a sus acreedores, de conformidad con lo establecido en el Título III, Capítulo I, Sección 4ª, hasta el momento en que venza el plazo para oponer excepciones en el juicio de ejecución de sentencia, dictada en cualquiera de los juicios en que sea demandado por cobro de alguno de los créditos mencionados en el art. 177.

Requisitos

ARTÍCULO 562. La limitación se practica mediante la apertura del juicio pertinente solicitada por el interesado ante el juez interviniente en cualquiera de los juicios en que sea demandado.

A tal efecto se acompañará:

a) El depósito de la suma total en que limita su responsabilidad o, en el caso del art. 175, segundo párrafo, el título de propiedad del buque. En este caso, si el propietario o armador no lo tiene en su poder, el juzgado puede fijar un plazo prudencial a fin de que se cumpla con esta exigencia;

b) Un detalle explicativo de los rubros que constituyen dicha suma, y que establezca: 1º. Los elementos que han servido de base para fijar el valor del buque en la oportunidad indicada en el art. 175; 2º. Relación de los fletes y demás créditos vinculados a la limitación; 3º. Cálculos realizados, en su caso, para obtener la suma suplementaria destinada a responder por los daños personales;

c) Lista de los acreedores sujetos a la limitación, con el monto de los respectivos créditos, títulos y domicilios;

d) Detalle de las hipotecas u otros derechos reales que graven al buque.

Plazo suplementario

ARTÍCULO 563. El juez rechazará la petición, sin más trámite, cuando faltare alguno de los requisitos mencionados en el artículo precedente. No obstante, puede acordar un plazo no mayor de ocho (8) días, para que el peticionante complete las formalidades exigidas por dicho artículo, siempre que aquél invoque motivos atendibles.

Recursos

El auto que rechace la petición de limitación de responsabilidad es apelable. Todas las demás resoluciones que se dicten en este juicio son inapelables, salvo disposición expresa en contrario.

Depósito

ARTÍCULO 564. Presentado el pedido con las formalidades legales, el juez fijará la suma que el peticionante debe depositar, dentro de los cinco (5) días, para responder a los gastos de este juicio y de los otros en que el peticionante haya tomado intervención y determinado la actividad judicial de los acreedores, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido de su pedido en caso de no hacerlo.

Apertura del juicio

ARTÍCULO 565. Cumplido el depósito dispuesto en el artículo precedente, el juez dictará una providencia declarando abierto el juicio de limitación, la que debe contener:

a) La mención del monto de la suma depositada, detallando lo que corresponda a los valores atribuidos al buque, fletes y créditos y, en su caso, cantidad complementaria para responder a daños personales;

b) El nombramiento de un síndico que debe establecer el activo y el pasivo del juicio, con las observaciones pertinentes, verificando los créditos y graduando los privilegiados;

c) La fijación de un plazo, no menor de 20 días ni mayor de 60, para que los acreedores presenten los títulos justificativos de sus créditos y del respectivo privilegio.

Obligaciones del síndico

ARTÍCULO 566. El síndico debe hacer saber inmediatamente por carta certificada a los acreedores, o a sus agentes o representantes, la apertura del juicio de limitación de responsabilidad, indicando el juzgado y secretaría donde ha quedado radicado, el plazo fijado para la presentación de los títulos justificativos de los créditos y los días y horas en que deben concurrir a su oficina.

La falta de estos avisos no da lugar a nulidad, sin perjuicio de las sanciones que pueden aplicársele al síndico por el incumplimiento de esa obligación.

Publicidad

ARTÍCULO 567. El auto de apertura del juicio se debe hacer saber mediante edictos que se publicarán durante cinco (5) días en el Boletín Oficial y en el diario de mayor circulación de la localidad.

Impugnación por el acreedor del valor atribuido al buque

ARTÍCULO 568. Dentro de los diez (10) días de la última publicación, cualquier acreedor puede impugnar el valor atribuido al buque por el armador, o el monto de la suma suplementaria destinada a responder por los daños personales u observar los otros rubros que integren el total de la suma depositada.

En el caso de las dos primeras impugnaciones, el juez puede designar un perito que debe establecer la exactitud de una u otra suma. En el caso de la última observación, el juez debe dar vista al armador, y proceder como se prescribe en el art. 570.

Si las conclusiones del perito designado varían fundamentalmente con respecto a dichos valores, el juez resolverá definitivamente fijando los que correspondan y, en su caso, dispondrá que el armador deposite dentro de los cinco (5) días la diferencia con respecto al mayor valor establecido por la pericia, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido de su pedido de limitación. En caso contrario, quedará firme el monto de lo depositado en uno y en otro concepto, y serán a cargo del impugnante los honorarios del perito.

Impugnación por el acreedor del derecho de limitación

ARTÍCULO 569. Dentro de los mismos diez (10) días fijados en el artículo precedente, cualquier acreedor puede impugnar el derecho del armador a limitar su responsabilidad.

La impugnación se tramita en incidente con el armador, y en el caso de que el juez la declare procedente, dispondrá en el mismo acto dejar sin efecto la presentación y clausurar todo el procedimiento. Esta resolución es apelable dentro de los cinco (5) días de notificada.

Impugnación por el síndico

ARTÍCULO 570. Dentro de los quince (15) días contados a partir de la última publicación prevista en el art. 567, el síndico podrá observar el monto de los fletes o créditos que integran el depósito efectuado por el armador o denunciar las omisiones en que hubiere incurrido respecto a unos u otros. De la observación o denuncia se da vista al armador y el

juez deberá resolver definitivamente, disponiendo, en su caso, que el armador deposite, dentro de los cinco (5) días, el importe exacto de los fletes y el de los créditos no denunciados que haya percibido, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido del pedido de limitación.

En el caso de que se compruebe una conducta dolosa, en este aspecto, por parte del armador, el juez debe declarar la caducidad de su derecho a la limitación, y clausurar el procedimiento. Esta resolución es apelable dentro de los cinco (5) días de notificada.

Verificación y graduación de créditos

ARTÍCULO 571. Si no se promueve ninguna de las impugnaciones previstas en los arts. 568, 569 y 570 o, cuando promovidas se hayan sustanciado definitivamente según la forma prevista para cada una de ellas, el juez dictará un nuevo auto fijando la fecha en la cual el síndico debe presentar el informe sobre el activo y pasivo y la propuesta de verificación y graduación de créditos, que se agregarán a los autos para su examen por los interesados.

Cuando no se hubieran promovido impugnaciones, la fecha para la presentación se fijará con posterioridad a los quince (15) días de vencido el plazo establecido en el art. 565, inc. c); en caso contrario, y siempre que este último plazo haya vencido, dentro de los treinta (30) días del auto respectivo.

Normas aplicables

ARTÍCULO 572. Son aplicables los arts. 556 y siguientes a los fines de la impugnación por cualquier acreedor de la verificación y graduación de los créditos propuestas por el síndico y del procedimiento para la distribución de los fondos integrantes de la limitación de responsabilidad del armador.

Suspensión de las ejecuciones

A partir de la publicación del auto de apertura del juicio, quedan suspendidas todas las ejecuciones contra bienes del armador originadas en los créditos mencionados en el art. 177, salvo lo establecido en el art. 178.

Efectos del desistimiento

ARTÍCULO 573. Cuando según los casos previstos en este Capítulo, se tenga por desistido al armador en su pedido de limitación, o se deje sin efecto su presentación, o se declare la caducidad de su derecho a tal beneficio cada acreedor recobra el ejercicio de sus acciones individuales en la forma que corresponda.

Las sumas depositadas deben ser restituidas al armador previo pago de todos los gastos causídicos.

Representación por el síndico

ARTÍCULO 574. El síndico tiene personería para accionar, en nombre del concurso, por cobro de los fletes o créditos pendientes de pago que integren el activo.

Abandono del buque

ARTÍCULO 575. En caso de que el propietario abandone el buque, de acuerdo con el derecho que le confiere el art. 175, y cumpla con las formalidades previstas en el art. 562, el juez dispondrá su venta inmediata y lo hará saber en el auto de apertura del juicio, salvo que haya otorgado un plazo prudencial para el depósito del título de propiedad.

La iniciación de los plazos previstos en el art. 571 para la reunión de acreedores, quedará diferida hasta la oportunidad del depósito del precio de venta en el juicio.

Levantamiento de medidas precautorias

ARTÍCULO 576. En cualquiera de los juicios en que el buque haya sido embargado preventivamente, o interdicto, por cobro de uno de los créditos mencionados en el art. 177 el propietario o el armador pueden solicitar el levantamiento de la medida otorgando fianza suficiente para cubrir el límite de la responsabilidad fijada por el art. 175, aunque éste sea inferior al importe del crédito reclamado, más la cantidad que presupueste para responder por las costas del juicio, siempre que la limitación sea prima facie procedente.

En tal caso haciendo extensiva dicha garantía a los créditos que se reclaman en otros juicios y que siendo de los mencionados en el art. 177 se hayan originado en un mismo hecho el interesado tiene derecho a solicitar que se levante cualquier medida precautoria que se haya dispuesto en ellos o se disponga contra el buque o cualquiera de sus otros bienes.

ARTÍCULO 577. Los fondos depositados en el juicio de limitación de responsabilidad continúan perteneciendo al mismo, aunque el armador sea declarado en quiebra, y siempre que no se haya negado o declarado la caducidad de su derecho a la licitación. En estos últimos casos, el juez debe disponer la transferencia de los fondos depositados en el juicio al de quiebra, previo pago de todos los gastos causídicos.

Capítulo VIII

Sección 1ª

ARTÍCULO 578. La autoridad marítima o el cónsul argentino ante quien el capitán levante la exposición prevista en el art. 131, inc. m), debe interrogar al mismo y a los tripulantes y pasajeros, para comprobar la veracidad de los hechos.

Todo interesado en dichos hechos puede solicitar medidas de prueba, las que se producirán de acuerdo con las necesidades de la investigación. Su denegatoria debe ser fundada.

Las conclusiones de la investigación quedan sujetas a prueba en contrario de los interesados.

Sección 2ª

ARTÍCULO 579. El capitán y tripulantes tienen derecho a intervenir en el juicio por cobro de salario de asistencia o de salvamento, a cuyo efecto el primero debe ser notificado personalmente y los restantes, si no se conocen sus domicilios, mediante edictos que se publicarán durante dos (2) días en el Boletín Oficial y en un diario de la localidad.

El capitán y tripulantes tienen derecho a intimar judicialmente al armador para que inicie el juicio pertinente por cobro de salario de asistencia o de salvamento, y, en caso de que no lo haga dentro del plazo que fije el tribunal, pueden hacerlo a su exclusivo cargo y en ejercicio de sus legítimos derechos para percibir la proporción del salario correspondiente.

Sección 3ª

ARTÍCULO 580. En el caso de que no se haya firmado un compromiso de avería gruesa, cualquier interesado puede deducir demanda para obtener el cobro de las respectivas contribuciones, dentro del plazo establecido en el art. 407, primer párrafo. La demanda debe ser notificada, en ese caso, al transportador o al buque y a tres (3) de los consignatarios de efectos de mayor valor.

Los restantes destinatarios serán citados mediante edictos que se publicarán durante tres (3) días en el Boletín Oficial y en un diario de la localidad.

Reconocido o establecido el carácter de avería gruesa, la liquidación se hace por peritos liquidadores designados a propuesta de las partes, o de oficio, si éstas no formulan la respectiva propuesta.

Impugnación del compromiso de avería gruesa practicada la liquidación

ARTÍCULO 581. Si se firmó un compromiso de avería y realizada la liquidación, ésta es impugnada o no reconocida expresamente por las partes cualquier interesado puede pedir, dentro del plazo de prescripción de cuatro (4) años previsto en el art. 407, su reconocimiento judicial o la realización de una nueva, citando a los interesados al transportador a los demás consignatarios o a sus fiadores, según el caso para que hagan valer sus derechos en cuanto a la procedencia de la contribución o a su monto.

Si a criterio del juez es excesivo el número de consignatarios, la demanda se notificará al transportador o al buque y a tres (3) de los consignatarios por mayor monto, y los restantes serán citados por edictos en la misma forma señalada en el artículo precedente.

Falta de liquidación

ARTÍCULO 582. En el caso de que, habiéndose firmado un compromiso, no se haya practicado la liquidación, cualquier interesado puede accionar judicialmente dentro del plazo de prescripción de cuatro (4) años del artículo 407 en la forma prevista en el artículo precedente y con la salvedad que aquél establece.

La sentencia que recaiga en este juicio, como en los indicados en los dos artículos anteriores, tiene el valor de cosa juzgada con respecto a todos los interesados en la avería gruesa.

Sección 4ª

ARTÍCULO 583. Cuando el asegurado ejerce la acción de avería por pérdida total o la de abandono el asegurador puede controvertir el derecho del asegurado mediante las pruebas pertinentes.

El asegurado tiene derecho a exigir el pago provisorio e inmediato de la indemnización por vía de incidente dentro del mismo juicio, presentando los comprobantes justificativos de su derecho y prestando caución suficiente para responder, en su caso de la restitución de la cantidad percibida.

A ese efecto, el juez librará mandamiento de intimación de pago y embargo siempre que considere prima facie que corresponde el pago de la indemnización previa citación al asegurador para que reconozca la autenticidad de la póliza y se pronuncie sobre la documentación acompañada por el asegurado.

El asegurador puede oponer las excepciones que son admisibles en el juicio ejecutivo. La resolución que se dicte es apelable en ambos efectos, sin perjuicio del trámite del proceso de conocimiento, dentro del cual se haya planteado la acción de pago provisorio.

ARTÍCULO 584. Cuando se trate de una avería particular que no implique una pérdida total o no dé lugar al ejercicio de la acción de abandono, el asegurador salvo negativa expresa y fundada de su parte, está obligado a pagar la indemnización respectiva dentro de los 60 días de haberle entregado el asegurado todos los documentos justificativos de su crédito. Si no se efectúa el pago, previa intimación al asegurador, el asegurado puede solicitar que la avería se liquide judicialmente por un perito designado por el tribunal, presentando duplicado de la documentación.

El asegurado puede ejercer la acción de pago provisorio por el importe de la indemnización que fije el liquidador designado por el asegurador o por el juez, a pedido de cualquiera de las partes, en la misma forma que establece el artículo anterior y sin perjuicio de la prosecución del juicio ordinario, si las partes no reconocen la procedencia del importe fijado por el liquidador y la resolución dictada por el juez.

Sección 5ª

ARTÍCULO 585. El tenedor del conocimiento o de otro documento que lo sustituya, tiene acción ejecutiva para obtener la entrega de la mercadería en los puertos en que deba serle entregada directamente por el transportador o su representante, siempre que éstos la tengan en su poder, previo pago de los gravámenes que correspondan.

Es previo el reconocimiento por el transportador o su representante de la autenticidad del conocimiento o documento y su negativa a la entrega de los efectos frente a la pertinente intimación. La autenticidad debe ser afirmada o negada categóricamente. En este último caso, la autoridad que tenga en su poder algún ejemplar de conocimiento debe informar sobre su autenticidad.

Excepciones

ARTÍCULO 586. Una vez reconocido el conocimiento o el documento que lo sustituya, o informando la autoridad al respecto, el transportador o su representante sólo pueden oponer las siguientes excepciones:

a) Incompetencia;

b) Inhabilidad de título;

c) Embargo o depósito judicial de los efectos, o litispendencia en virtud de juicio iniciado por cobro de fletes y gastos a cargo del destinatario o por otorgamiento de compromisos de avería gruesa o de fianza o depósito destinado a garantizar la respectiva contribución;

d) Pago.

Mandamiento

ARTÍCULO 587. Cuando la sentencia condene al transportador o a su representante a entregar los efectos, se librará mandamiento, y en caso de que no pudiere realizarse el desapoderamiento, queda obligado al pago del precio, previa presentación de las respectivas facturas o evaluación que sea necesaria, y de los daños y perjuicio a que haya lugar.

Sección 6ª

ARTÍCULO 588. Precede el juicio ejecutivo, de acuerdo con las disposiciones procesales pertinentes, para obtener el cobro de los fletes contra el tenedor del conocimiento que lo utilizó para solicitar la entrega de los efectos que en él se mencionan o, en su caso, contra el cargador.

Documentos

ARTÍCULO 589. Con el escrito de demanda debe acompañarse un (1) ejemplar del conocimiento y una (1) certificación de la aduana en la que conste el nombre y domicilio del tenedor del conocimiento que confirió mandato al despachante para retirar los efectos.

Acción contra el locatario o fletador a tiempo

ARTÍCULO 590. Corresponde la acción ejecutiva para obtener el cobro de alquiler o fletes contra el locatario o fletador a tiempo. A tal efecto se acompañará el contrato o póliza que den lugar a la vía ejecutiva. El locatario o fletador están obligados a efectuar el pago, sin perjuicio del derecho a condicionar el mismo a una caución satisfactoria que otorgará el accionante, por cualquier crédito o reserva que aquéllos puedan tener contra éste.

Sección 7ª

ARTÍCULO 591. Se aplican las disposiciones de la ley procesal común sobre interdictos para adquirir retener o recobrar la posesión o tenencia de un buque.

Sección 8ª

ARTÍCULO 592. Cuando se trate de un contrato de locación de un buque, el locador puede, para obtener su restitución, valerse del procedimiento de desalojo establecido en la ley procesal común.

Sección 9ª

ARTÍCULO 593. La venta judicial de un buque debe hacerse con las mismas formalidades que las establecidas para los inmuebles. Si se trata de un buque de bandera extranjera, debe hacerse saber al cónsul respectivo el auto que disponga la venta.

Sección 10ª

ARTÍCULO 594. Cuando un tripulante desaparezca con motivo de naufragio o pérdida del buque o por otro accidente propio de la navegación, sus derechohabientes pueden solicitar la percepción del importe de las sumas que correspondan en virtud de tales hechos. A tal efecto no es necesaria la previa declaración judicial del fallecimiento presunto. Si el ausente reaparece nada puede reclamar el armador por tal motivo.

Recaudos para la acción ejecutiva

ARTÍCULO 595. El tripulante tiene acción ejecutiva para obtener el cobro de sus salarios y otras sumas que se le adeuden en razón del contrato de ajuste con la presentación de la libreta de embarco mencionada en el art. 107.

Privilegio

El tripulante tiene derecho a hacer efectivo el cobro de sus salarios y otras sumas que se le adeuden en razón del contrato de ajuste, sobre el buque en que prestó servicios, en ejercicio del privilegio establecido en el art. 476, sea que el juicio se inicie contra el propietario, el armador o el capitán del buque.

Sección 11ª

ARTÍCULO 596. En todas las actuaciones y sumarios instruidos por la autoridad competente, salvo que el juez interviniente disponga por resolución fundada el secreto de los mismos, se debe dar vista a los interesados que la requieran. La vista no debe demorarse por un tiempo mayor de diez (10) días hábiles después de iniciadas las actuaciones y la autoridad puede inclusive facilitar el expediente por un plazo razonable a los interesados que lo soliciten, siempre que ello no obste al trámite de la causa. Las resoluciones definitivas que dicte la autoridad competente son recurribles por ante el juez federal respectivo, dentro de los cinco (5) días de notificadas. Esta disposición se aplicará a aquellas causas que no tengan previsto un procedimiento especial.

Título V

Capítulo I

ARTÍCULO 597. La nacionalidad del buque se determina por la ley del Estado que otorga el uso de la bandera. Dicha nacionalidad se prueba con el respectivo certificado, legítimamente expedido por las autoridades competentes de dicho Estado.

Ambito de aplicación

ARTÍCULO 598. La ley de la nacionalidad del buque rige lo relativo a la adquisición y a la transferencia y extinción de su propiedad, a los privilegios y a otros derechos reales o de garantía. Rigen también las medidas de publicidad que aseguren el conocimiento de tales actos por parte de terceros interesados.

Cambio de nacionalidad

ARTÍCULO 599. El cambio de nacionalidad del buque no perjudica los derechos emergentes de los privilegios y de otros derechos reales o de garantía. La extensión de estos derechos se regula por la ley de la nacionalidad que legalmente tenga el buque en el momento en que se verifique su cambio de bandera.

Derechos de garantía constituidos en el extranjero

ARTÍCULO 600. Las hipotecas y cualquier otro derecho de garantía sobre buques de nacionalidad extranjera, regularmente constituidos y registrados según sus leyes son válidos y producen efectos en la República de acuerdo con lo establecido en los artículos precedentes, siempre que exista reciprocidad del respectivo Estado.

Poderes del capitán

ARTÍCULO 601. Los poderes y atribuciones del capitán, así como sus obligaciones, se rigen por la ley del pabellón.

Locación y fletamento

ARTÍCULO 602. Los contratos de locación y de fletamento a tiempo se rigen por la ley del pabellón del buque.

Transporte de mercaderías

ARTÍCULO 603. Las obligaciones inherentes al contrato de fletamento total o parcial para el transporte de mercaderías, o al de transporte de carga general o de bultos aislados en cualquier buque y, en general, a todo contrato en que el transportador asume la obligación de entregar la carga en destino, se rigen por la ley del lugar donde han de ejecutarse.

Transporte de personas

ARTÍCULO 604. Las disposiciones de esta ley que regulan la responsabilidad del transportador con respecto al pasajero y a su equipaje, se aplican a todo contrato de transporte de personas por agua celebrado en la República o cuyo cumplimiento se inicie o termine en puerto argentino, sea el buque nacional o extranjero, o cuando sean

competentes para entender en la causa los tribunales de la República.

Abordajes

ARTÍCULO 605. Los abordajes se rigen por la ley del Estado en cuyas aguas se produce, y por la de la nacionalidad de los buques, cuando ellos tengan la misma y ocurrieren en aguas no jurisdiccionales.

Los abordajes entre buques que enarbolen pabellones de estados adherentes o ratificantes de la Convención de Bruselas de 1910 sobre unificación de ciertas normas en materia de abordajes, se rigen por las normas de esa convención. Si ocurre el abordaje en aguas no jurisdiccionales, y los buques son de distinta nacionalidad cada uno está obligado en los términos de la ley de su bandera, y no puede obtener más de lo que ella conceda.

Asistencia y salvamento

ARTÍCULO 606. La asistencia y el salvamento prestados en aguas jurisdiccionales se rigen por la ley del estado respectivo, y por la del pabellón del buque asistente o salvador cuando se presten en aguas no jurisdiccionales.

Esta última ley rige también todo lo relativo a la porción del salario de asistencia o de salvamento que corresponda a la tripulación.

Los casos de auxilio comprendidos en el ámbito de aplicación de la Convención de Bruselas de 1910 sobre unificación de ciertas normas en materia de asistencia y salvamento, se rigen por las normas de esa convención.

Avería común

ARTÍCULO 607. Salvo convenciones especiales:

a) La ley de la nacionalidad del buque determina la naturaleza de la avería, y en la avería común, los elementos, formalidades y la obligación de contribuir;

b) La ley del estado en cuyo puerto se practican, rige la liquidación y prorrateo de la avería común.

Averías particulares

ARTÍCULO 608. Las averías particulares relativas al buque se rigen por la ley de su nacionalidad.

Las referentes a los efectos embarcados, se rigen por la ley aplicable a su respectivo contrato de fletamento o de transporte.

Contrato de seguro

ARTÍCULO 609. Los contratos de seguro se rigen por las leyes del estado donde esté domiciliado el asegurador.

Si el seguro se ha contratado por intermedio de una sucursal o agencia, rige la ley del lugar donde éstas funcionen, el cual se considera su domicilio.

Contratos de ajuste

ARTÍCULO 610. Los contratos de ajuste se rigen por la ley de la nacionalidad del buque en que capitán, oficiales y demás tripulantes presten sus servicios.

Medidas precautorias

ARTÍCULO 611. El derecho de embargar, tomar cualquier otra medida precautoria y vender judicialmente un buque, se regula por la ley de su situación.

Capítulo II

ARTÍCULO 612. Los tribunales nacionales son competentes para entender en todo juicio en que sea parte un propietario o armador de un buque de bandera extranjera, en los casos en que, según esta ley, el buque puede ser embargado.

Abordaje en aguas no jurisdiccionales

ARTÍCULO 613. En los casos de abordaje o de otro accidente de navegación ocurridos en aguas no jurisdiccionales, las autoridades judiciales y administrativas nacionales son competentes para entender en las acciones penales o disciplinarias que pueden ejercitarse contra los capitanes o cualquier otra persona de la tripulación al servicio de los buques cuando estos sean de bandera argentina en el momento del abordaje o accidente.

Contratos de utilización de buques, fletamento y transporte

ARTÍCULO 614. Los tribunales nacionales son competentes para conocer en los juicios derivados de los contratos de utilización de los buques cuando las obligaciones respectivas deban cumplirse en la República, salvo la opción que tiene el demandante por los tribunales del domicilio del demandado.

En los contratos de fletamento total o parcial, o de transporte de carga general o de bultos aislados en un buque cualquiera, o de personas y, en general, en todo contrato en que el transportador asuma la obligación de entregar los efectos en destino, es nula toda otra cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales argentinos.

Averías comunes

ARTÍCULO 615. Son competentes los tribunales nacionales para entender en los juicios derivados de averías comunes, cuando la aventura finalice o la liquidación y prorrateo se realicen en puerto argentino. Es nula toda cláusula que atribuya competencia a los tribunales de otro estado.

Contrato de ajuste

ARTÍCULO 616. Además de la competencia que les corresponda con arreglo a las leyes generales, los tribunales nacionales deben entender en todas las acciones derivadas del contrato de ajuste que fue o debió ser cumplido en un buque de bandera nacional.

Asistencia, salvamento y abordaje

ARTÍCULO 617. Cualquiera sea la nacionalidad de los buques, son competentes los tribunales nacionales para entender en los juicios originados en servicios de asistencia o de salvamento que se prestaron en aguas jurisdiccionales, y en los de abordaje producidos en las mismas aguas.

Asistencia o salvamento en aguas no jurisdiccionales

ARTÍCULO 618. En las acciones por servicios de asistencia o de salvamento practicados en aguas no jurisdiccionales, entienden los tribunales nacionales, en cualquiera de los siguientes casos:

a) Cuando uno (1) de los buques es de matricula nacional;

b) Cuando el demandado tiene su residencia habitual o su sede social en la República;

c) Si el buque auxiliado hace su primera escala o arriba eventualmente a puerto argentino, u otorga en uno de éstos una fianza por el correspondiente salario.

Las mismas disposiciones se aplican a los auxilios de asistencia o de salvamento, prestados por buques o aeronaves en el agua o viceversa.

Abordajes en aguas no jurisdiccionales

ARTÍCULO 619. Corresponde a los tribunales nacionales entender en las acciones derivadas de abordajes ocurridos en aguas no jurisdiccionales, en cualquiera de los casos siguientes:

a) Cuando uno (1) de los buques es de matrícula nacional;

b) Cuando el demandado tiene su residencia habitual o su sede social en la República;

c) Cuando uno (1) de los buques es embargado en puerto argentino con motivo del abordaje o se otorga en dicho lugar una fianza sustitutiva;

d) Cuando después del abordaje uno (1) de los buques hace su primera escala o arriba eventualmente a puerto argentino.

Contrato de seguro

ARTÍCULO 620. Los tribunales nacionales son competentes para conocer en las acciones que se dedujeren en virtud del contrato de seguro, cuando el domicilio del asegurador o, en su caso, los de sus sucursales o agencias, están en la República.

El asegurador, así como sus sucursales o agencias, si son demandantes tienen opción para ocurrir ante los tribunales del domicilio del asegurado.

Prórroga de la jurisdicción

ARTÍCULO 621. Producido un hecho generador de una causa cuyo conocimiento corresponda a los tribunales nacionales, los residentes en el país pueden convenir, con posterioridad al mismo, someterlo a juicio de árbitros o de tribunales extranjeros, si así les resultare conveniente.

Título VI

ARTÍCULO 622. Las disposiciones de esta ley integran el Código de Comercio.

Registro Nacional de Buques

ARTÍCULO 623. El Registro Nacional de Buques organizará las inscripciones que son obligatorias por disposición de esta ley y que no están incluidas en su ley orgánica.

El Registro Nacional de Buques es público. Todo interesado puede obtener certificación de sus anotaciones, solicitándolo a la autoridad encargada de aquél.

Inaplicabilidad

ARTÍCULO 624. Las exigencias de los art. 112 a 114 no son aplicables al personal ya habilitado.

Aplicación del reglamento de trabajo a bordo

ARTÍCULO 625. Hasta tanto se dicte la reglamentación prevista en el art. 144, continúa en vigencia el actual reglamento de trabajo a bordo.

Aplicación del Digesto Marítimo y Fluvial

ARTÍCULO 626. Las disposiciones contenidas en el actual Digesto Marítimo y Fluvial son de aplicación subsidiaria, en cuanto no se opongan a las prescripciones de esta ley, y mientras no se la reglamente.

Concepto de autoridad marítima

ARTÍCULO 627. A los efectos de lo dispuesto en esta ley, se entiende por autoridad marítima y por autoridad u organismo competente, los que tienen legalmente asignado, en cada caso, el ejercicio de las atribuciones a que dichas normas se refieren.

Derogaciones

ARTÍCULO 628. Deróganse los art. 856 a 890, 893 a 906, 908 a 918, 920 a 925, 927 a 969, 1018 a 1250, 1261 a 1378 del Código de Comercio y la ley 16.526, con excepción de los arts. 12 a 17 -que continuarán vigentes a los fines establecidos en el Título II, Capítulo I, Sección 2ª de la presente- y del art. 18, segunda parte.

Vigencia

ARTÍCULO 629. La presente ley rige a partir de los sesenta (60) días de su publicación.

ARTÍCULO 630. Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

ARTÍCULO 631. Corresponde al armador hacer el nombramiento y ajuste del capitán o su despido.

El armador podrá reservarse en el contrato de ajuste el derecho de trasladar al capitán de un buque a otro de su flota por necesidad del servicio.

Si el capitán ha sido despedido por causa legítima no tiene derecho a indemnización alguna, ya sea que el despido tenga lugar antes del viaje o después de comenzado.

Si ha sido despedido sin causa legítima o sin expresión de causa tiene derecho a la indemnización establecida en el artículo 993.

Es causa legítima de despido del capitán la violación de sus obligaciones, además de los establecido en el artículo 991.

(Artículo 891 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967, incorporado como art. 631 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 632. Si el capitán despedido es copartícipe del buque, puede renunciar a la comunidad y exigir el reembolso del valor de su parte, que se determinará por peritos.

Si el capitán copartícipe hubiese obtenido el mando del buque por cláusula especial del acta de sociedad, no se le podrá privar de su cargo, sin causa grave.

(Artículo 892 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 632 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 633. Corresponde al capitán, como representante del armador, ajustar la tripulación del buque, eligiendo los tripulantes, como así también el personal no enrolado como tripulante que se dedique a bordo, durante el viaje, a otras actividades.

En ningún caso se puede obligar al capitán a contratar persona alguna que no sea de su satisfacción.

(Artículo 907 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 633 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 634. El capitán que habiéndose ajustado, para un viaje, dejare de cumplir el ajuste, o porque no emprenda el viaje, o porque abandone el buque durante él, además de la responsabilidad hacia el armador o cargadores, por los daños y perjuicios que resultaren, quedará inhabilitado para ejercer el mando de buque alguno por un término de 5 (cinco) a 15 (quince) años, según la gravedad del caso a juicio del Juez.

Sólo será excusable si le sobreviniera algún impedimento físico o moral que le impida cumplir su empeño.

(Artículo 919 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 634 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 635. El Libro Rol de la Tripulación debe ser hecho en el puerto de armamento y contener:

1º Nombre y matrícula del buque;

2º Nombres y apellido; nacionalidad, edad, estado civil y domicilio del capitán y tripulantes,

con indicación de la habilitación y empleo a bordo;

3º Condiciones de los contratos de ajuste, según los siguientes lineamientos:

a) Lugar y fecha de celebración del contrato;

b) Empleo a bordo y viaje o viajes a realizar, si éstos pueden determinarse al celebrar el contrato;

c) Salario, bonificaciones y condiciones convenidas de acuerdo con el artículo 984, estableciendo las bases para su determinación; salario básico diario y valor de la hora básica;

d) La terminación del contrato:

I) Fijando la fecha si es por tiempo determinado;

II) El puerto de destino y el tiempo posterior a la llegada en que el tripulante será desenrolado, si fuera por viaje;

III) Las condiciones que cualquiera de las partes podrá darlo por terminado, si fuera por tiempo indeterminado;

e) La zona en la cual el buque navegará;

f) La mención de que el armador es propietario del buque y de que tiene simplemente su disponibilidad por contrato;

g) La firma del enrolado o la impresión dígito pulgar derecha, si no supiera firmar; en éste último caso el cumplimiento de dichas formalidades se hará en presencia de la autoridad competente en puerto argentino, o ante el cónsul argentino, en puerto extranjero; a falta de ellos, ante dos testigos hábiles del lugar o de la tripulación;

h) Reserva hecha por el armador de trasladar al tripulante a otros buques de su flota por necesidad del servicio.

4º Nombres y apellido, nacionalidad, edad, estado civil, domicilio y empleo de las demás personas que trabajan a bordo, dentro del ámbito de los servicios del buque.

(Artículo 926 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 635 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 636. El contrato que se celebra individualmente entre el armador, por una parte, y el capitán, oficiales o demás individuos de la tripulación, por la otra, se denomina contrato de ajuste, y consiste, por parte de éstos, en prestar servicios por uno o más viajes, por un tiempo determinado o indeterminado, mediante un salario y bonificaciones. Las partes podrán convenir libremente condiciones complementarias. El armador adquiere la obligación de hacerles gozar de todo lo que les corresponde en virtud de lo estipulado y de la ley. Las condiciones del ajuste se prueban por el contrato de ajuste; a falta del mismo, servirán de prueba el libro de rol y la libreta de embarco.

El pago podrá ser convenido ya sea por una suma global, por mes o por viaje; además, la retribución podrá ser por una suma fija o por una participación en el flete, el producido o la ganancia o combinación de las diferentes formas.

Cuando en el contrato de ajuste se fije salario por viaje, deben establecerse las condiciones en que será aumentado si el viaje se prolongara apreciablemente; ninguna reducción puede hacerse al salario estipulado si la duración se abreviase.

En los contratos de ajuste por viaje o viajes y por tiempo determinado, las partes quedarán desvinculadas a su vencimiento, sin más obligaciones y sin necesidad de notificación.

Si el contrato de ajuste por tiempo determinado venciera estando el buque en navegación, se considerará prorrogado hasta la terminación de la descarga en el primer puerto de escala. Si ello ocurriera fuera de puerto de enrolamiento o retorno habitual, deberán pagársele los gastos de retorno, transporte de su equipaje, alimentación y alojamiento de acuerdo con su categoría.

En los contratos de ajuste por tiempo indeterminado se establecerán las condiciones en que las partes podrán darlo por terminado, estableciéndose que deberá mediar notificación escrita con cuarenta y ocho horas de anticipación; este plazo no podrá vencer con posterioridad a la salida del buque. No obstante, cualquiera de las partes siempre podrá dar por finalizado el contrato sin previa notificación, a la terminación de la descarga en el puerto de enrolamiento o de retorno habitual, después del primer viaje o cualquier otro posterior.

(Artículo 984 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 636 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 637. No constando por la matrícula, ni por otro documento escrito, el tiempo determinado de la contrata, aunque se haya contratado por mes, se entiende siempre que fue para el viaje redondo, o sea de ida y vuelta al lugar donde se verificó la matrícula.

(Artículo 985 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 637 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 638. El capitán está obligado a dar a los oficiales y demás individuos de la tripulación que lo exigieran, una copia del contrato de ajuste. Asimismo está obligado a entregarles, a su pedido, en todo caso de terminación del respectivo contrato de ajuste, un certificado en el que conste la calidad de su trabajo o que, por lo menos, justifique si ha satisfecho totalmente sus obligaciones.

(Artículo 986 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 638 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 639. Estando el libro de cuenta y razón llevado con regularidad en la forma establecida en el artículo 927, hará entera fe para la solución de cualesquiera dudas que puedan suscitarse sobre las condiciones del contrato, a falta de los documentos o constancias a que se refiere el artículo 984.

Sin embargo, en cuanto a las cantidades dadas a cuenta, prevalecerán en caso de duda las constancias puestas en las notas de que habla el artículo precedente.

(Artículo 987 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 639 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 640. Los derechos y obligaciones recíprocos del armador, por una parte, y de la tripulación, por la otra, comienzan a partir del enrolamiento. Los individuos de la tripulación que se hubieran puesto a disposición del armador con anterioridad al enrolamiento, sólo tendrán derecho a los salarios devengados y gastos de retorno, si correspondiere.

Si el personal, por hallarse en una localidad distinta, tuviera que trasladarse hasta el puerto donde esté el buque en que debiere embarcarse, tendrá derecho a sus salarios desde el momento en que quedó a disposición del armador para iniciar su traslado. Deberán pagársele, además, todos los gastos de viaje, transporte de su equipaje, alimentación y alojamiento, de acuerdo con su categoría.

El armador está obligado a proveer alimentación adecuada a los individuos de la tripulación, mientras éstos se encuentren a bordo.

(Artículo 988 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 640 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 641. Son obligaciones de los oficiales y gente de la tripulación

1° Ir a bordo con su equipaje y prontos para seguir viaje el día convenido, o en su defecto, el señalado por el capitán, para ayudar al equipo y cargamento del buque, so pena de que puedan ser despedidos y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente;

2° No salir del buque, ni pasar en ningún caso la noche fuera de él, sin licencia del capitán, so pena de perder un mes de sueldo;

3° No sacar del buque su equipaje, sin que sea inspeccionado por el capitán o contramaestre, bajo la misma pena de perdimiento de un mes de sueldo;

4° Obedecer sin contradicción al capitán y demás oficiales en respectivas calidades, abstenerse de riñas y embriaguez o cualquier otro desorden, bajo las penas establecidas en los artículos 906 y 991;

5° Auxiliar al capitán, en caso de ataque del buque o desastre que sobrevenga al buque o a la carga, sea cual fuere su naturaleza, so pena de perdimiento de los sueldos vencidos;

6° Acabado el viaje, ayudar al desarme del buque, conducirlo a seguro surgidero y amarrarlo, siempre que el capitán lo exigiere;

7° Prestar las declaraciones necesarias para la ratificación de las actas y protestas formadas a bordo, recibiendo por los días de demora una indemnización proporcionada a los sueldos que ganaban; faltando a ese deber, no tendrán acción para exigir los sueldos vencidos.

(Artículo 989 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 641 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 642. Los oficiales y cualesquiera otros individuos de la tripulación que después de matriculados abandonasen el buque antes de empezar el viaje, o se ausentasen antes de finalizado, pueden ser apremiados con prisión al cumplimiento del contrato, a reponer lo que se les hubiere dado adelantado y a servir un mes sin sueldo.

Los gastos que en tales casos se hicieren, serán deducidos de los sueldos de los remitentes, que además responderán de los daños y perjuicios a que hubiere lugar.

(Artículo 990 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 642 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 643. El hombre de mar, después de matriculado, puede ser despedido con causa justa por injuria que haya hecho a la seguridad, al honor o a los intereses del armador o su representante. En especial serán justas causas de despido:

1º La perpetración de cualquier delito o hecho que perturbe el orden en el buque, la insubordinación y la falta de disciplina o de cumplimiento del servicio, o la tarea que le corresponde o se le asigne;

2º Embriaguez habitual;

3º Ignorancia del servicio para el que se hubiere contratado;

4º Cualquier ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para el desempeño de sus obligaciones, con excepción de los casos previstos en el artículo 1010;

5º El no presentarse a bordo en la fecha y hora señalada para comenzar sus servicios;

6º La ausencia injustificada del buque por un período mayor de 24 (veinticuatro) horas;

7º El no encontrarse a bordo a la hora señalada para la zarpada;

8º Tener a bordo en su poder mercadería en infracción a las leyes fiscales o cuya exportación en el lugar de partida o importación en el de destino, fueren prohibidas.

(Artículo 991 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 643 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 644. Los oficiales u hombres de la tripulación, despedidos con causa legítima, tienen derecho a ser pagos de los sueldos estipulados, hasta el día de la despedida, proporcionalmente a la parte de viaje que se haya hecho. Verificándose la despedida antes de empezado el viaje, tienen derecho a que se les pague los días que tuvieren de servicio.

(Artículo 992 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 644 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 645. Todo individuo de la tripulación despedido sin causa legítima tendrá derecho a ser indemnizado.

En el caso que el buque esté afectado a la navegación portuaria o de cabotaje marítimo o fluvial, la indemnización será siempre 10 (diez) días de salario básico.

En el caso que el buque esté afectado a la navegación de ultramar, si el ajuste es por viaje y se

le despide antes de salir del puerto de enrolamiento, la indemnización consistirá en el tercio de los salarios básicos que el despedido hubiere percibido durante el viaje. Si ha sido despedido en el curso del viaje, la indemnización consistirá en el importe de los salarios básicos que hubiere percibido desde el despido hasta el fin del viaje. Si el ajuste fuese por tiempo determinado, la indemnización se limitará a la parte que correspondiere al próximo viaje, si el despido se produjera antes de salir de puerto de enrolamiento; estando en navegación, consistirá en el importe de los salarios básicos que hubiere percibido desde el despido hasta el fin del viaje en curso.

En todas las situaciones referentes a la navegación de ultramar la indemnización no podrá ser inferior a un mes de salario básico.

En la navegación de cabotaje o de ultramar, cuando se hubiere ajustado una participación en el flete, o en el producido bruto, o en las ganancias, la parte de la indemnización que le correspondiere por la participación se calculará siguiendo el mismo criterio que para los contratos ajustados por viaje.

En todos los casos de despido fuera del puerto de enrolamiento encuadrados en este artículo, se les abonará a los individuos de la tripulación los gastos de retorno que incluyen traslado, alojamiento y comida, de acuerdo con su categoría.

(Artículo 993 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 645 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 646. Todo individuo de la tripulación tiene el derecho de rescindir su contrato en cualquier momento, pero siempre que el buque estuviere en puerto:

1º Si el armador alterara sensiblemente el viaje estipulado;

2º Si el buque estuviere en condiciones de innavegabilidad por disposición de la autoridad competente;

3º Si el buque cambiare de bandera;

4º Por causa grave en el cumplimiento de las obligaciones del capitán o del armador.

En todos estos casos los individuos de la tripulación, tendrán derecho a ser indemnizados en la forma prescripta en el artículo 993.

(Artículo 994 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 646 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 647. Cuando el armador, antes de empezado el viaje, diese al buque distinto destino del declarado en la matrícula o en el contrato, tendrá lugar nuevo ajuste.

Los hombres de mar que no se ajustaren para el nuevo destino, sólo tendrán derecho a exigir los sueldos vencidos, o a retener lo que se les hubiese anticipado.

(Artículo 995 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 647 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 648. Si después de la llegada del buque al puerto de su destino, y acabada la descarga, el capitán, en vez de hacer el viaje de retorno o el estipulado, fletare el buque para otro destino, es libre a los hombres de mar, ajustarse de nuevo o retirarse, no habiendo en el contrato estipulación expresa en contrario.

Sin embargo, si el capitán, hallándose fuera de la República, tuviere a bien navegar para otro puerto libre y en él cargar o descargar, la tripulación no puede despedirse aunque el viaje se prolongue más de lo estipulado; pero los individuos contratados por viaje recibirán un aumento de sueldo en proporción a la prolongación.

Cuando el viaje se mudase para puerto más próximo o se abreviase por cualquier otra causa, serán pagados íntegramente los hombres de mar ajustados por viaje, y cobrarán los sueldos devengados, los que estuviesen ajustados por mes.

(Artículo 996 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 648 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 649. En el caso de los dos artículos anteriores, tanto los individuos contratados por viaje, como los que han sido ajustados por mes, tienen derecho a que se les pague el gasto de transporte desde el puerto de la despedida, hasta el de la matrícula o el del destino, según eligieren.

(Artículo 999 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 649 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 650. Si el viaje se revocare en el puerto de enrolamiento por causas de fuerza mayor, los tripulantes sólo tienen derecho a los sueldos vencidos. Serán consideradas en especial, causas de fuerza mayor:

1º La declaración de guerra, o interdicción de comercio con el Estado para cuyo territorio iba a hacer viaje el buque;

2º El estado de bloqueo o cuarentena en el puerto donde iba destinado;

3º La prohibición de recibir en el puerto donde iba destinado los efectos cargados en el buque, siempre que no hubiera sido conocida con anterioridad al ajuste;

4º La detención o embargo del buque que impida su salida por causa no imputable al armador;

5º Cualquier desastre en el buque que absolutamente lo inhabilite para la navegación;

6º Apresamiento o confiscación.

(Artículo 1000 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 650 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 651. Si ocurriese después de empezado el viaje, alguno de los tres primeros casos que se señalan en el artículo precedente, serán pagados los hombres de mar en el puerto donde el capitán crea más conveniente arribar, en beneficio del buque y su cargamento, según el tiempo que hubieren servido, quedando rescindidos sus ajustes. Si el buque

hubiese de continuar navegando, pueden respectivamente exigirse el capitán y a la tripulación el cumplimiento de los contratos por el tiempo pactado.

En el caso 4° se continuará pagando a los hombres de mar, la mitad de sus sueldos, estando ajustados por mes, con tal que la detención o embargo no exceda de tres meses. Si excediere, queda rescindido el ajuste, sin derecho a indemnización alguna.

Estando ajustados por viaje, deben cumplir sus contratos en los términos estipulados hasta la conclusión del viaje.

Sin embargo, si el dueño del buque viniese a recibir indemnización por el embargo o detención, tendrá obligación de pagar los sueldos por entero a los que estuviesen contratados por mes, y proporcionalmente, a los que estuvieran por viaje.

En el caso 5 ° no tiene la tripulación otro derecho, con respecto al armador, que a los salarios devengados; pero si la inhabilitación del buque procediere de dolo o culpa del capitán o del piloto, entrará en la responsabilidad del culpado la indemnización de los perjuicios que se hubiesen seguido a los individuos de la tripulación.

(Artículo 1001 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 651 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 652. En todos los casos de naufragio, incendio u otro siniestro con pérdida total o parcial del buque, sin perjuicio de la indemnización, cuando correspondiere, los tripulantes percibirán, además, un mes de salario en compensación por los efectos personales que hubieren perdido en el siniestro.

(Artículo 1001/1 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 652 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 653. Navegando los hombres de mar a la parte, o interesados en el flete, no se les deberá indemnización alguna por la revocación, demora o prolongación del viaje, causados por fuerza mayor; pero si la revocación, demora o prolongación dimanare de culpa de los cargadores, tendrán parte en las indemnizaciones que se concedan al buque, haciéndose la división entre los dueños del buque y la gente de la tripulación, en la misma proporción que se hubiera dividido el flete.

Si la revocación, demora o prolongación proviniere de hecho del capitán o del dueño del buque, serán éstos obligados a las indemnizaciones proporcionales respectivas.

(Artículo 1002 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 653 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 654. Si los oficiales o individuos de la tripulación se contratasen para diversos viajes, podrán exigir sus respectivos sueldos, terminado que sea cada viaje.

(Artículo 1003 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 654 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 655. Si se salvara alguna parte del buque, tiene derecho la tripulación a ser pagada de los sueldos vencidos en el último viaje, con preferencia a cualquier otra deuda anterior, hasta donde alcance el valor de la parte del buque que se hubiera salvado. No alcanzando ésta, o si ninguna se hubiere salvado, tendrá la tripulación el mismo derecho sobre los fletes que deban recibirse por los efectos que se hayan salvado.

En ambos casos será comprendido el capitán en la distribución por la parte proporcional que corresponde a su sueldo.

Se entiende por último viaje el tiempo transcurrido desde que el buque empezó a recibir el lastre o carga que tuviese a bordo al tiempo del apresamiento, o del naufragio.

(Artículo 1006 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 655 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 656. Los individuos de la tripulación que naveguen a la parte, no tendrán derecho alguno sobre los restos que se salven del buque, sino sobre el flete de la parte del cargamento que haya podido salvarse, en proporción de lo que recibiere el capitán.

(Artículo 1007 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 656 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 657. Cualquiera que sea la forma del ajuste de los individuos de la tripulación, deben abonárseles los días empleados para recoger los restos de la nave naufragada. Si mostrasen en esta tarea una actividad especial, seguida de éxito feliz, recibirán una recompensa extraordinaria a título de salvamento.

(Artículo 1008 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 657 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 658. Todo servicio extraordinario prestado por los oficiales o individuos de la tripulación, será anotado en el diario, y podrá dar lugar a una recompensa especial.

(Artículo 1009 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 658 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 659. El individuo de la tripulación que se lesione o enferme durante la vigencia del contrato de ajuste, a partir del momento en que el buque zarpe del puerto inicial, tiene el derecho de ser asistido por cuenta del armador.

Si la lesión o enfermedad se hubiere producido en los períodos comprendidos entre su embarco y zarpada del puerto inicial, o entre la llegada y su desembarco en el mismo puerto, una vez terminado el viaje, la obligación del armador existirá siempre que la lesión o enfermedad hubiere sido adquirida en el servicio, conforme a la ley de accidentes del trabajo y será regida por sus disposiciones.

(Artículo 1010 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 659 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 660. La asistencia a que está obligado el armador comprende la médica, quirúrgica y farmacéutica, así como la hospitalización o alojamiento en un sanatorio u hospedaje adecuados a la dolencia y categoría del tripulante, cuando fuere necesario desembarcarlo por no poder ser asistido a bordo.

(Artículo 1010/1 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 660 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 661. El armador está obligado a prestar la asistencia establecida en los artículos precedentes, aun en el caso de que hubiere sido desembarcado durante el viaje a causa de su lesión o enfermedad, hasta la fecha de su regreso al puerto donde se ajustó; luego las obligaciones del armador están regidas por la ley de accidentes del trabajo.

(Artículo 1010/2 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 661 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 662. El tripulante que se lesione o enferme en las circunstancias mencionadas en el artículo 1010, tiene derecho a seguir percibiendo sus salarios durante todo el tiempo de la asistencia, salvo los casos de excepción mencionados en el artículo 1013.

La obligación de pagar dichos salarios cesará cuando el tripulante se encuentre de regreso en su puerto de embarco, en cuya oportunidad, si no estuviere aun curado, las obligaciones del armador se regirán por la ley de accidentes del trabajo.

Igualmente cesará el derecho del tripulante a percibir los salarios cuando hubieren transcurrido cuatro meses desde su desembarco, sin haber podido regresar a su puerto de embarque.

(Artículo 1010/3 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 662 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 663. Las indemnizaciones que corresponden a los tripulantes por las incapacidades resultantes de accidentes o enfermedades están sometidas al régimen de la ley respectiva

(Artículo 1010/4 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 663 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 664. En caso de muerte del tripulante por lesión o enfermedad producidas durante la vigencia del contrato, los derechos de sus derechohabientes se rigen por la ley de accidentes del trabajo.

El armador debe proveer por su cuenta a los gastos del entierro, salvo cuando la lesión o enfermedad se hubieren producido en las circunstancias mencionadas en el artículo 1013, casos en que podrá descontarlos de los salarios que adeudare al fallecido.

(Artículo 1010/5 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 664 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 665. Si a la salida del buque, el enfermo, herido o mutilado, no pudiese seguir viaje sin peligro, será continuada la asistencia y manutención hasta su conclusión. El capitán antes de salir, está obligado a hacer frente a esos gastos, y a proveer a la manutención del enfermo o herido.

(Artículo 1011 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 665 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 666. El enfermo, herido o mutilado no sólo tiene derecho a los sueldos hasta que esté perfectamente restablecido, sino hasta el día en que pueda estar de regreso en el puerto de la matrícula, recibiendo además una indemnización para los gastos de retorno.

(Artículo 1012 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 666 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 667. Cesará la obligación del armador de abonar los salarios de los individuos de la tripulación, y mientras dure el impedimento en los siguientes casos:

1º Cuando la lesión o enfermedad hubieran sido provocadas intencionalmente o por culpa grave del individuo de la tripulación;

2º Cuando una u otra hubieran sido disimuladas voluntariamente por el individuo de la tripulación en la época de su ajuste;

3º Cuando se hubieran producido o adquirido en tierra, habiendo bajado el individuo de la tripulación sin autorización del capitán o su representante.

Sin perjuicio de ello, el armador deberá atender los gastos de asistencia de tales lesiones o enfermedades, los que podrá descontar de los salarios a percibir por los individuos de la tripulación.

(Artículo 1013 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 667 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 668. Los salarios del individuo de la tripulación fallecido durante la vigencia del contrato se pagarán hasta el día de su muerte, si estaba ajustado con una retribución periódica.

Si lo era por una suma global correspondiente a todo el viaje se considerará devengado la mitad de la misma, si falleciere en el viaje de ida, y la totalidad, si muriese en el de regreso.

Estando ajustado con participación en el flete, producido o ganancia de la expedición, sus derechohabientes tendrán derecho a todo lo que les hubiere correspondido, si el fallecimiento ocurrió después que el buque zarpó de su puerto inicial. Falleciendo antes de esta oportunidad, solamente tendrán derecho a los días que hubiese trabajado, de acuerdo con el salario correspondiente a los individuos de la tripulación de su categoría.

(Artículo 1014 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 668 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 669. Cuando ocurra el fallecimiento de un tripulante, el armador agotará los recursos tendientes a que sus restos sean trasladados al puerto de enrolamiento, ello condicionado a las reglamentaciones particulares del puerto de escala, al deseo expreso de un familiar y a que el deceso no sea consecuencia de una enfermedad infecto-contagiosa.

En caso de siniestro también se agotarán los recursos tendientes a encontrar a los desaparecidos, siempre que ello no implique riesgos graves para la seguridad de la navegación a juicio del capitán o de quien lo hubiere reemplazado.

(Artículo 1014/1 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 669 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 670. Cualquiera que haya sido el tipo de ajuste, el individuo de la tripulación que haya muerto en defensa del buque, o cumpliendo en su beneficio un acto de abnegación, será considerado vivo para devengar sus salarios y participar de las utilidades que correspondan a los de su clase, hasta que el buque llegue al puerto de destino.

(Artículo 1015 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 670 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 671. El cónyuge supérstite, los hijos y los padres de un tripulante fallecido, podrán solicitar al armador respectivo el pago de las sumas que le adeudare a aquél en la época de su fallecimiento, en el orden sucesorio y en la proporción establecida por el Código Civil. A tal efecto justificarán su derecho con las partidas del registro civil correspondientes y manifestarán, bajo juramento, que el causante carecía de todo bien, por lo que no abrirán su sucesión.

El armador pagará las sumas referidas, siempre que su monto no exceda el límite no imponible fijado en la ley de transmisión gratuita de bienes que fuere aplicable, pero podrá exigir una fianza, a su satisfacción, que garantice tanto su responsabilidad frente a herederos con mejor derecho, como al pago del impuesto sucesorio que hubiera corresponder.

(Artículo 1015/1 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 671 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 672. Ningún individuo de la tripulación puede deducir demanda contra el buque o capitán, antes de terminado el viaje, so pena de perdimiento de los sueldos vencidos.

Sin embargo, hallándose el buque en buen puerto, los individuos maltratados, o a quienes el capitán no hubiese suministrado el alimento correspondiente, pueden pedir la rescisión del contrato.

(Artículo 1016 de la Ley N° 2.637 , incorporado como art. 672 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 673. El salario del capitán, de los oficiales y de los demás individuos de la tripulación es la suma del salario básico y las participaciones que se hubieran pactado

además de las remuneraciones por tiempo suplementario trabajado, cuando correspondiere.

No forman parte del salario las retribuciones excepcionales, tales como las previstas en los artículos 1008 y 1009, ni la alimentación y alojamiento que deberán proveerse a bordo en razón de las particularidades de la actividad marítima.

Los pagos correspondientes a vacaciones, licencias, por enfermedad o accidentes, horas suplementarias e indemnizaciones por despido se calcularán sobre el salario básico y la parte proporcional de las participaciones acordadas si las hubiere.

En ningún caso podrá deducirse, retenerse o compensarse suma alguna que rebaje el monto de los salarios. Quedan exceptuados de esta prohibición:

1º Los gastos de repatriación, cuando fueren a cargo del tripulante;

2º Las contribuciones del tripulante con fines jubilatorios o asistenciales y en los supuestos previstos por las leyes y reglamentaciones vigentes;

3º Los adelantos efectuados al tripulante durante el contrato y las entregas efectuadas a terceros por su orden; estos adelantos no podrán exceder en ningún caso la tercera parte de los salarios convenidos;

4º El importe de los daños causados intencionalmente por el tripulante al buque, a sus elementos o a la carga, en cuyo caso el armador podrá consignar judicialmente, del importe de los salarios, la parte proporcional a las resultas de las acciones que sean pertinentes; dicha retención no podrá exceder del 30% de los salarios;

5º El importe de las multas aduaneras impuestas al armador por hechos u omisiones imputables a la tripulación.

(Artículo 1017 de la Ley N° 2.637 texto según art. 36 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 673 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 674. Los pagos al capitán y tripulantes se efectuarán puntualmente. Cuando la retribución sea mensual se pagarán dentro de los 3 (tres) días de finalizado cada mes; cuando se haya pactado el pago por viaje se pagará dentro de los 3 (tres) días siguientes de terminada la descarga en el puerto en que finalice el viaje.

Cuando se haya pactado la participación, el pago se verificará dentro de los 3 (tres) días de haberse liquidado la operación.

En caso de mora, se abonarán los intereses corrientes desde la fecha del incumplimiento.

(Artículo 1017/1 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 674 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 675. Los pagos se realizarán solamente en puerto y serán en moneda nacional, pudiendo pactarse el pago en otra moneda en puertos extranjeros.

(Artículo 1017/2 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 675 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 676. El sueldo anual complementario se liquidará al finalizar el año calendario, o al término o rescisión del contrato, y consistirá en la doceava parte de las sumas liquidadas en concepto de salario, incluyendo los pagos por vacaciones y francos compensatorios cuando se hayan liquidado en efectivo.

(Artículo 1017/3 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 676 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 677. Si tres o más tripulantes hubieran reclamado por escrito al capitán por el deficiente estado de los víveres o del agua, por la organización del almacenaje, manipuleo y preparación de los artículos alimenticios y no hubieren obtenido satisfacción, podrán efectuar la denuncia correspondiente ante la capitanía de puerto, en puerto argentino. En puerto extranjero recurrirán ante el cónsul argentino quien, si lo creyere necesario, podrá designar un experto para comprobar sus fundamentos. Si las denuncias fueran comprobadas, el armador deberá proceder a subsanar las deficiencias.

El Poder Ejecutivo determinará las sanciones que deberá aplicar la autoridad competente al armador, si las denuncias fueran comprobadas y a los denunciantes, si las mismas, resultaran infundadas.

(Artículo 1017/4 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 677 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)

ARTÍCULO 678. Cuando los tripulantes deban dormir a bordo, en razón de los servicios habituales que prestaren, el armador deberá proveerles alojamiento adecuado, individual o colectivo y acorde con las comodidades disponibles y categoría de revista. Además, les entregará elementos de cama que serán cuidados por cada tripulante a quien hubieren sido confiados. El alojamiento deberá permitir guardar la ropa y efectos personales de cada tripulante. El armador asignará personal para la limpieza y atención de los alojamientos de los oficiales. Los tripulantes deben cuidar de la limpieza de su local de alojamiento y de sus efectos personales fuera de las horas de servicio, sin que estas tareas les den derecho a retribución alguna.

LANUSSE

Gervasio R. Colombres

(Artículo 1017/5 de la Ley N° 2.637 texto según art. 37 de la Ley N° 17.371 B.O. 09/08/1967 , incorporado como art. 678 a la presente Ley, por art. por art. 4° de la Ley N° 26.994 B.O. 8/10/2014 Suplemento . Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.O. 19/12/2014)



VEREDICTA LEYES

Navegación. Texto actualizado al 16 de noviembre de 2026.

Datos: Base InfoLEG de Normativa Nacional, Ministerio de Justicia de la Nación (CC BY 4.0).