



## NOTA

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La publicación en el *Boletín* de información relativa a acontecimientos relacionados con el derecho del mar que tienen su origen en medidas y decisiones adoptadas por los Estados no entraña el reconocimiento por parte de las Naciones Unidas de la validez de esas medidas y decisiones.

Se autoriza la reproducción, parcial o total, de cualquier información contenida en el *Boletín*, a condición de que se mencione la fuente.

## ÍNDICE

*Página*

### I. CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

Situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, y del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios . . . . .	1
1. Cuadro recapitulativo del estado de la Convención y de los Acuerdos conexos al 31 de julio de 1999 . . . . .	1
2. Listas cronológicas de las ratificaciones de la Convención y los Acuerdos conexos y de las adhesiones y sucesiones a dichos instrumentos, al 31 de julio de 1999 . . . . .	13
a) La Convención. . . . .	13
b) Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención . . . . .	14
c) Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios . . . . .	14

### II. INFORMACIÓN JURÍDICA RELATIVA A LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

Legislación nacional reciente comunicada por los Gobiernos. . . . .	15
1. Angola: Ley No. 21/92, de 28 de agosto de 1992 . . . . .	15
2. Dinamarca . . . . .	18
Ley No. 200, de 7 de abril de 1999, sobre la determinación de los límites del mar territorial. . . . .	19
Decreto No. 242, de 21 de abril de 1999 . . . . .	19
Ordenanza que rige la entrada en territorio danés de buques de guerra y aeronaves militares extranjeros en tiempo de paz . . . . .	30
3. Guinea Ecuatorial: Decreto-Ley No. 1/1999, de 6 de marzo de 1999, por el que se determina la línea media como frontera marítima de la República de Guinea Ecuatorial . . . . .	31
4. Mónaco: Ley No. 1.198, de 27 de marzo de 1998, de aprobación del Código del Mar . . . . .	34

OTRAS INFORMACIONES

A.	Elección de miembros del Tribunal Internacional del Derecho del Mar . . . . .	133
B.	Tribunal Internacional del Derecho del Mar: fallo dictado en la causa sobre el buque “Saiga” (No. 2) . . . . .	134
C.	Mecanismo de solución de controversias . . . . .	134
1.	Elección del procedimiento por los Estados partes con arreglo al artículo 287 de la Convención . . . . .	134
2.	Excepciones facultativas a la aplicabilidad de la sección 2 de la Parte XV de la Convención . . . . .	136
3.	Lista de conciliadores y árbitros designados de conformidad con el artículo 2 de los anexos V y VII de la Convención . . . . .	139
<i>a)</i>	Lista de conciliadores designados de conformidad con el artículo 2 del anexo V de la Convención . . . . .	139
<i>b)</i>	Lista de árbitros designados de conformidad con el artículo 2 del anexo VII de la Convención . . . . .	139

## I. CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

**Situación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, del Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención, y del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios**

1. Cuadro recapitulativo del estado de la Convención y de los Acuerdos conexos al 31 de julio de 1999

Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)		Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)	
	Firma (✓); declaración (☐)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (☐)	Firma (✓)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) <sup>1</sup> ; procedimiento simplificado (ps) <sup>2</sup>	Firma (✓); declaración (☐)	Ratificación; adhesión (a) <sup>3</sup> ; declaración (☐)
TOTALES	158 (☐ 35)	131 (☐ 48)	79	95	59 (☐ 5)	22 (☐ 4)
Afganistán	✓					
Albania						
Alemania		☐ 14 de octubre de 1994 (a)	✓	14 de octubre de 1994	✓	
Andorra						
Angola	☐	5 de diciembre de 1990				
Antigua y Barbuda	✓	2 de febrero de 1989				
Arabia Saudita	✓	☐ 24 de abril de 1996		24 de abril de 1996 (p)		
Argelia	☐	☐ 11 de junio de 1996	✓	11 de junio de 1996 (p)		

Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)	Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)	Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)
Argentina	Firma (✓); declaración (📄)	Firma (✓)	Firma (✓); declaración (📄)
Armenia	📄 1° de diciembre de 1995	1° de diciembre de 1995	
Australia	✓	5 de octubre de 1994	✓
Austria	✓	14 de julio de 1995	✓
Azerbaiyán			
Bahamas	✓	29 de julio de 1983	16 de enero de 1997 (a)
Bahrein	✓	30 de mayo de 1985	
Bangladesh	✓		✓
Barbados	✓	12 de octubre de 1993	28 de julio de 1995 (ps)
Belarús	📄		
Bélgica	📄	13 de noviembre de 1998	✓
Belice	✓	13 de agosto de 1983	21 de octubre de 1994 (fd)
Benin	✓	16 de octubre de 1997	16 de octubre de 1997 (p)
Bhután	✓		

Bolivia	📄	28 de abril de 1995		28 de abril de 1995 (p)		
Bosnia y Herzegovina		12 de enero de 1994 (s)				
Botswana	✓	2 de mayo de 1990				
Brasil	📄	📄 22 de diciembre de 1988	✓		✓	✓
Brunei Darussalam	✓	5 de noviembre de 1996		5 de noviembre de 1996 (p)		
Bulgaria	✓	15 de mayo de 1996		15 de mayo de 1996 (a)		
Burkina Faso	✓		✓		✓	
Burundi	✓					
Cabo Verde	📄	📄 10 de agosto de 1987	✓			
Camboya	✓					
Camerún	✓	19 de noviembre de 1985	✓			
Canadá	✓		✓			✓
Chad	✓					
Chile	📄	📄 25 de agosto de 1997		25 de agosto de 1997 (a)		
China	✓	📄 7 de junio de 1996	✓	7 de junio de 1996 (p)		📄
Chipre	✓	12 de diciembre de 1988	✓	27 de julio de 1995		
Colombia	✓					
Comoras	✓	21 de junio de 1994				
Comunidad Europea	📄	📄 1° de abril de 1998 (cf)	✓	1° de abril de 1998 (cf)		📄
Congo	✓					
Costa Rica	📄	21 de septiembre de 1992				

Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)		Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)	
	Firma (✓); declaración (📄)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (📄)	Firma (✓)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) <sup>1</sup> ; procedimiento simplificado (ps) <sup>2</sup>	Firma (✓); declaración (📄)	Ratificación; adhesión (a) <sup>3</sup> ; declaración (📄)
Côte d'Ivoire	✓	26 de marzo de 1984	✓	28 de julio de 1995 (ps)	✓	
Croacia		📄 5 de abril de 1995 (s)		5 de abril de 1995 (p)		
Cuba	📄	📄 15 de agosto de 1984				
Dinamarca	✓		✓		✓	
Djibouti	✓	8 de octubre de 1991				
Dominica	✓	24 de octubre de 1991				
Ecuador						
Egipto	✓	📄 26 de agosto de 1983	✓		✓	
El Salvador	✓					
Emiratos Árabes Unidos	✓					
Eritrea						
Eslovaquia	✓	8 de mayo de 1996	✓	8 de mayo de 1996		
Eslovenia		📄 16 de junio de 1995 (s)	✓	16 de junio de 1995		
España	📄	📄 15 de enero de 1997	✓	15 de enero de 1997	✓	
Estados Unidos de América			✓		✓	📄 21 de agosto de 1996

Estonia									
Etiopía	✓								
ex República Yugoslava de Macedonia		19 de agosto de 1994 (s)							
Federación de Rusia	📅	📅 12 de marzo de 1997						19 de agosto de 1994 (p)	📅 4 de agosto de 1997
Fiji	✓	10 de diciembre de 1982	✓					12 de marzo de 1997 (a)	✓
Filipinas	📅	📅 8 de mayo de 1984	✓					28 de julio de 1995	✓
Finlandia	📅	📅 21 de junio de 1996	✓					23 de julio de 1997	✓
Francia	📅	📅 11 de abril de 1996	✓					21 de junio de 1996	✓
Gabón	✓	11 de marzo de 1998	✓					11 de abril de 1996	📅
Gambia	✓	22 de mayo de 1984						11 de marzo de 1998 (p)	✓
Georgia		21 de marzo de 1996 (a)							
Ghana	✓	7 de junio de 1983						21 de marzo de 1996 (p)	
Granada	✓	25 de abril de 1991	✓						
Grecia	📅	📅 21 de julio de 1995	✓					28 de julio de 1995 (ps)	
Guatemala	✓	📅 11 de febrero de 1997						21 de julio de 1995	✓
Guinea	📅	6 de septiembre de 1985	✓					11 de febrero de 1997 (p)	
Guinea-Bissau	✓	📅 25 de agosto de 1986						28 de julio de 1995 (ps)	
Guinea Ecuatorial	✓	21 de julio de 1997							✓
Guyana	✓	16 de noviembre de 1993						21 de julio de 1997 (p)	
Haití	✓	31 de julio de 1996							
Honduras	✓	5 de octubre de 1993						31 de julio de 1996 (p)	

Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)		Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)		Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)	
	Firma (✓); declaración (☐)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (☐)	Firma (✓)	Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p) <sup>1</sup> ; procedimiento simplificado (ps) <sup>2</sup>	Firma (✓); declaración (☐)	Ratificación; adhesión (a); declaración (☐)
Hungría	✓					
India	✓	☐ 29 de junio de 1995	✓	29 de junio de 1995		
Indonesia	✓	3 de febrero de 1986	✓		✓	
Irán (República Islámica del)	☐					17 de abril de 1998 (a)
Iraq	☐	30 de julio de 1985				
Irlanda	✓	☐ 21 de junio de 1996	✓	21 de junio de 1996	✓	
Islandia	✓	☐ 21 de junio de 1985	✓	28 de julio de 1995 (ps)	✓	14 de febrero de 1997
Islas Cook	✓	15 de febrero de 1995		15 de febrero de 1995 (a)		1° de abril de 1999 (a)
Islas Marshall		9 de agosto de 1991 (a)			✓	
Islas Salomón	✓	23 de junio de 1997		23 de junio de 1997 (p)		13 de febrero de 1997 (a)
Israel					✓	
Italia	☐	☐ 13 de enero de 1995	✓	13 de enero de 1995	✓	<sup>4</sup>
Jamahiriyá Árabe Libia	✓					
Jamaica	✓	21 de marzo de 1983	✓	28 de julio de 1995 (ps)	✓	

Japón	✓	20 de junio de 1996	✓	20 de junio de 1996	✓	
Jordania		27 de noviembre de 1995 (a)		27 de noviembre de 1995 (p)		
Kazajstán						
Kenya	✓	2 de marzo de 1989		29 de julio de 1994 (fd)		
Kirguistán						
<i>Kiribati</i>						
Kuwait	✓	2 de mayo de 1986				
Lesotho	✓					
Letonia						
Líbano	✓	5 de enero de 1995		5 de enero de 1995 (p)		
Liberia	✓					
Liechtenstein	✓					
Lituania						
Luxemburgo	📄		✓		✓	
Madagascar	✓					
Malasia	✓	14 de octubre de 1996	✓	14 de octubre de 1996 (p)		
Malawi	✓					
Maldivas	✓		✓		✓	30 de diciembre de 1998
Mali	📄	16 de julio de 1985				
Malta	✓	20 de mayo de 1993	✓	26 de junio de 1996		
Marruecos	✓		✓		✓	
Mauricio	✓	4 de noviembre de 1994		4 de noviembre de 1994 (p)		📅 25 de marzo de 1997 (a)

<i>Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)</i>	<i>Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)</i>		<i>Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)</i>		<i>Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)</i>	
	<i>Firma (✓); declaración (☒)</i>	<i>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (☒)</i>	<i>Firma (✓)</i>	<i>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p)<sup>1</sup>; procedimiento simplificado (ps)<sup>2</sup></i>	<i>Firma (✓); declaración (☒)</i>	<i>Ratificación; adhesión (a); declaración (☒)</i>
Mauritania	✓	17 de julio de 1996	✓	17 de julio de 1996 (p)	✓	
México	✓	18 de marzo de 1983				
Micronesia (Estados Federados de)		29 de abril de 1991 (a)	✓	6 de septiembre de 1995	✓	23 de mayo de 1997
Mónaco	✓	20 de marzo de 1996	✓	20 de marzo de 1996 (p)		9 de junio de 1999 (a)
Mongolia	✓	13 de agosto de 1996	✓	13 de agosto de 1996 (p)		
Mozambique	✓	13 de marzo de 1997		13 de marzo de 1997 (a)		
Myanmar	✓	21 de mayo de 1996		21 de mayo de 1996 (a)		
Namibia	✓	18 de abril de 1983	✓	28 de julio de 1995 (ps)	✓	8 de abril de 1998
<i>Nauru</i>	✓	23 de enero de 1996		23 de enero de 1996 (p)		10 de enero de 1997 (a)
Nepal	✓	2 de noviembre de 1998		2 de noviembre de 1998 (p)		
Nicaragua	☒					
Níger	✓					
Nigeria	✓	14 de agosto de 1986	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
<i>Niue</i>	✓					✓

Noruega	✓	24 de junio de 1996		24 de junio de 1996 (a)	✓	30 de diciembre de 1996
Nueva Zelanda	✓	19 de julio de 1996	✓	19 de julio de 1996	✓	
Omán	17 de agosto de 1989			26 de febrero de 1997 (a)		
Países Bajos	✓	28 de junio de 1996	✓	28 de junio de 1996	1	
Pakistán	✓	26 de febrero de 1997	✓	26 de febrero de 1997 (p)	✓	
Palau		30 de septiembre de 1996 (a)		30 de septiembre de 1996 (p)		
Panamá	✓	1° de julio de 1996		1° de julio de 1996 (p)		
Papua Nueva Guinea	✓	14 de enero de 1997		14 de enero de 1997 (p)	✓	4 de junio de 1999
Paraguay	✓	26 de septiembre de 1986	✓	10 de julio de 1995		
Perú						
Polonia	✓	13 de noviembre de 1998	✓	13 de noviembre de 1998		
Portugal	✓	3 de noviembre de 1997	✓	3 de noviembre de 1997	✓	
Qatar	1					
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte		25 de julio de 1997 (a)	✓	25 de julio de 1997	✓	
República Árabe Siria						
República Centroafricana	✓					
República Checa	✓	21 de junio de 1996	✓	21 de junio de 1996		
República de Corea	✓	29 de enero de 1996	✓	29 de enero de 1996	✓	
República Democrática del Congo	✓	17 de febrero de 1989				
República Democrática Popular Lao	✓	5 de junio de 1998	✓	5 de junio de 1998 (p)		

<i>Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)</i>	<i>Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)</i>		<i>Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)</i>		<i>Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)</i>	
	<i>Firma (✓); declaración (📄)</i>	<i>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (📄)</i>	<i>Firma (✓)</i>	<i>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p)<sup>1</sup>; procedimiento simplificado (ps)<sup>2</sup></i>	<i>Firma (✓); declaración (📄)</i>	<i>Ratificación; adhesión (a)<sup>3</sup>; declaración (📄)</i>
República de Moldova						
República Dominicana	✓					
República Popular Democrática de Corea	✓					
República Unida de Tanzania	✓	📄 30 de septiembre de 1985	✓	25 de junio de 1998		
Rumania	📄	📄 17 de diciembre de 1996		17 de diciembre de 1996 (a)		
Rwanda	✓					
Saint Kitts y Nevis	✓	7 de enero de 1993				
Samoa	✓	14 de agosto de 1995	✓	14 de agosto de 1995 (p)	✓	25 de octubre de 1996
San Marino						
Santa Lucía	✓	27 de marzo de 1985			✓	9 de agosto de 1996
<i>Santa Sede</i>						
Santo Tomé y Príncipe	📄	3 de noviembre de 1987				
San Vicente y las Granadinas	✓	1º de octubre de 1993				
Senegal	✓	25 de octubre de 1984	✓	25 de julio de 1995	✓	30 de enero de 1997

Seychelles	✓	16 de septiembre de 1991	✓	15 de diciembre de 1994	✓	20 de marzo de 1998
Sierra Leona	✓	12 de diciembre de 1994		12 de diciembre de 1994 (p)		
Singapur	✓	17 de noviembre de 1994		17 de noviembre de 1994 (p)		
Somalia	✓	24 de julio de 1989				
Sri Lanka	✓	19 de julio de 1994	✓	28 de julio de 1995 (ps)	✓	24 de octubre de 1996
Sudáfrica	📄	📅 23 de diciembre de 1997	✓	23 de diciembre de 1997		
Sudán	📄	23 de enero de 1985	✓			
Suecia	📄	📅 25 de junio de 1996	✓	25 de junio de 1996	✓	
<i>Suiza</i>	✓		✓			
Suriname	✓	9 de julio de 1998		9 de julio de 1998 (p)		
Swazilandia	✓		✓			
Tailandia	✓					
Tayikistán						
Togo	✓	16 de abril de 1985	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
<i>Tonga</i>		2 de agosto de 1995 (a)		2 de agosto de 1995 (p)	✓	31 de julio de 1996
Trinidad y Tabago	✓	25 de abril de 1986	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
Túnez	✓	📅 24 de abril de 1985	✓			
Turquía						
Turkmenistán						
<i>Tuvalu</i>	✓					
Ucrania	📄	📅 26 de julio de 1999	✓	26 de julio de 1999	✓	
Uganda	✓	9 de noviembre de 1990	✓	28 de julio de 1995 (ps)	✓	

<i>Estado o entidad (Los Estados que no son miembros de las Naciones Unidas se indican en letra cursiva; las filas sombreadas corresponden a Estados sin litoral)</i>	<i>Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en vigor desde el 16 de noviembre de 1994)</i>		<i>Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención (en vigor desde el 28 de julio de 1996)</i>		<i>Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios (aún no en vigor)</i>	
	<i>Firma (✓); declaración (☐)</i>	<i>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); sucesión (s); declaración (☐)</i>	<i>Firma (✓)</i>	<i>Ratificación; confirmación formal (cf); adhesión (a); firma definitiva (fd); participación (p)<sup>1</sup>; procedimiento simplificado (ps)<sup>2</sup></i>	<i>Firma (✓); declaración (☐)</i>	<i>Ratificación; adhesión (a)<sup>3</sup>; declaración (☐)</i>
Uruguay	☐	☐ 10 de diciembre de 1992	✓		☐	
Uzbekistán						
Vanuatu	✓		✓		✓	
Venezuela						
Viet Nam	✓	☐ 25 de julio de 1994				
Yemen	☐	☐ 21 de julio de 1987				
Yugoslavia	✓	25 de mayo de 1986	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
Zambia	✓	7 de marzo de 1983	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
Zimbabwe	✓	24 de febrero de 1993	✓	28 de julio de 1995 (ps)		
TOTALES	158 (☐ 35)	131 (☐ 48)	79	95	59 (☐ 5)	22 (☐ 4)

<sup>1</sup> Estado obligado por el Acuerdo por haber ratificado la Convención, haberse adherido a ella o haber sucedido respecto de ella con arreglo al párrafo 1 del artículo 4 del Acuerdo.

<sup>2</sup> Estado obligado por el Acuerdo con arreglo al procedimiento simplificado establecido en su artículo 5.

<sup>3</sup> De acuerdo con su artículo 40, el Acuerdo entrará en vigor a los 30 días a partir de la fecha de depósito del trigésimo instrumento de ratificación o adhesión.

<sup>4</sup> El 4 de junio de 1999, el Gobierno de Italia comunicó al Secretario General que Italia tenía la intención de retirar el instrumento de ratificación que había depositado el 4 de marzo de 1999 para proceder a cumplir dicha formalidad en una fecha posterior, junto con todos los Estados miembros de la Unión Europea.

2. *Listas cronológicas de las ratificaciones de la Convención y los Acuerdos conexos y de las adhesiones y sucesiones a dichos instrumentos, al 31 de julio de 1999*

**a) La Convención**

Fiji (10 de diciembre de 1982); Zambia (7 de marzo de 1983); México (18 de marzo de 1983); Jamaica (21 de marzo de 1983); Namibia (18 de abril de 1983); Ghana (7 de junio de 1983); Bahamas (29 de julio de 1983); Belice (13 de agosto de 1983); Egipto (26 de agosto de 1983); Côte d'Ivoire (26 de marzo de 1984); Filipinas (8 de mayo de 1984); Gambia (22 de mayo de 1984); Cuba (15 de agosto de 1984); Senegal (25 de octubre de 1984); Sudán (23 de enero de 1985); Santa Lucía (27 de marzo de 1985); Togo (16 de abril de 1985); Túnez (24 de abril de 1985); Bahrein (30 de mayo de 1985); Islandia (21 de junio de 1985); Malí (16 de julio de 1985); Iraq (30 de julio de 1985); Guinea (6 de septiembre de 1985); República Unida de Tanzania (30 de septiembre de 1985); Camerún (19 de noviembre de 1985); Indonesia (3 de febrero de 1986); Trinidad y Tabago (25 de abril de 1986); Kuwait (2 de mayo de 1986); Yugoslavia (5 de mayo de 1986); Nigeria (14 de agosto de 1986); Guinea-Bissau (25 de agosto de 1986); Paraguay (26 de septiembre de 1986); Yemen (21 de julio de 1987); Cabo Verde (10 de agosto de 1987); Santo Tomé y Príncipe (3 de noviembre de 1987); Chipre (12 de diciembre de 1988); Brasil (22 de diciembre de 1988); Antigua y Barbuda (2 de febrero de 1989); República Democrática del Congo (17 de febrero de 1989); Kenya (2 de marzo de 1989); Somalia (24 de julio de 1989); Omán (17 de agosto de 1989); Botswana (2 de mayo de 1990); Uganda (9 de noviembre de 1990); Angola (5 de diciembre de 1990); Granada (25 de abril de 1991); Micronesia (Estados Federados de) (29 de abril de 1991); Islas Marshall (9 de agosto de 1991); Seychelles (16 de septiembre de 1991); Djibouti (8 de octubre de 1991); Dominica (24 de octubre de 1991); Costa Rica (21 de septiembre de 1992); Uruguay (10 de diciembre de 1992); Saint Kitts y Nevis (7 de enero de 1993); Zimbabwe (24 de febrero de 1993); Malta (20 de mayo de 1993); San Vicente y las Granadinas (1º de octubre de 1993); Honduras (5 de octubre de 1993); Barbados (12 de octubre de 1993); Guyana (16 de noviembre de 1993); Bosnia y Herzegovina (12 de enero de 1994); Comoras (21 de junio de 1994); Sri Lanka (19 de julio de 1994); Viet Nam (25 de julio de 1994); ex República Yugoslava de Macedonia (19 de agosto de 1994); Australia (5 de octubre de 1994); Alemania (14 de octubre de 1994); Mauricio (4 de noviembre de 1994); Singapur (17 de noviembre de 1994); Sierra Leona (12 de diciembre de 1994); Líbano (5 de enero de 1995); Italia (13 de enero de 1995); Islas Cook (15 de febrero de 1995); Croacia (5 de abril de 1995); Bolivia (28 de abril de 1995); Eslovenia (16 de junio de 1995); India (29 de junio de 1995); Austria (14 de julio de 1995); Grecia (21 de julio de 1995); Tonga (2 de agosto de 1995); Samoa (14 de agosto de 1995); Jordania (27 de noviembre de 1995); Argentina (1º de diciembre de 1995); Nauru (23 de enero de 1996); República de Corea (29 de enero de 1996); Mónaco (20 de marzo de 1996); Georgia (21 de marzo de 1996); Francia (11 de abril de 1996); Arabia Saudita (24 de abril de 1996); Eslovaquia (8 de mayo de 1996); Bulgaria (15 de mayo de 1996); Myanmar (21 de mayo de 1996); China (7 de junio de 1996); Argelia (11 de junio de 1996); Japón (20 de junio de 1996); Finlandia (21 de junio de 1996); Irlanda (21 de junio de 1996); República Checa (21 de junio de 1996); Noruega (24 de junio de 1996); Suecia (25 de junio de 1996); Países Bajos (28 de junio de 1996); Panamá (1º de julio de 1996); Mauritania (17 de julio de 1996); Nueva Zelanda (19 de julio de 1996); Haití (31 de julio de 1996); Mongolia (13 de agosto de 1996); Palau (30 de septiembre de 1996); Malasia (14 de octubre de 1996); Brunei Darussalam (5 de noviembre de 1996); Rumania (17 de diciembre de 1996); Papua Nueva Guinea (14 de enero de 1997); España (15 de enero de 1997); Guatemala (11 de febrero de 1997); Pakistán (26 de febrero de 1997); Federación de Rusia (12 de marzo de 1997); Mozambique (13 de marzo de 1997); Islas Salomón (23 de junio de 1997); Guinea Ecuatorial (21 de julio de 1997); Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (25 de julio de 1997); Chile (25 de agosto de 1997); Benín (16 de octubre de 1997); Portugal (3 de noviembre de 1997); Sudáfrica (23 de diciembre de 1997); Gabón (11 de marzo de 1998); Comunidad Europea (1º de abril de 1998); República Democrática Popular Lao (5 de junio de 1998); Suriname (9 de julio de 1998); Nepal (2 de noviembre de 1998); Bélgica (13 de noviembre de 1998); Polonia (13 de noviembre de 1998); Ucrania (26 de julio de 1999).

## **b) Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la Convención**

Kenya (29 de julio de 1994); ex República Yugoslava de Macedonia (19 de agosto de 1994); Australia (5 de octubre de 1994); Alemania (14 de octubre de 1994); Belice (21 de octubre de 1994); Mauricio (4 de noviembre de 1994); Singapur (17 de noviembre de 1994); Sierra Leona (12 de diciembre de 1994); Seychelles (15 de diciembre de 1994); Líbano (5 de enero de 1995); Italia (13 de enero de 1995); Islas Cook (15 de febrero de 1995); Croacia (5 de abril de 1995); Bolivia (28 de abril de 1995); Eslovenia (16 de junio de 1995); India (29 de junio de 1995); Paraguay (10 de julio de 1995); Austria (14 de julio de 1995); Grecia (21 de julio de 1995); Senegal (25 de julio de 1995); Chipre (27 de julio de 1995); Bahamas (28 de julio de 1995); Barbados (28 de julio de 1995); Côte d'Ivoire (28 de julio de 1995); Fiji (28 de julio de 1995); Granada (28 de julio de 1995); Guinea (28 de julio de 1995); Islandia (28 de julio de 1995); Jamaica (28 de julio de 1995); Namibia (28 de julio de 1995); Nigeria (28 de julio de 1995); Sri Lanka (28 de julio de 1995); Togo (28 de julio de 1995); Trinidad y Tabago (28 de julio de 1995); Uganda (28 de julio de 1995); Yugoslavia (28 de julio de 1995); Zambia (28 de julio de 1995); Zimbabwe (28 de julio de 1995); Tonga (2 de agosto de 1995); Samoa (14 de agosto de 1995); Micronesia (Estados Federados de) (6 de septiembre de 1995); Jordania (27 de noviembre de 1995); Argentina (1º de diciembre de 1995); Nauru (23 de enero de 1996); República de Corea (29 de enero de 1996); Mónaco (20 de marzo de 1996); Georgia (21 de marzo de 1996); Francia (11 de abril de 1996); Arabia Saudita (24 de abril de 1996); Eslovaquia (8 de mayo de 1996); Bulgaria (15 de mayo de 1996); Myanmar (21 de mayo de 1996); China (7 de junio de 1996); Argelia (11 de junio de 1996); Japón (20 de junio de 1996); Finlandia (21 de junio de 1996); Irlanda (21 de junio de 1996); República Checa (21 de junio de 1996); Noruega (24 de junio de 1996); Suecia (25 de junio de 1996); Malta (26 de junio de 1996); Países Bajos (28 de junio de 1996); Panamá (1º de julio de 1996); Mauritania (17 de julio de 1996); Nueva Zelanda (19 de julio de 1996); Haití (31 de julio de 1996); Mongolia (13 de agosto de 1996); Palau (30 de septiembre de 1996); Malasia (14 de octubre de 1996); Brunei Darussalam (5 de noviembre de 1996); Rumania (17 de diciembre de 1996); Papua Nueva Guinea (14 de enero de 1997); España (15 de enero de 1997); Guatemala (11 de febrero de 1997); Omán (26 de febrero de 1997); Pakistán (26 de febrero de 1997); Federación de Rusia (12 de marzo de 1997); Mozambique (13 de marzo de 1997); Islas Salomón (23 de junio de 1997); Guinea Ecuatorial (21 de julio de 1997); Filipinas (23 de julio de 1997); Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (25 de julio de 1997); Chile (25 de agosto de 1997); Benín (16 de octubre de 1997); Portugal (3 de noviembre de 1997); Sudáfrica (23 de diciembre de 1997); Gabón (11 de marzo de 1998); Comunidad Europea (1º de abril de 1998); República Democrática Popular Lao (5 de junio de 1998); República Unida de Tanzania (25 de junio de 1998); Suriname (9 de julio de 1998); Nepal (2 de noviembre de 1998); Bélgica (13 de noviembre de 1998); Polonia (13 de noviembre de 1998); Ucrania (26 de julio de 1999).

## **c) Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones de la Convención relativas a la conservación y ordenación de las poblaciones de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios**

Tonga (31 de julio de 1996); Santa Lucía (9 de agosto de 1996); Estados Unidos de América (21 de agosto de 1996); Sri Lanka (24 de octubre de 1996); Samoa (25 de octubre de 1996); Fiji (12 de diciembre de 1996); Noruega (30 de diciembre de 1996); Nauru (10 de enero de 1997); Bahamas (16 de enero de 1997); Senegal (30 de enero de 1997); Islas Salomón (13 de febrero de 1997); Islandia (14 de febrero de 1997); Mauricio (25 de marzo de 1997); Micronesia (Estados Federados de) (23 de mayo de 1997); Federación de Rusia (4 de agosto de 1997); Seychelles (20 de marzo de 1998); Namibia (8 de abril de 1998); Irán (República Islámica del) (17 de abril de 1998); Maldivas (30 de diciembre de 1998); Islas Cook (1º de abril de 1999); Papua Nueva Guinea (4 de junio de 1999); Mónaco (9 de junio de 1999).

## II. INFORMACIÓN JURÍDICA RELATIVA A LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR

### Legislación nacional reciente comunicada por los gobiernos

#### 1. ANGOLA

*Ley No. 21/92, de 28 de agosto de 1992*

En virtud de que Angola posee actualmente un mar territorial de 20 millas y una zona exclusiva de pesca adyacente a éste que se extiende hasta una distancia de 200 millas marinas, se hace indispensable establecer y definir las aguas interiores, el mar territorial y la zona económica exclusiva de Angola.

En consecuencia, de acuerdo con lo dispuesto en el literal *b)* del artículo 51 de la Constitución y haciendo uso de las facultades que me confiere el literal *g)* del artículo 47 de la misma, la Asamblea del Pueblo aprueba, y yo firmo y hago publicar, la siguiente:

#### **Ley sobre las aguas interiores, el mar territorial y la zona económica exclusiva**

##### *Artículo 1*

##### Objeto

La presente Ley tiene por objeto reafirmar la soberanía del Estado de Angola sobre sus aguas interiores y su mar territorial y establecer una zona contigua y una zona económica exclusiva pertenecientes al Estado de Angola.

#### SECCIÓN I. AGUAS INTERIORES Y MAR TERRITORIAL

##### *Artículo 2*

##### Mar territorial

El mar territorial del Estado de Angola se extiende hasta una distancia de doce millas marinas contadas desde la línea de bajamar o desde las líneas de base rectas, tal como se definen en el Decreto-Ley No. 47.771, de 27 de junio de 1967, o como puedan definirse con arreglo al artículo 3 de la presente Ley.

##### *Artículo 3*

##### Líneas de base

1. La línea de base normal es la línea de bajamar.
2. El Estado de Angola podrá, si lo estima conveniente y de acuerdo con los principios aplicables del derecho internacional, definir otras líneas de base rectas a partir de las cuales se medirá la anchura del mar territorial.
3. El Estado de Angola tomará las medidas necesarias a efectos de adoptar y actualizar las cartas o mapas geográficos oficiales a gran escala en los que se indican las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

#### *Artículo 4*

##### Aguas interiores

Las aguas situadas en el interior de las líneas de base constituyen las aguas interiores del Estado de Angola.

#### *Artículo 5*

##### Soberanía

El Estado de Angola ejerce soberanía sobre las aguas interiores y el mar territorial, incluidos su lecho y su subsuelo.

### SECCIÓN II. ZONA CONTIGUA

#### *Artículo 6*

##### Zona contigua

1. En la zona adyacente al mar territorial que se denomina zona contigua, el Estado de Angola tomará las medidas de fiscalización necesarias para:

- a) Prevenir las infracciones a sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios en su territorio o en su mar territorial;
- b) Sancionar las infracciones a sus leyes o reglamentos que se cometan en su territorio o en su mar territorial.

2. La zona contigua se extenderá hasta una distancia de 24 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

### SECCIÓN III. ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

#### *Artículo 7*

##### Zona económica exclusiva

Se establece una zona económica exclusiva adyacente al mar territorial y situada más allá de éste, que se extiende hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

#### *Artículo 8*

##### Derechos y obligaciones

En la zona económica exclusiva el Estado de Angola tendrá:

- a) Derechos soberanos para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y el subsuelo del mar, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;
- b) Competencia en lo relativo a:
  - 1) El establecimiento y la utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
  - 2) La investigación científica marina;
  - 3) La protección y la preservación del medio marino.
- c) Otros derechos y deberes reconocidos por el derecho internacional.

#### SECCIÓN IV. NAVEGACIÓN Y FISCALIZACIÓN

##### *Artículo 9*

###### Paso inocente

Los buques de todos los Estados, sean ribereños o no, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial, de conformidad con el derecho internacional y las leyes aprobadas por el Estado de Angola en la materia.

##### *Artículo 10*

###### Navegación y sobrevuelo

1. En la zona económica exclusiva, el Estado de Angola reconoce a los buques y aeronaves de todos los Estados, sean ribereños o no, el derecho a gozar de las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y oleoductos, así como de otros usos del mar relacionados con la navegación y las comunicaciones que son reconocidos por el derecho internacional.

2. El trazado de la línea para el tendido de cables, oleoductos y otras tuberías en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental del Estado de Angola queda sujeto a la aprobación del Gobierno y a la adopción de eventuales medidas destinadas a evitar conflictos entre los diferentes usos del mar, su lecho o su subsuelo.

##### *Artículo 11*

###### Derecho de persecución

Si las autoridades del Estado de Angola tuvieran motivos fundados para creer que un buque extranjero ha infringido las leyes aplicables a las aguas interiores, el mar territorial o la zona económica exclusiva, dicho buque podrá ser perseguido más allá de los límites del mar territorial o de la zona económica exclusiva, en las condiciones establecidas por el derecho internacional, por buques o aeronaves que lleven los signos distintivos correspondientes y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del Gobierno del Estado de Angola.

#### SECCIÓN V. DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES

##### *Artículo 12*

###### Delimitación

El Estado de Angola podrá negociar o celebrar acuerdos con Estados limítrofes sobre el trazado de sus límites marítimos.

##### *Artículo 13*

###### Derogación de legislación

Se deroga el Decreto-Ley No. 159, de 6 de noviembre de 1975, así como toda otra legislación que sea incompatible con la presente Ley.

##### *Artículo 14*

###### Publicación y entrada en vigor

La presente Ley entrará en vigor inmediatamente.

Vista y aprobada por la Asamblea del Pueblo.

Publíquese.

Luanda, 11 de abril de 1992.

El Presidente de la República, José Eduardo dos Santos.

## 2. DINAMARCA

### *Nota*

El Ministerio de Relaciones Exteriores tiene el honor de comunicar a los Jefes de Misión acreditados ante Dinamarca que el 1º de mayo de 1999 entrará en vigor la Ley No. 200, de 7 de abril de 1999, sobre la delimitación del mar territorial, por la cual se extiende la anchura del mar territorial, como regla general, hasta un límite de 12 millas marinas.

De conformidad con dicha Ley, el Ministro de Relaciones Exteriores ha dictado el Decreto No. 242, de 21 de abril de 1999, en el que se indican las coordenadas de las líneas de base así como el límite exterior del mar territorial de Dinamarca.

Se adjunta a la presente Nota una traducción no oficial al inglés de la Ley y del Decreto.

Con respecto a la entrada en vigor de la Ley, la Ordenanza Real de 27 de febrero de 1976, que rige la entrada de buques de guerra y aeronaves militares extranjeros en territorio danés en tiempo de paz, ha sido modificada por la Ordenanza Real No. 224, de 16 de abril de 1999, que también entrará en vigor el 1º de mayo de 1999. Se adjunta una traducción no oficial al inglés. En virtud de esa modificación, se ha eliminado el requisito de la notificación o la autorización previas para que los buques de guerra extranjeros y los buques destinados a fines no comerciales que pertenezcan a un Estado extranjero o que sean utilizados por un Estado extranjero puedan ejercer el derecho de paso inocente en las partes del mar territorial no comprendidas en el régimen histórico reconocido aplicable a los Estrechos Daneses. En consecuencia, la modificación no afecta a las disposiciones vigentes en lo que respecta a los Estrechos. Tampoco se han modificado las disposiciones de la Ordenanza que se refieren a los vuelos militares sobre territorio danés y a la entrada de buques de Estados extranjeros en los puertos y las aguas interiores. La Ordenanza continúa vigente en lo que respecta al mar territorial de las Islas Feroe y de Groenlandia y al espacio aéreo situado sobre esas aguas.

La entrada de aeronaves no militares pertenecientes a un Estado extranjero o utilizadas por un Estado extranjero y destinadas a fines no comerciales se rige por el artículo 156 de la Ley de Navegación Aérea (Orden de Promulgación No. 373, de 4 de junio de 1997) (se adjunta traducción no oficial al inglés) y por el Reglamento sobre vuelos de aeronaves de Estados extranjeros, No. BL 10-2, de la Administración de Aviación Civil, 1a. edición, de 22 de abril de 1999 (se adjunta copia).

*Todas las solicitudes y notificaciones se seguirán enviando, como hasta ahora, por vía diplomática al Departamento No. 2 del Ministerio de Relaciones Exteriores.*

Con respecto al territorio aduanero y el territorio fiscal de Dinamarca, el 1º de mayo de 1999 entrarán en vigor las siguientes modificaciones relacionadas con la Ley sobre delimitación del mar territorial:

Párrafo 1 del artículo 1 de la Ley de Aduanas (Orden de Promulgación No. 113, de 27 de febrero de 1996, y sus enmiendas):

“El territorio aduanero danés comprende el territorio de Dinamarca y las aguas territoriales, así como el espacio aéreo situado sobre ellos.”

Párrafo 1 del artículo 2 de la Ley relativa al Impuesto sobre el Valor Agregado (Orden de Promulgación No. 634, de 23 de julio de 1997, y sus enmiendas):

“El territorio fiscal danés comprende el territorio de Dinamarca y las aguas territoriales, así como el espacio aéreo situado sobre ellos.”

Copenhague, 28 de abril de 1999.

*Ley No. 200, de 7 de abril de 1999, sobre la delimitación del mar territorial*

1. El mar territorial de Dinamarca está formado por las aguas territoriales exteriores e interiores.
2. Las aguas territoriales exteriores comprenden las zonas de mar que del lado de tierra están delimitadas por las líneas de base aplicables en todo momento referidas en el artículo 3, y del lado del mar por líneas trazadas de manera que la distancia entre cada uno de los puntos de esas líneas y el punto más próximo de la línea de base sea de 12 millas marinas (22.224 metros).

2) Salvo acuerdo en contrario con Estados extranjeros cuyas costas estén situadas frente a las costas del Reino de Dinamarca a una distancia que no exceda de 24 millas marinas o cuyas costas sean adyacentes a las de Dinamarca, el límite exterior de las aguas territoriales exteriores no se extenderá más allá de la línea media cada uno de cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de los dos Estados, a menos que por circunstancias especiales sea necesario delimitarlas de otra manera.

3) El Ministro de Relaciones Exteriores establecerá y promulgará los límites exteriores de las aguas territoriales exteriores y las líneas de base que se utilizarán para medir dichos límites exteriores de conformidad con el artículo 1.

4) En las aguas en que se configuren circunstancias especiales, el Ministro de Relaciones Exteriores podrá decidir que el límite exterior de las aguas territoriales exteriores se fije a una distancia de menos de 12 millas marinas contadas a partir de las líneas de base.

3. Las aguas territoriales interiores comprenden las aguas situadas en el interior de las líneas de base referidas en el párrafo 3 del artículo 2, como las aguas de los puertos y los accesos a éstos, así como las aguas de las radas, bahías, ensenadas, estrechos y canales.

4. El derecho de paso por las aguas territoriales interiores de que gozan actualmente los buques extranjeros en los canales del Gran Cinturón (Store Bælt) y el Pequeño Cinturón (Lille Bælt) y el estrecho de Øresund, que se utilizan normalmente para atravesar esas aguas, se mantiene sin cambios.

5. La presente Ley entrará en vigor el 1º de mayo de 1999, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2) *infra*.

2) La obligación de utilizar los servicios de un práctico de conformidad con el artículo 8 de la Ley de Practicaje (Orden de Promulgación No. 529, de 4 de agosto de 1989) en las partes de las aguas territoriales exteriores que con anterioridad al 1º de mayo de 1999 no constituían aguas territoriales, no entrará en vigor hasta el 1º de enero de 2001.

3) El 1º de mayo de 1999 quedará derogado el Decreto No. 437, de 21 de diciembre de 1966, relativo a la delimitación del mar territorial.

6. La presente Ley no se aplicará a las Islas Feroe ni a Groenlandia, a menos que por Decreto Real se disponga que surtirá efecto también respecto de esas partes del Reino de Dinamarca, con las modificaciones que se requieran en virtud de la situación especial de las Islas Feroe y de Groenlandia.

2) En lo que respecta a Groenlandia, el límite exterior de las aguas territoriales exteriores podrá fijarse a una distancia de menos de 12 millas marinas contadas a partir de las líneas de base.

HECHA en Amalienborg, el 7 de abril de 1999.

Bajo mi firma y sello real.

*Decreto No. 242, de 21 de abril de 1999*

**Decreto relativo a la delimitación del mar territorial de Dinamarca**

De conformidad con lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del artículo 2 de la Ley No. 200, de 7 de abril de 1999, sobre la delimitación del mar territorial, se dictan las normas siguientes:

1. Las aguas territoriales exteriores comprenden las zonas de mar que del lado de tierra están delimitadas por las líneas de base referidas en el artículo 2, y del lado del mar por líneas trazadas de manera que la distancia entre cada uno de los puntos de esas líneas y el punto más próximo de la línea de base sea de 12 millas marinas (22.224 metros), sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 3 a 5. Las líneas divisorias aparecen marcadas en la carta adjunta al presente Decreto.

2. Las líneas de base que se utilizarán para medir los límites de las aguas territoriales exteriores de conformidad con el artículo 1 serán la línea de la costa y las líneas rectas que unen los puntos siguientes, como se indica a continuación:

*Jutlandia – Fenen*

1.	55°04'06".3N	8°23'17".8E	El límite marítimo entre Dinamarca y Alemania
	desde allí una línea recta hasta		
2.	55°12'07".6N	8°24'09".4E	Romo W
	desde allí una línea recta hasta		
3.	55°19'44".6N	8°24'52".4E	Galgerev (Fanø S)
	desde allí una línea recta hasta		
4.	55°26'37".6N	8°18'43".4E	Soren Jessens Sand
	desde allí una línea recta hasta		
5.	55°28'23".6N	8°17'00".4E	Skallingen W
	desde allí la línea de la costa hasta		
6.	55°59'55".5N	8°06'51".7E	Hvide Sande S
	desde allí una línea recta hasta		
7.	55°59'56".2N	8°06'31".8E	Hvide Sande N
	desde allí la línea de la costa hasta		
8.	56°22'18".4N	8°06'56".7E	Torsminde S
	desde allí una línea recta hasta		
9.	56°22'26".2N	8°06'48".5E	Torsminde W
	desde allí una línea recta hasta		
10.	56°22'21".7N	8°06'49".1E	Torsminde N
	desde allí la línea de la costa hasta		
11.	56°41'47".8N	8°11'41".2E	Harboøre Tange NW
	desde allí una línea recta hasta		
12.	56°45'18".8N	8°13'24".2E	Agger Tange W
	desde allí la línea de la costa hasta		
13.	57°44'41".0N	10°39'21".2E	Grenen
	desde allí una línea recta hasta		
14.	57°28'55".0N	10°37'38".3E	Hirsholm S
	desde allí una línea recta hasta		
15.	57°13'43".0N	10°33'07".3E	Holm ved Lyngså
	desde allí una línea recta hasta		

16.	56°58'20".9N	10°19'57".3E	Korsholm N
	desde allí la línea de la costa hasta		
17.	56°58'01".9N	10°19'39".3E	Korsholm S
	desde allí una línea recta hasta		
18.	56°57'15".9N	10°17'31".3E	Egense SE
	desde allí la línea de la costa hasta		
19.	56°43'18".4N	10°20'01".4E	Alsodde
	desde allí una línea recta hasta		
20.	56°42'05".2N	10°20'18".3E	Daemning N
	desde allí la línea de la costa hasta		
21.	56°39'43".0N	10°21'47".4E	Daemning S
	desde allí una línea recta hasta		
22.	56°33'43".2N	10°16'30".0E	Ingerslev Å
	desde allí la línea de la costa hasta		
23.	56°18'05".9N	10°51'52".5E	Katholm Skov S
	desde allí una línea recta hasta		
24.	56°08'04".8N	10°48'38".5E	Hjelm E
	desde allí una línea recta hasta		
25.	55°56'03".8N	10°47'33".5E	Bosserne E
	desde allí una línea recta hasta		
26.	55°51'58".8N	10°40'31".5E	Stålhoj Hage
	desde allí la línea de la costa hasta		
27.	55°45'52".8N	10°37'17".5E	Lushage
	desde allí una línea recta hasta		
28.	55°37'13".8N	10°36'59".6E	Fyns Hoved E
	desde allí la línea de la costa hasta		
29.	55°28'36".8N	10°44'51".6E	Stavreshoved
	desde allí una línea recta hasta		
30.	55°24'53".7N	10°43'36".6E	Risinge Hoved
	desde allí la línea de la costa hasta		
31.	55°17'24".7N	10°51'06".6E	Knudshoved
	desde allí una línea recta hasta		
32.	55°09'25".7N	10°57'15".6E	Langeland N
	desde allí la línea de la costa hasta		
33.	54°43'24".7N	10°41'07".7E	Gulstav Klint
	desde allí una línea recta hasta		
34.	54°49'01".7N	10°25'02".6E	Vejsnaes Nakke
	desde allí la línea de la costa hasta		

- |     |                                       |              |   |
|-----|---------------------------------------|--------------|---|
| 35. | 54°55'09".7N                          | 10°14'44".6E | Vidso Molle S                                 |
|     | desde allí la línea de la costa hasta |              |   |
| 36. | 54°52'24".7N                          | 10°03'57".6E | Pols Huk                                      |
|     | desde allí la línea de la costa hasta |              |   |
| 37. | 54°51'08".6N                          | 9°59'13".6E  | Kegnaes                                       |
|     | desde allí una línea recta hasta      |              |   |
| 38. | 54°49'09".6N                          | 9°56'26".4E  | límite marítimo entre Dinamarca<br>y Alemania |

*Sjaelland y las islas situadas al sur de Sjaelland*

- |     |                                       |              |                         |
|-----|---------------------------------------|--------------|-------------------------|
| 39. | 55°44'37".8N                          | 10°52'07".6E | Rosnaes                 |
|     | desde allí una línea recta hasta      |              |                         |
| 40. | 55°55'08".8N                          | 11°04'48".6E | Sejero N                |
|     | desde allí una línea recta hasta      |              |                         |
| 41. | 56°04'12".8N                          | 11°13'14".6E | Sjaellands Rev          |
|     | desde allí la línea de la costa hasta |              |                         |
| 42. | 56°12'19".9N                          | 11°40'29".6E | arrecife de Hesselø NW  |
|     | desde allí una línea recta hasta      |              |                         |
| 43. | 56°07'46".9N                          | 12°18'38".7E | muelle de Gilleleje     |
|     | desde allí la línea de la costa hasta |              |                         |
| 44. | 56°03'06".9N                          | 12°35'32".7E | Kronborg NW             |
|     | desde allí una línea recta hasta      |              |                         |
| 45. | 56°03'06".9N                          | 12°37'02".7E | en el mar               |
|     | desde allí una línea recta hasta      |              |                         |
| 46. | 56°02'35".9N                          | 12°37'44".7E | en el mar               |
|     | desde allí una línea recta hasta      |              |                         |
| 47. | 56°01'41".9N                          | 12°37'44".7E | en el mar               |
|     | desde allí una línea recta hasta      |              |                         |
| 48. | 56°00'57".9N                          | 12°36'41".7E | en el mar               |
|     | desde allí la línea de la costa hasta |              |                         |
| 49. | 56°00'57".9N                          | 12°35'59".7E | Snekkersten NE          |
|     | desde allí la línea de la costa hasta |              |                         |
| 50. | 55°47'14".9N                          | 12°35'47".7E | puerto de Tarbaek       |
|     | desde allí una línea recta hasta      |              |                         |
| 51. | 55°47'04".7N                          | 12°40'15".8E | arrecife de Tarbaek     |
|     | desde allí una línea recta hasta      |              |                         |
| 52. | 55°41'54".9N                          | 12°50'44".8E | Saltholm NE (en el mar) |
|     | desde allí una línea recta hasta      |              |                         |

53.	55°40'21".9N	12°46'05".8E	Saltholm N
	desde allí la línea de la costa hasta		
54.	55°40'12".9N	12°46'31".8E	en Saltholm
	desde allí una línea recta hasta		
55.	55°37'13".9N	12°48'53".8E	Svaneklapper N
	desde allí una línea recta hasta		
56.	55°36'01".9N	12°49'20".8E	Sondre Flint
	desde allí una línea recta hasta		
57.	55°36'16".9N	12°47'02".8E	Islote al S de Saltholm
	desde allí una línea recta hasta		
58.	55°36'21".9N	12°46'23".8E	Saltholm S
	desde allí una línea recta hasta		
59.	55°32'10".8N	12°42'41".8E	Drogden Light
	desde allí una línea recta hasta		
60.	55°30'55".8N	12°35'31".8E	Aflandshage S
	desde allí una línea recta hasta		
61.	55°19'48".8N	12°27'18".8E	Mandehoved
	desde allí la línea de la costa hasta		
62.	55°17'27".8N	12°27'18".8E	Stevns
	desde allí la línea de la costa hasta		
63.	55°00'28".8N	12°31'17".8E	Hellehavn Nakke
	desde allí la línea de la costa hasta		
64.	54°56'41".7N	12°32'14".8E	Mon Fyr SW
	desde allí una línea recta hasta		
65.	54°50'05".7N	12°09'56".8E	Hestehoved
	desde allí una línea recta hasta		
66.	54°33'36".7N	11°58'24".8E	Gedser Odde SE
	desde allí la línea de la costa hasta		
67.	54°33'32".7N	11°58'15".8E	Gedser Odde S
	desde allí la línea de la costa hasta		
68.	54°33'35".7N	11°52'20".8E	Rodsand S
	desde allí una línea recta hasta		
69.	54°35'35".7N	11°30'51".8E	Hyllekrog
	desde allí la línea de la costa hasta		
70.	54°50'09".7N	10°57'31".7E	Albuen
	desde allí una línea recta hasta		
71.	54°53'16".7N	11°00'55".7E	Tars NW
	desde allí la línea de la costa hasta		

72. 54°54'45".7N 11°01'33".7E Korsnakke SW  
desde allí una línea recta hasta
73. 55°09'34".7N 11°07'58".7E Omo W  
desde allí una línea recta hasta
74. 55°20'48".7N 11°05'32".6E Halsskov  
desde allí una línea recta hasta
75. 55°28'26".8N 11°04'23".6E Musholm  
desde allí una línea recta hasta
76. 55°30'54".8N 11°04'50".6E Reerso  
desde allí una línea recta hasta
77. 55°39'47".8N 10°56'01".6E Asnaes  
desde allí una línea recta hasta
39. 55°44'37".8N 10°52'07".6E Rosnaes

*Laeso*

78. 57°21'50".0N 10°55'55".3E Nordre Ronner  
desde allí una línea recta hasta
79. 57°19'25".0N 11°11'45".3E Syrodde  
desde allí la línea de la costa hasta
80. 57°17'51".0N 11°11'19".3E Bloden Hale  
desde allí una línea recta hasta
81. 57°12'19".0N 11°02'04".3E Hornfiskron SE  
desde allí la línea de la costa hasta
82. 57°11'58".0N 10°59'48".3E Hornfiskron SW  
desde allí una línea recta hasta
83. 57°14'29".0N 10°53'48".3E Sonder Nyland  
desde allí una línea recta hasta
84. 57°15'28".0N 10°52'10".3E Laeso W  
desde allí una línea recta hasta
85. 57°21'19".0N 10°54'07".3E Bordfeld  
desde allí una línea recta hasta
78. 57°21'50".0N 10°55'55".3E Nordre Ronner  
desde allí una línea recta hasta

*Christianso*

86. 55°19'50".9N 15°10'27".1E roca al N de Tat W  
desde allí la línea de la costa hasta
87. 55°19'49".9N 15°10'29".1E roca al N de Tat E  
desde allí una línea recta hasta

88.	55°19'24".9N	15°11'27".1E	roca al N de Christianso
	desde allí una línea recta hasta		
89.	55°19'22".9N	15°11'30".1E	Christianso NE
	desde allí una línea recta hasta		
90.	55°19'06".9N	15°11'52".1E	Osterskaer NE
	desde allí una línea recta hasta		
91.	55°19'04".9N	15°11'51".1E	Osterskaer SE
	desde allí una línea recta hasta		
92.	55°19'03".9N	15°11'48".1E	Osterskaer SW
	desde allí una línea recta hasta		
93.	55°19'01".9N	15°11'16".1E	Christianso S
	desde allí una línea recta hasta		
94.	55°19'22".9N	15°10'32".1E	Graesholm SW
	desde allí una línea recta hasta		
95.	55°19'27".9N	15°10'28".1E	Graesholm SW
	desde allí una línea recta hasta		
96.	55°19'45".9N	15°10'26".1E	roca al S de Tat
	desde allí una línea recta hasta		
97.	55°19'47".9N	15°10'26".1E	roca al S de Tat
	desde allí una línea recta hasta		
98.	55°19'48".9N	15°10'26".1E	Tat W
	desde allí una línea recta hasta		
86.	55°19'50".9N	15°10'27".1E	roca al N de Tat W

*Bornholm*

La línea de la costa.

*Anholt*

La línea de la costa.

3. En la parte septentrional de los estrechos de Skagerrak y Kattegat, entre Skagen y Suecia, el límite exterior del mar territorial estará constituido por las líneas geodésicas rectas que unen los siguientes puntos:

1. 57°56'27".7N      10°43'34".7E
2. 57°47'04".2N      10°58'31".1E
3. 57°43'43".8N      11°01'36".6E

2) En las aguas situadas entre Laeso y Suecia, el límite exterior del mar territorial estará constituido por las líneas geodésicas rectas que unen los siguientes puntos:

4. 57°31'38".6N      11°13'12".0E

5. 57°25'41".3N      11°18'51".5E
6. 57°11'52".3N      11°30'06".7E

3) En las aguas situadas entre Anholt y Suecia, el límite exterior del mar territorial estará constituido por las líneas geodésicas rectas que unen los siguientes puntos:

7. 56°55'57".2N      11°42'53".3E
8. 56°45'16".0N      11°50'45".5E
9. 56°35'46".0N      11°54'37".6E

4) En la parte meridional del estrecho de Kattegat, entre Sjaelland y Suecia, el límite exterior del mar territorial estará constituido por las líneas geodésicas rectas que unen los siguientes puntos:

10. 56°22'18".7N      11°59'42".8E
11. 56°16'55".0N      12°01'59".2E
12. 56°11'02".7N      12°20'29".6E
13. 56°12'52".7N      12°22'06".2E

5) En el Samsø Baelte y en la parte septentrional del Gran Cinturón (Store Baelte), el límite exterior del mar territorial estará constituido por las líneas geodésicas rectas que unen los siguientes puntos:

14. 56°18'40".0N      11°16'03".0E
15. 55°55'48".0N      10°53'00".0E
16. 55°54'48".0N      10°52'36".0E
17. 55°54'15".0N      10°51'48".0E
18. 55°50'18".0N      10°45'00".0E
19. 55°48'42".0N      10°43'48".0E
20. 55°46'48".0N      10°43'42".0E
21. 55°45'30".0N      10°42'32".0E
22. 55°39'42".0N      10°42'24".0E
23. 55°42'30".0N      10°48'00".0E
24. 55°44'00".0N      10°46'55".0E
25. 55°45'00".0N      10°46'48".0E
26. 55°46'20".0N      10°47'36".0E
27. 55°56'30".0N      11°00'00".0E
28. 56°05'48".0N      11°08'54".0E
29. 56°06'42".0N      11°10'18".0E
30. 56°08'12".0N      11°15'10".0E
31. 56°22'54".5N      11°30'23".8E

6) En el Mar Báltico entre Sjaelland y Suecia, el límite exterior del mar territorial estará constituido por las líneas geodésicas rectas que unen los siguientes puntos:

32. 55°20'12".0N      12°38'26".9E
33. 55°19'30".0N      12°35'24".0E
34. 55°13'24".0N      12°36'12".0E

- 35. 55°08'18".0N 12°43'21".0E
- 36. 55°06'42".0N 12°51'00".0E

7) En el Mar Báltico entre Bornholm y Suecia, el límite exterior del mar territorial estará constituido por las líneas geodésicas rectas que unen los siguientes puntos:

- 37. 55°08'51".6N 14°20'54".1E
- 38. 55°16'48".0N 14°31'35".6E
- 39. 55°29'41".2N 14°51'18".4E

8) En la parte occidental del Mar Báltico, incluidos los sectores meridionales del Gran Cinturón (Store Baelt) y el Pequeño Cinturón (Lille Baelt), el límite exterior del mar territorial estará constituido por las líneas geodésicas rectas que unen los siguientes puntos:

- 40. 54°48'18".0N 12°41'36".0E
- 41. 54°37'36".0N 12°14'24".0E
- 42. 54°36'24".0N 12°13'00".0E
- 43. 54°31'30".0N 12°09'42".0E
- 44. 54°28'06".0N 12°08'42".0E
- 45. 54°27'18".0N 12°03'48".0E
- 46. 54°27'18".0N 12°00'00".0E
- 47. 54°27'06".0N 11°47'42".0E
- 48. 54°33'15".0N 11°26'48".0E
- 49. 54°35'24".0N 11°21'48".0E
- 50. 54°36'24".0N 11°17'48".0E
- 51. 54°38'03".0N 11°15'18".0E
- 52. 54°39'48".0N 11°08'00".0E
- 53. 54°40'24".0N 11°00'00".0E
- 54. 54°42'30".0N 10°54'18".0E
- 55. 54°45'21".0N 10°54'00".0E
- 56. 54°44'50".0N 10°49'42".0E
- 57. 54°43'30".0N 10°49'00".0E
- 58. 54°42'00".0N 10°47'18".0E
- 59. 54°41'06".0N 10°45'30".0E
- 60. 54°40'24".0N 10°45'15".0E
- 61. 54°38'33".0N 10°49'30".0E
- 62. 54°34'36".0N 10°42'54".0E
- 63. 54°34'28".0N 10°40'12".0E
- 64. 54°38'40".0N 10°25'12".0E
- 65. 54°44'00".0N 10°19'15".0E
- 66. 54°46'45".0N 10°16'15".0E
- 67. 54°48'48".0N 10°15'00".0E

- |     |              |              |
|-----|--------------|--------------|
| 68. | 54°50'42".0N | 10°15'00".0E |
| 69. | 54°51'12".0N | 10°12'00".0E |
| 70. | 54°45'34".0N | 10°12'00".0E |

El punto 70 se determinará en forma definitiva una vez finalizadas las consultas con Alemania.

4. En el estrecho de Øresund, el límite exterior del mar territorial será idéntico a la línea de demarcación (véanse los párrafos 4 y 6 del artículo 3 *supra*) establecida en la Declaración de 30 de enero de 1932 entre Dinamarca y Suecia y sus posteriores enmiendas (véase el Decreto No. 41, de 22 de febrero de 1932, en el Repertorio A de Legislación y Jurisprudencia, y el Decreto No. 117, de 5 de octubre de 1995, en el Repertorio C de Legislación y Jurisprudencia).

5. En las aguas del Mar del Norte que bordean las costas de Alemania (Lister Dyb), la línea divisoria entre Dinamarca y Alemania se rige por el Protocolo de 3 de septiembre de 1921, sobre la delimitación de la frontera entre Dinamarca y Alemania (véase el Decreto No. 497, de 21 de diciembre de 1923, relativo a los límites entre Dinamarca y Alemania, en el Repertorio A de Legislación y Jurisprudencia). El trazado de la línea divisoria está siendo objeto de consultas con Alemania. No obstante, en la zona objeto de las consultas, los límites exteriores del mar territorial hasta ahora aplicables permanecerán en vigor hasta nuevo aviso.

2) Dinamarca ejerce derechos soberanos con respecto a la exploración y la explotación de los recursos naturales del lecho y el subsuelo del mar en la zona ubicada al norte de la línea divisoria establecida en el Acuerdo de 9 de junio de 1965 entre Dinamarca y la República Federal de Alemania, sobre la delimitación de la plataforma continental en las costas del Mar del Norte (véase el Decreto No. 37, de 11 de junio de 1966, en el Repertorio C de Legislación y Jurisprudencia). Esta línea divisoria constituye también, mientras no se notifique lo contrario, el límite meridional de la zona en la que Dinamarca ejerce derechos de pesca de conformidad con el Acuerdo de 30 de noviembre de 1967 entre Dinamarca y la República Federal de Alemania, relativo a los derechos de pesca en el territorio pesquero de Dinamarca (véase el Decreto No. 23, de 12 de febrero de 1968, en el Repertorio C de Legislación y Jurisprudencia).

3) En las aguas del Mar Báltico que bordean las costas de Alemania (fiordo de Flensburg), la línea divisoria entre Dinamarca y Alemania se rige por el Protocolo de 3 de septiembre de 1921, sobre la delimitación de la frontera entre Dinamarca y Alemania (véase el Decreto No. 497, de 21 de diciembre de 1923, relativo a los límites entre Dinamarca y Alemania, en el Repertorio A de Legislación y Jurisprudencia). El trazado de la línea divisoria está siendo objeto de consultas con Alemania.

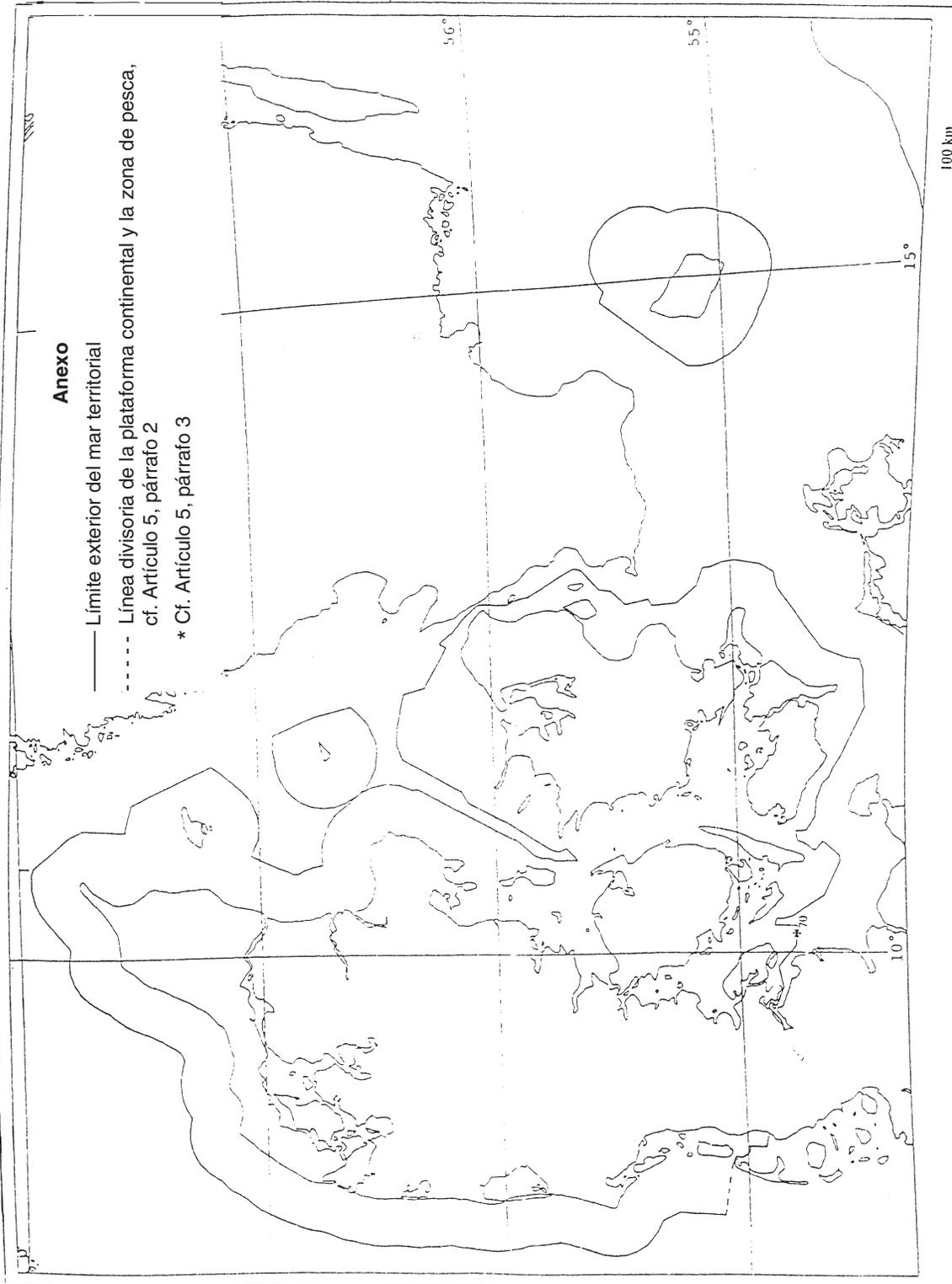
6. El Servicio Nacional de Catastro y Topografía indicará en cartas que estarán a disposición del público las líneas de base referidas en el artículo 2, así como los límites exteriores de las aguas territoriales exteriores referidos en los artículos 1, 3, 4 y 5.

7. Se depositará en poder del Secretario General de las Naciones Unidas una lista de las coordenadas mencionadas en el presente Decreto. Todas las coordenadas están indicadas de acuerdo con el *datum* del Sistema Geodésico Mundial (WGS) 1984.

8. El presente Decreto entrará en vigor el 1º de mayo de 1999.

Ministerio de Relaciones Exteriores, 21 de abril de 1999.

Niels Helveg Petersen



*Ordenanza que rige la entrada en territorio danés de buques de guerra  
y aeronaves militares extranjeros en tiempo de paz*

Yo, Margrethe II, por la gracia de Dios Reina de Dinamarca, vengo en anunciar:

PARTE 1. DISPOSICIONES GENERALES

1. 1) La presente Ordenanza se aplicará a la entrada en territorio danés de buques de guerra y aeronaves militares extranjeros, cuando tanto Dinamarca como el Estado al que pertenece el buque o la aeronave estén en situación de paz.

2) Los buques pertenecientes a un Estado extranjero o utilizados por un Estado extranjero y que no estén destinados exclusivamente a fines comerciales se equiparán con los buques de guerra en lo que respecta a la aplicación de las disposiciones de la presente Ordenanza.

3) Para los efectos de esta Ordenanza, por “paso” se entiende paso inocente en el sentido que le asigna el derecho internacional.

4) En los casos en que, con arreglo a la presente Ordenanza, sea preciso obtener una autorización previa, la solicitud respectiva deberá presentarse con un mínimo de diez días de antelación. Cuando se requiera una notificación previa para el paso, dicha notificación se hará por lo menos tres días hábiles antes de la fecha de paso propuesta.

5) El Ministro de Defensa podrá formular objeciones a las disposiciones de la presente Ordenanza.

2. 1) Para los efectos de esta Ordenanza, por “territorio danés” se entiende el espacio terrestre danés, las aguas territoriales danesas y el espacio aéreo ubicado sobre ambos.

2) Las aguas territoriales danesas comprenden el mar territorial y las aguas interiores, definidas de acuerdo con las normas pertinentes que se encuentren en vigor en el momento de que se trate.

PARTE 2. BUQUES DE GUERRA

3. 1) Los buques de guerra extranjeros no podrán detenerse ni fondear en aguas territoriales salvo cuando hayan obtenido por vía diplomática una autorización previa para hacerlo o cuando la detención o el fondeo sean esenciales para la navegación normal o resulten necesarios por fuerza mayor o por dificultad grave.

2) No obstante, se permitirá el paso simultáneo de más de tres buques de guerra de la misma nacionalidad por el Gran Cinturón (Store Bælt), el Samsø Belt o el estrecho de Øresund pero sujetos al requisito de la notificación previa por vía diplomática. En el caso de los buques mencionados en el párrafo 2 del artículo 1 no será necesaria la notificación.

4. 1) Los buques de guerra podrán pasar por las aguas interiores o permanecer en ellas siempre y cuando hayan obtenido por vía diplomática una autorización previa para ello.

2) No obstante, se permitirá el paso por Hollaenderdybet/Drogden y por el Pequeño Cinturón (Lille Bælt) y, a tales efectos, la navegación necesaria por la ruta más corta a través de las aguas interiores entre Fyn, Endelave y Samsø, sujeto a notificación previa por vía diplomática.

5. Los requisitos de autorización y notificación establecidos en los artículos 3 y 4 no se aplicarán a los buques necesitados de socorro. En caso de dificultad grave, el buque enviará la señal internacional de socorro y dará aviso a la autoridades navales danesas, en lo posible por conducto de una estación de radio costera de Dinamarca.

6. 1) Los buques de guerra que no hayan obtenido la autorización especial correspondiente no podrán realizar actividades científicas ni militares en aguas territoriales danesas.

2) Los submarinos deberán navegar en la superficie mientras se encuentren en aguas territoriales danesas.

3) Los buques de guerra deberán enarbolar el pabellón de la Armada de su país o su pabellón nacional mientras se encuentren en aguas territoriales danesas. No obstante, en puerto, los pabellones podrán utilizarse con arreglo a las normas tradicionales que rigen su exhibición.

### PARTE 3. AERONAVES MILITARES

7. 1) Las aeronaves militares deberán obtener una autorización previa por vía diplomática para aterrizar en territorio danés.

2) La autorización para sobrevolar territorio danés o aterrizar en él se concederá únicamente cuando con anterioridad al vuelo se haya enviado al organismo danés de control de tráfico aéreo competente un plan común de vuelo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El vuelo se llevará a cabo de acuerdo con las directrices establecidas por la OACI y las normas aprobadas por las autoridades aeronáuticas de Dinamarca en relación con dichas directrices.

3) Esta disposición no se aplicará a las aeronaves necesitadas de socorro ni a las aeronaves que, con la aprobación de las autoridades danesas, realicen vuelos con fines humanitarios.

8. 1) Las aeronaves militares que no hayan obtenido la autorización especial correspondiente no podrán realizar actividades científicas ni militares en territorio danés.

2) Las aeronaves militares podrán transportar armas instaladas en forma fija, pero sin municiones. Asimismo, podrán llevar a bordo aparatos fotográficos desprovistos de películas, cintas de vídeo, discos o cualesquiera otros elementos de registro fotográfico. Las aeronaves militares no podrán utilizar sobre territorio danés ningún otro equipo electrónico que no sea el necesario para la navegación.

### PARTE 4. ENTRADA EN VIGOR

9. 1) La presente Ordenanza Real entrará en vigor el 1º de mayo de 1999.

2) Por la presente se deroga la Ordenanza Real No. 73, de 27 de febrero de 1976, relativa a la entrada en territorio danés de buques de guerra y aeronaves militares extranjeros en tiempo de paz.

HECHA en el Palacio de Amalienborg el 16 de abril de 1999.

Bajo mi firma y sello reales

Margrethe R.

### 3. GUINEA ECUATORIAL

*Decreto-Ley No. 1/1999, de 6 de marzo de 1999, por el que se determina la línea media como frontera marítima de la República de Guinea Ecuatorial*

Presidencia

Visto el Decreto-Ley No. 15/1984, que determina el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva de la República de Guinea Ecuatorial;

Visto asimismo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en la que Guinea Ecuatorial es parte; y

De conformidad con el entorno geográfico y los antecedentes significativos de la zona, así como el criterio universal de la equidistancia;

En su virtud, a propuesta del Ministerio del Interior y Corporaciones Locales, previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día \_\_ de marzo de 1999;

Dispongo:

*Artículo 1*

Los límites del Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva en la zona marítima al norte, costa afuera de la Isla de Bioko y Río Muni, República de Guinea Ecuatorial, son las líneas geodésicas que conectan los siguientes puntos:

<i>Puntos</i>	<i>Latitud Norte</i>	<i>Longitud Este</i>	<i>Puntos</i>	<i>Latitud Norte</i>	<i>Longitud Este</i>
1	2°20'14"	9°48'45"	33	3°45'40"	9°08'05"
2	2°20'57"	9°48'04"	34	3°48'03"	9°06'07"
3	2°21'05"	9°48'00"	35	3°48'38"	9°05'30"
4	2°21'17"	9°47'51"	36	3°51'06"	9°03'13"
5	2°22'40"	9°47'21"	37	3°51'10"	9°03'08"
6	2°24'08"	9°45'58"	38	3°54'16"	8°59'37"
7	2°26'26"	9°42'12"	39	3°54'41"	8°58'25"
8	2°27'50"	9°38'39"	40	3°54'48"	8°55'30"
9	2°36'46"	9°06'05"	41	3°56'47"	8°53'17"
10	2°37'47"	9°06'42"	42	3°57'46"	8°49'53"
11	2°42'34"	9°09'21"	43	3°58'29"	8°48'40"
12	2°43'55"	9°10'08"	44	3°59'11"	8°47'47"
13	2°49'23"	9°12'58"	45	4°05'04"	8°40'51"
14	2°51'56"	9°14'05"	46	4°07'20"	8°36'10"
15	2°53'57"	9°15'10"	47	4°07'14"	8°34'30"
16	2°58'54"	9°17'13"	48	4°06'40"	8°33'14"
17	3°02'05"	9°18'29"	49	4°06'12"	8°30'20"
18	3°09'56"	9°16'30"	50	4°06'40"	8°29'30"
19	3°10'56"	9°16'22"	51	4°05'51"	8°27'20"
20	3°13'22"	9°15'59"	52	4°05'40"	8°26'20"
21	3°18'11"	9°15'28"	53	4°05'30"	8°23'48"
22	3°18'41"	9°15'26"	54	4°04'30"	8°21'05"
23	3°21'56"	9°15'34"	55	4°02'29"	8°16'06"
24	3°25'00"	9°15'48"	56	4°01'44"	8°14'43"
25	3°25'32"	9°15'51"	57	4°01'00"	8°13'30"
26	3°32'44"	9°16'44"	58	4°00'09"	8°11'09"
27	3°35'09"	9°15'25"	59	3°58'40"	8°07'45"
28	3°39'03"	9°13'26"	60	3°57'34"	8°05'30"
29	3°40'12"	9°12'44"	61	3°56'35"	8°03'09,23"
30	3°40'21"	9°12'36"	62	3°55'06"	8°00'55"
31	3°42'23"	9°10'48"	63	3°53'50"	7°58'46"
32	3°44'09"	9°09'26"	64	3°52'14"	7°56'02"
			65	3°50'39,23"	7°53'30"

<i>Puntos</i>	<i>Latitud Norte</i>	<i>Longitud Este</i>	<i>Puntos</i>	<i>Latitud Norte</i>	<i>Longitud Este</i>
66	3°49'15"	7°51'43,84"	96	0°42'37"	9°15'06"
67	3°48'30"	7°50'45"	97	0°42'28"	9°16'10"
68	3°46'09,23"	7°48'04"	98	0°42'11"	9°20'00"
69	3°43'54"	7°45'30"	99	0°42'15"	9°21'10"
70	3°41'15"	7°42'20,77"	100	0°42'44"	9°22'32"
71	3°39'52"	7°39'30"	101	0°43'18"	9°23'05"
72	3°36'18,46"	7°36'09,23"	102	0°43'34"	9°23'28"
73	3°33'30"	7°33'09,23"	103	0°43'46"	9°24'44"
74	3°31'50,76"	7°31'48,46"	104	0°44'17"	9°24'44"
75	3°29'18,46"	7°29'48,46"	105	0°44'17"	9°24'45"
76	3°27'38"	7°28'08"	106	0°44'25"	9°25'18"
77	3°25'41,55"	7°26'18,46"	107	0°44'57"	9°26'25"
78	3°04'29"	7°08'33"	108	0°45'56"	9°28'12"
79	3°02'31,75"	7°07'17,45"	109	0°47'03"	9°29'34"
80	2°50'00"	7°25'52"	110	0°52'11"	9°28'46"
81	2°38'34"	7°42'13"	111	0°52'16"	9°28'46"
82	2°31'35,3"	7°53'20,4"	112	0°53'00"	9°28'26"
83	2°25'32"	8°02'40"	113	0°53'05"	9°28'21"
84	2°12'48"	8°21'57"	114	0°57'08"	9°31'31"
85	2°04'01,6"	8°33'00,5"	115	0°57'58"	9°31'47"
86	1°54'45"	8°31'15"	116	0°58'22"	9°32'17"
87	1°49'10"	8°30'15"	117	0°59'13"	9°32'54"
88	1°38'45"	8°27'58"	118	0°59'41"	9°32'55"
89	1°24'14"	8°24'08"	119	0°59'52"	9°32'57"
90	1°17'48"	8°22'48"	120	1°00'37"	9°32'53"
91	1°11'32,65"	8°21'38,75"	121	1°01'30"	9°32'56"
92	1°00'15"	8°18'10"	122	1°01'20"	9°33'38"
93	0°37'25"	8°11'42"	123	1°01'20"	9°34'10"
94	0°41'16"	9°04'14"	124	1°01'11"	9°34'48"
95	0°41'21"	9°04'51"			

### Artículo 2

Los límites de la Zona Económica Exclusiva en la zona marítima al sur, costa afuera de la Isla de Annobón, República de Guinea Ecuatorial, son las líneas geodésicas que conectan los siguientes puntos:

<i>Puntos</i>	<i>Latitud Norte</i>	<i>Longitud Este</i>	<i>Puntos</i>	<i>Latitud Norte</i>	<i>Longitud Este</i>
125	4°29'32"	7°02'06"	129	3°16'18"	7°16'54"
126	4°05'13"	7°08'01"	130	2°23'04"	7°22'23"
127	4°03'12"	7°08'27"	131	2°18'34"	7°22'41"
128	3°40'47"	7°13'22"	132	1°04'27"	7°21'48"

<i>Puntos</i>	<i>Latitud Norte</i>	<i>Longitud Este</i>	<i>Puntos</i>	<i>Latitud Norte</i>	<i>Longitud Este</i>
133	1°38'49"	7°18'28"	138	0°47'15,8"	6°11'30,7"
134	1°37'27"	7°18'17"	139	0°12'54"	5°19'23"
135	1°32'19"	7°17'18"	140	0°41'45,3"	3°37'03,2"
136	1°30'20"	7°16'49"	141	0°54'59,5"	3°12'32,95"
137	1°29'04"	7°16'30"			

### *Artículo 3*

Entre los puntos 125 y 141, el límite de la Zona Económica Exclusiva está constituido por 200 millas náuticas mar adentro de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial.

Todos los puntos y las líneas hacen referencia al Sistema Geodésico Mundial (WGS) 1984.

### *Artículo 4*

Los límites de la jurisdicción marítima de la República de Guinea Ecuatorial, tal como se determina en los artículos 1, 2 y 3 del presente Decreto-Ley, tienen la intención de no causar perjuicios a cualquier otra decisión que pueda tomar el Gobierno en el futuro con cada uno de los Gobiernos de sus países vecinos, respecto a los límites de la indicada jurisdicción marítima en dichas áreas.

### *Disposición derogatoria*

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo dispuesto en el presente Decreto-Ley.

### *Disposición final*

El presente Decreto-Ley entrará en vigor a partir de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado* y en los medios informativos nacionales.

Así lo dispongo por el presente Decreto-Ley, dado en Malabo, a seis días del mes de marzo del año mil novecientos noventa y nueve.

Por una Guinea mejor.

(Firmado) OBIANG NGUEMA MBASOGO

Presidente de la República

## 4. MÓNACO

*Ley No. 1.198, de 27 de marzo de 1998, de aprobación del Código del Mar*

YO, RAINIERO III,  
POR LA GRACIA DE DIOS  
PRÍNCIPE SOBERANO DE MÓNACO

He sancionado y sanciono la Ley que se transcribe a continuación, aprobada por el Consejo Nacional en su reunión del 22 de diciembre de 1997.

## ARTÍCULO 1

Las disposiciones sobre el derecho del mar se codifican como sigue:

### Libro I. Órganos, autoridades y competencias

#### TÍTULO I. CONSEJO DEL MAR

*Artículo L.110-1.* Créase el Consejo del Mar con el cometido de examinar los proyectos de ley o de decreto que se sometan a su consideración en los casos previstos en el presente Código y formular una opinión fundamentada sobre el texto de dichos proyectos.

El Consejo podrá ser consultado sobre cualquier asunto relacionado con el mar, ya sea por orden del Príncipe, a solicitud del Ministro de Estado, o en virtud de la ley.

*Artículo L.110-2.* El Consejo del Mar estará presidido por el Ministro de Estado o por un Consejero de Gobierno designado por dicho Ministro. Sus miembros serán designados por decreto soberano por un período de tres años, que podrá ser renovado.

La composición y el funcionamiento del Consejo se determinarán por decreto soberano.

El Consejo podrá dividirse en secciones.

#### TÍTULO II. COMISIÓN DE INSPECCIÓN

*Artículo L.120-1.* Créase la Comisión de Inspección, con el cometido de realizar las inspecciones de puesta en servicio de los buques, así como las inspecciones anuales y especiales previstas en la ley y los decretos soberanos.

En todos los casos, la Comisión se cerciorará de que el buque se ajusta a los requisitos legales y reglamentarios, particularmente en lo que respecta a su seguridad y la de su tripulación y demás personas a bordo, así como a la protección del medio marino.

A propuesta de la Comisión de Inspección, el Ministro de Estado podrá ordenar la inmovilización de un buque.

El presidente del tribunal de primera instancia, que entenderá y proveerá en el asunto en forma sumaria, podrá ordenar el levantamiento de las medidas decretadas en virtud de lo dispuesto en el párrafo anterior.

*Artículo L.120-2.* La composición y el funcionamiento de la Comisión de Inspección se determinarán por decreto soberano.

#### TÍTULO III. DIRECTOR DE ASUNTOS MARÍTIMOS

*Artículo L.130-1.* El Director de Asuntos Marítimos será el jefe de este servicio estatal creado por decreto soberano, y sus principales cometidos serán:

1. Garantizar la aplicación de las normas sobre el régimen jurídico de los buques;
2. Vigilar el cumplimiento de las normas sobre navegación y seguridad a bordo de los buques;
3. Velar por el respeto del régimen jurídico de la gente de mar;
4. Recaudar diversos impuestos y derechos;
5. Hacer que se comprueben las infracciones a las leyes y reglamentos cuya aplicación se encarga de vigilar.

*Artículo L.130-2.* El Director de Asuntos Marítimos, o cualquier otro funcionario o agente debidamente designado y juramentado a tal efecto, podrá verificar si existe un certificado de seguridad válido a bordo de cualquier buque.

Dicho certificado deberá aceptarse, a menos que existan motivos fundados para creer que el estado del buque o de su equipo no concuerda con las indicaciones que figuran en dicho certificado.

A propuesta del Director de Asuntos Marítimos, el Ministro de Estado podrá ordenar la inmovilización de todo buque que carezca del certificado correspondiente o que represente un peligro para la tripulación y demás personas a bordo, así como para el medio marino.

El presidente del tribunal de primera instancia, que entenderá y proveerá en el asunto en forma sumaria, podrá ordenar el levantamiento de las medidas decretadas en virtud de lo dispuesto en el párrafo anterior.

Si la inspección diera lugar a algún tipo de intervención, el Director de Asuntos Marítimos deberá informar inmediatamente por escrito al cónsul del Estado en que esté matriculado el buque de todas las circunstancias que llevaron a considerar necesaria dicha intervención.

#### TÍTULO IV. DIRECTOR DE SEGURIDAD PÚBLICA, JEFE DE POLICÍA MARÍTIMA

*Artículo L.140-1.* El Director de Seguridad Pública, en su calidad de Jefe de Policía Marítima, ejercerá en los muelles de los puertos y en sus instalaciones, así como en las aguas interiores y territoriales, las mismas potestades que ejerce en otras partes del territorio, en particular con respecto a la seguridad de las personas y los bienes. Será responsable del control de los pasajeros y las tripulaciones de todos los buques, con excepción de los buques de guerra.

Se encargará además de:

1. Fiscalizar la pesca y la navegación en las aguas territoriales y zonas adyacentes, tal como se definen en el artículo L.210-3, con sujeción a lo dispuesto en los convenios internacionales;
2. Organizar y dirigir las operaciones de rescate en el mar, garantizando, cuando sea necesario, la colaboración de todos los servicios especializados.

#### TÍTULO V. COMPROBACIÓN DE INFRACCIONES

*Artículo L.150-1.* Sin perjuicio de las disposiciones específicas en la materia, los oficiales y agentes de la policía judicial, así como los agentes autorizados de la Dirección de Asuntos Marítimos designados y juramentados al efecto, serán los encargados de comprobar las infracciones que se cometan al presente Código.

Los funcionarios y agentes del Estado o de los organismos públicos encargados de realizar las inspecciones o los controles previstos en las disposiciones legislativas y reglamentarias vigentes, debidamente designados y juramentados al efecto, también podrán comprobar dichas infracciones.

*Artículo L.150-2.* El que obstruya o intente obstruir el ejercicio de estas funciones por las personas encargadas de comprobar las infracciones al presente Código será castigado con seis meses a tres años de prisión y con la multa establecida en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.150-3.* El que presente documentos falsos o proporcione información inexacta será castigado con las penas establecidas en el artículo anterior.

#### TÍTULO VI. EXPLOTACIÓN DE LOS PUERTOS

*Artículo L.160-1.* La explotación de los puertos deberá realizarse en las condiciones establecidas en la ley.

## **Libro II. Las zonas marítimas de Mónaco y el medio marino**

### **TÍTULO I. AGUAS TERRITORIALES Y ZONAS MARÍTIMAS BAJO JURISDICCIÓN DEL PRINCIPADO**

*Artículo L.210-1.* El Estado de Mónaco ejerce soberanía sobre sus aguas territoriales y derechos soberanos sobre las zonas marítimas situadas más allá de los límites del mar territorial, en las condiciones establecidas en los convenios internacionales de derecho del mar y en los decretos soberanos necesarios para su aplicación.

*Artículo L.210-2.* Los límites de las aguas territoriales del Principado y los de las zonas marítimas situadas más allá del mar territorial sobre las que el Principado ejerce o puede ejercer derechos soberanos están establecidos en el Convenio de Límites Marítimos entre Francia y Mónaco del 16 de febrero de 1984.

*Artículo L.210-3.* Por “zona adyacente” se entiende toda zona contigua al mar territorial sobre la que el Principado de Mónaco ejerce o puede ejercer los derechos que corresponden a los Estados ribereños de conformidad con el derecho internacional.

### **TÍTULO II. LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN**

#### **CAPÍTULO I. PROCEDIMIENTOS Y MÉTODOS**

##### *Sección I*

##### **Prevención**

*Artículo L.221-1.* Los procedimientos y los métodos adecuados para prevenir los daños causados por las diversas fuentes de contaminación se determinarán por decreto soberano, una vez oída la opinión del Consejo del Mar.

*Artículo L.221-2.* En los decretos soberanos a que se refiere el artículo L.221-1 se establecerá, en particular:

1. La lista de productos y residuos contaminantes;
2. La prohibición o la reglamentación de su uso;
3. La información a los usuarios sobre la forma de utilizarlos y las precauciones que deberán adoptarse;
4. Las condiciones de seguridad a las que deberán ajustarse los establecimientos, obras, equipos e instalaciones fijas o móviles que puedan causar contaminación;
5. Las normas que rigen la importación, la fabricación, la distribución, la venta y el uso de equipos que pueden causar contaminación, o las causas que pueden dar lugar a la prohibición de dichas actividades;
6. Las condiciones que rigen la obtención y el análisis de muestras de control.

##### *Sección II*

##### **Medidas de lucha**

*Artículo L.221-3.* El Ministro de Estado determinará los procedimientos y los métodos adecuados para poner fin a una situación de contaminación, una vez oída la opinión del Consejo del Mar, si correspondiera.

*Artículo L.221-4.* El Ministro de Estado determinará, en particular:

1. Las formas de investigación de todas las fuentes de contaminación del medio marino y de vigilancia continua de dichas fuentes, así como las medidas idóneas para neutralizarlas;
2. Los planes de lucha contra las diversas fuentes de contaminación;
3. Las medidas y los medios de intervención necesarios en situaciones críticas;
4. Las medidas destinadas a poner fin a la contaminación y a reparar los daños en casos de emergencia.

*Artículo L.221-5.* En caso de avería o accidente de un buque, aeronave, estructura o plataforma que transporte o lleve a bordo sustancias nocivas o peligrosas o combustible, que puedan crear un peligro grave para la zona ribereña o los intereses conexos en el sentido de lo dispuesto en el artículo 2-4 del Convenio Internacional de Bruselas de 29 de noviembre de 1969, relativo a la intervención en alta mar en los casos de accidentes de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, se intimará al armador o al propietario del buque, o al propietario u operador de la aeronave, estructura o plataforma, a que adopte todas las medidas necesarias para poner fin a dicho peligro.

En caso de que la intimación no surta efecto o no produzca los efectos esperados dentro del plazo establecido, o de oficio en caso de peligro inminente, el Ministro de Estado podrá ordenar la ejecución de las medidas necesarias, por cuenta y riesgo del armador, propietario u operador, y exigir a éste el reembolso de los gastos en que se hubiera incurrido.

Los bienes y servicios necesarios para la ejecución de las medidas adoptadas en aplicación del presente artículo, o del Convenio Internacional de Bruselas de 29 de noviembre de 1969, podrán obtenerse mediante acuerdo amistoso o a requerimiento de las autoridades competentes.

### *Sección III*

#### Disposiciones penales

*Artículo L.221-6.* Las infracciones a lo dispuesto en los decretos soberanos a que se refieren los artículos L.221-1 y L.221-2 serán castigadas con uno a seis meses de prisión y con la multa establecida en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

En caso de reincidencia, la pena de prisión será de seis meses a un año y el monto máximo de la multa establecida en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal se duplicará.

## CAPÍTULO II. LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS

*Artículo L.222-1.* El capitán de un buque que, en contravención de lo dispuesto en el Convenio internacional de Londres para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 12 de mayo de 1954, proceda, haga proceder o permita que se proceda a descargar en el mar hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos, será castigado con uno a cinco años de prisión y con una multa 50 veces superior a la establecida en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal si se trata de un buque que enarbola el pabellón monegasco y está comprendido dentro del ámbito de aplicación del Convenio citado.

El tribunal podrá además prohibir al infractor que ejerza el mando de un buque por un período que no excederá de cinco años.

En caso de reincidencia, además de aplicarse el artículo 50 del Código Penal, se impondrá la multa máxima prevista en el primer párrafo del presente artículo, cuyo monto podrá incluso duplicarse. La prohibición de ejercer el mando de un buque podrá también imponerse con carácter permanente.

*Artículo L.222-2.* El propietario o el operador de un buque o cualquier otra persona a excepción del capitán, que, en contravención de las prohibiciones establecidas en el Convenio antes citado, imparta la

orden de proceder a la descarga de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos en el mar, será castigada con las penas establecidas en el artículo anterior, cuyos máximos se duplicarán.

*Artículo L.222-3.* Si alguna de las infracciones a que se refiere el artículo L.222-1 se cometiera desde un buque que enarbola el pabellón monegasco pero que, por su tonelaje reducido, no estuviese comprendido dentro del ámbito de aplicación del Convenio de Londres citado anteriormente, el capitán será castigado con seis meses a tres años de prisión y con una multa 10 veces superior a la establecida en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

El propietario o el operador de dicho buque o cualquier otra persona a excepción del capitán que impartiera la orden de proceder a una descarga prohibida será castigado con las penas establecidas en el párrafo anterior, cuyos máximos se duplicarán.

En caso de reincidencia, además de aplicarse el artículo 40 del Código Penal, se duplicará el monto máximo de la multa.

La prohibición de ejercer el mando de un buque podrá imponerse en todos los casos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo L.222-1.

*Artículo L.222-4.* En el caso de los buques previstos en el artículo L.223-3, si la máquina propulsora tiene una potencia inferior al límite establecido por decreto soberano, se aplicarán las siguientes penas:

1. El capitán será castigado con seis días a un mes de prisión y con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas;

2. El propietario, el operador o cualquier otra persona a excepción del capitán que impartiera la orden de proceder a una descarga prohibida será castigado con seis meses a tres años de prisión y con la multa establecida en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

En caso de reincidencia, además de aplicarse el artículo 40 del Código Penal, se duplicará el monto máximo de la multa.

Las disposiciones del presente artículo no se aplicarán a los buques cisterna.

*Artículo L.222-5.* Será castigado con las penas establecidas en los artículos L.222-1, L.222-2, L.222-3 o L.222-4, según el caso:

1. El capitán que por imprudencia, torpeza, descuido, negligencia o incumplimiento de los reglamentos provoque, no domine o no evite un accidente marítimo, en el sentido de lo dispuesto en el Convenio de Bruselas de 29 de noviembre de 1969, que traiga aparejada una descarga que contamine las aguas interiores, el mar territorial o sus zonas adyacentes;

2. El propietario, el operador o cualquier otra persona a excepción del capitán que provoque una descarga en las condiciones previstas precedentemente.

*Artículo L.222-6.* El capitán que por imprudencia, torpeza, descuido, negligencia o incumplimiento de los reglamentos provoque, no domine o no evite una descarga prohibida, tal como se define en el artículo L.222-1, será castigado con tres meses a un año de prisión y con la multa establecida en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

En caso de reincidencia, además de aplicarse el artículo 40 del Código Penal, se duplicará el monto máximo de la multa.

Las mismas penas se aplicarán al propietario, al operador o a cualquier otra persona, a excepción del capitán, que provoque una descarga en las condiciones previstas en el primer párrafo del presente artículo.

En la sentencia de condena se ordenará al propietario u operador del buque que realice las modificaciones o reparaciones necesarias para evitar descargas accidentales en el futuro. También podrá imponerse al buque la prohibición de hacerse nuevamente a la mar hasta tanto no se efectúen dichas modificaciones o reparaciones.

*Artículo L.222-7.* Cuando se produzca una descarga de hidrocarburos o mezcla de hidrocarburos, de acuerdo con la definición del artículo L.222-1, en aguas interiores o en el mar territorial, se aplicarán, según el caso, las penas previstas en los artículos precedentes, cualquiera sea el pabellón del buque y aunque dicho buque esté matriculado en un Estado que no sea parte en el Convenio internacional de Londres citado *supra*.

*Artículo L.222-8.* Las disposiciones de los artículos L.222-1 a L.222-7 no se aplicarán a las descargas que realice un buque para salvar vidas humanas, garantizar su propia seguridad o la de otro buque, o evitar una avería al buque o a la carga.

Tampoco se aplicarán a las descargas resultantes de averías o fugas que haya sido imposible evitar, siempre y cuando se hayan adoptado, una vez ocurrido el hecho, todas las precauciones razonables para detener o reducir la descarga.

*Artículo L.222-9.* Los capitanes de los buques a los que se aplique el artículo L.222-1 deberán llevar el libro registro de hidrocarburos que se establece en el artículo 9 del Convenio internacional de Londres. El capitán que incumpla esta disposición, o que lleve un libro que contenga datos deliberadamente inexactos, será castigado con seis días a un mes de prisión y con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

Se le aplicarán las mismas penas en caso de que se niegue a presentar el libro registro de hidrocarburos a requerimiento de las autoridades competentes, o si trata de oponerse a que éstas examinen dicho libro.

*Artículo L.222-10.* Los capitanes de los buques a los que se apliquen los artículos L.222-3 y L.222-4 deberán llevar un libro registro de hidrocarburos en las condiciones establecidas por decreto soberano; el capitán que incumpla esta disposición, o que lleve un libro que contenga datos deliberadamente inexactos, será castigado con las penas previstas en el artículo anterior.

Se le aplicarán las mismas penas en caso de que se niegue a presentar el libro registro de hidrocarburos a requerimiento de las autoridades competentes, o si trata de oponerse a que éstas examinen dicho libro.

Las disposiciones precedentes no se aplicarán a los buques cuya capacidad sea inferior a las 150 toneladas de registro bruto, con excepción de los buques cisterna.

A partir de su entrada en aguas territoriales monegascas, el capitán de todo buque que transporte hidrocarburos deberá enviar un mensaje al Director de Asuntos Marítimos en el que indicará, en particular, la fecha y hora de su entrada en aguas territoriales, su posición, su rumbo, la velocidad del buque y la índole de su carga.

Cuando navegue a menos de 50 millas de la costa, el capitán deberá informar a la misma autoridad de cualquier accidente marítimo —en el sentido de lo dispuesto en el Convenio de Bruselas de 29 de noviembre de 1969— que sufra su buque.

El capitán que contravenga lo dispuesto en los párrafos cuarto y quinto del presente artículo será castigado con las penas establecidas en el artículo L.222-9.

*Artículo L.222-11.* En todos los casos en que dicte sentencia respecto de una infracción a la prohibición o la reglamentación de las descargas de hidrocarburos o mezclas de hidrocarburos, el tribunal podrá también disponer:

1. Si se trata de un buque que enarbola el pabellón monegasco, que no podrá navegar durante un período de 15 días a seis meses;
2. Si se trata de un buque que enarbola otro pabellón, que no podrá utilizar los puertos del Principado durante un período de un mes a dos años.

En todos los casos, si se comete una nueva infracción, aunque el buque esté al mando de otro capitán, la prohibición podrá imponerse con carácter permanente.

*Artículo L.222-12.* En el caso de las embarcaciones de recreo, las penas previstas en el presente capítulo se aplicarán a la persona que estuviese de hecho a cargo del buque en el momento de cometerse la infracción.

*Artículo L.222-13.* Todo buque desde el cual se cometa alguna de las infracciones previstas en los artículos L.222-1 a L.222-7 podrá ser inmovilizado provisionalmente por decisión del Fiscal General o del juez de instrucción.

La autoridad que adopte tal decisión podrá en cualquier momento dejar sin efecto la orden de inmovilización, ya sea pura y simplemente o a condición de que se preste caución, cuyo monto y forma de pago serán determinados por la misma autoridad.

El destino y la restitución de la caución se regirán por lo dispuesto en los artículos 193 a 200 del Código de Procedimiento Penal.

A petición del capitán, del propietario o del operador del buque, la sala de deliberaciones del Tribunal de Apelaciones, actuando de conformidad con lo dispuesto en la sección XII del título VI del libro I del Código de Procedimiento Penal, podrá dejar sin efecto la orden de inmovilización en las condiciones establecidas en el segundo párrafo del presente artículo, o modificar el monto y la forma de pago de la caución que se hubiera fijado.

*Artículo L.222-14.* El propietario u operador de un buque cuyo capitán haya sido condenado por alguna de las infracciones previstas en el presente capítulo será solidariamente responsable del pago de las multas, costos y daños y perjuicios emergentes de la condena respectiva.

### CAPÍTULO III. LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN RESULTANTE DEL VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS

*Artículo L.223-1.* Prohíbese el vertimiento o la descarga en el mar, ya sea en forma directa o indirecta, de desechos, aguas u otras materias que puedan poner en peligro la salud humana, afectar la calidad del agua del mar, causar daños a los recursos biológicos, la fauna y la flora marinas, transgredir acuerdos o dificultar todo otro uso legítimo del mar.

*Artículo L.223-2.* La lista de los desechos y otras materias cuyo vertimiento se prohíbe en todos los casos y la de aquellos cuyo vertimiento podrá autorizarse por decisión administrativa se establecerán por decreto soberano una vez oída la opinión del Consejo del Mar, indicándose asimismo en dicho decreto las condiciones técnicas necesarias para la obtención de las respectivas autorizaciones.

*Artículo L.223-3.* El capitán de un buque que, en contravención de lo dispuesto en los artículos L.223-1 y L.223-2 y en los Convenios internacionales de Londres de 29 de diciembre de 1972 y de Barcelona de 16 de febrero de 1976 y sus respectivos protocolos, proceda, haga proceder o permita que se proceda a descargar en el mar desechos u otras materias será castigado con uno a cinco años de prisión y con una multa 50 veces superior a la establecida en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal, si se trata de un buque que enarbola el pabellón monegasco y está comprendido dentro del ámbito de aplicación de los Convenios citados.

El tribunal podrá además prohibir al infractor que ejerza el mando de un buque por un período que no excederá de cinco años.

*Artículo L.223-4.* El propietario o el operador de un buque o cualquier otra persona a excepción del capitán que, en contravención de lo dispuesto en los artículos L.223-1 y L.223-2 y en los Convenios de

Londres y Barcelona antes mencionados, imparta la orden de proceder a la descarga en el mar de desechos u otras materias contaminantes o peligrosas será castigado con las penas establecidas en el artículo L.223-3, cuyos máximos se duplicarán.

*Artículo L.223-5.* Será castigado con las penas establecidas en los artículos L.223-3 o L.223-4, según el caso:

1. El capitán que por torpeza, imprudencia, descuido, negligencia o incumplimiento de los reglamentos provoque, no domine o no evite un accidente marítimo —en el sentido de lo dispuesto en el Convenio de Bruselas de 29 de noviembre de 1969— que traiga aparejada una descarga prohibida de desechos u otras materias en las aguas interiores o el mar territorial;

2. El propietario o el operador del buque o cualquier otra persona a excepción del capitán que provoque una descarga prohibida en las condiciones previstas precedentemente.

*Artículo L.223-6.* El capitán que por imprudencia, torpeza, descuido, negligencia o incumplimiento de los reglamentos provoque, no domine o no evite una descarga prohibida, será castigado con tres meses a un año de prisión y con la multa establecida en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

En caso de reincidencia, además de aplicarse el artículo 40 del Código Penal, se duplicará el monto máximo de la multa.

Las mismas penas se aplicarán al propietario, al operador o a cualquier otra persona, a excepción del capitán, que provoque una descarga en las condiciones previstas en el primer párrafo del presente artículo.

En la sentencia de condena se ordenará al propietario u operador del buque que realice las modificaciones o reparaciones necesarias para evitar descargas accidentales en el futuro. También podrá imponerse al buque la prohibición de hacerse nuevamente a la mar hasta tanto no se efectúen dichas modificaciones o reparaciones.

*Artículo L.223-7.* Las disposiciones de los artículos L.223-3, L.223-4, L.223-5 y L.223-6 no se aplicarán a las descargas que realice un buque para salvar vidas humanas o garantizar su propia seguridad o la de otro buque.

Tampoco se aplicarán a las descargas resultantes de averías u otros hechos imposibles de evitar, siempre que se hayan adoptado todas las precauciones razonablemente necesarias.

*Artículo L.223-8.* Cuando se produzca una descarga prohibida en las aguas interiores o el mar territorial, se aplicarán, según el caso, las penas previstas en los artículos L.223-3, L.223-4, L.223-5 o L.223-6, cualquiera sea el pabellón del buque y aunque el mismo esté matriculado en un Estado que no sea parte en los Convenios de Londres y Barcelona citados *supra*.

*Artículo L.223-9.* Las disposiciones de los artículos L.222-11 a L.222-15 se aplicarán a las situaciones previstas en el presente capítulo.

#### CAPÍTULO IV. LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN PROCEDENTE DE FUENTES TERRESTRES

*Artículo L.224-1.* Prohíbese el vertimiento o la descarga, ya sea en forma directa o indirecta, en aguas superficiales o subterráneas y en las aguas interiores o el mar territorial, de todo tipo de desecho, objetos u otras materias que puedan poner en peligro la vida humana, causar daños a los recursos biológicos, la fauna y la flora marinas, comprometer el desarrollo económico o turístico del Principado o dificultar todo otro uso legítimo del mar.

*Artículo L.224-2.* La lista de desechos, objetos u otras materias cuyo vertimiento o descarga esté sujeto a autorización administrativa se establecerá por decreto soberano una vez oída la opinión del Consejo del Mar.

En dicho decreto se indicará también la lista de desechos, objetos u otras materias cuyo vertimiento o descarga estará absolutamente prohibido.

*Artículo L.224-3.* El que infrinja las disposiciones del artículo L.224-1 o los decretos soberanos dictados en aplicación de dicha norma será castigado con uno a cinco días de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 29 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

Si la infracción se comete como consecuencia de una anomalía en el funcionamiento de una instalación, en la explotación de un establecimiento industrial o comercial o en el uso de estructuras similares, la pena será de seis días a un mes de prisión y la multa aplicable será la establecida en el inciso 4 del artículo 25 del Código Penal. Sin embargo, lo dispuesto en el presente párrafo no se aplicará a las descargas resultantes de una anomalía imposible de evitar siempre que, una vez advertida la anomalía, se adopten todas las precauciones razonables para detener o reducir la descarga.

En todos los casos en que la infracción cause un daño irreparable al medio marino, la pena será de uno a seis meses de prisión y la multa aplicable será la prevista en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

El tribunal podrá ordenar la ejecución, dentro del plazo que él mismo determine, de las obras, modificaciones y demás medidas necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones legales.

*Artículo L.224-4.* El propietario o el operador del establecimiento o la instalación será solidariamente responsable del pago de las multas, costos y daños y perjuicios emergentes de la condena dictada contra el autor principal de la infracción.

La misma norma se aplicará al propietario de los desechos, objetos u otras materias cuyo vertimiento o descarga esté prohibido en virtud del artículo L.224-1.

*Artículo L.224-5.* El que no realice las obras o modificaciones exigidas o no adopte las medidas decretadas en virtud del cuarto párrafo del artículo L.224-3 será castigado con tres meses a un año de prisión y con la multa establecida en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

A solicitud del Fiscal General y de acuerdo con las conclusiones del Estado, una vez oída la opinión del Director de Asuntos Marítimos y hasta tanto no se realicen las obras y modificaciones o se adopten las medidas necesarias, el tribunal podrá además:

1. Imponer una sanción pecuniaria conminatoria y fijar su monto, o
2. Prohibir el uso de las instalaciones o estructuras o la explotación de los establecimientos que constituyan la fuente de la contaminación, hasta que se ajusten a la disposiciones pertinentes, o
3. Imponer las prohibiciones previstas en el inciso anterior y autorizar a la Administración para que haga realizar las obras y modificaciones o adopte las medidas necesarias por cuenta de los infractores.

El tribunal podrá asimismo exigir a los infractores que, mientras estén en vigor las prohibiciones mencionadas en los dos incisos precedentes, sigan abonando las remuneraciones, sueldos y demás prestaciones de cualquier tipo que hubieran pagado hasta ese momento a sus empleados, así como las contribuciones de seguridad social correspondientes.

*Artículo L.224-6.* El que, a pesar de las prohibiciones establecidas en el artículo anterior, utilice las instalaciones o estructuras o explote los establecimientos de que se trate o se oponga o intente oponerse a la ejecución de las obras, modificaciones u otras medidas que la Administración haya sido autorizada a

hacer ejecutar o adoptar será castigado con seis meses a tres años de prisión y con la multa establecida en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

### TÍTULO III. PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

*Artículo L.230-1.* Las disposiciones del presente título, sin perjuicio de las contenidas en el título II, apuntan a proteger el medio marino de toda perturbación y a prevenir posibles daños al suelo y al subsuelo y a las estructuras adecuadas que allí se instalen, con el fin de garantizar, mediante la adopción de medidas apropiadas, la conservación y el desarrollo naturales de la fauna y la flora marinas.

Estas disposiciones se aplicarán a la totalidad de las franjas costeras, las aguas interiores y el mar territorial; dentro de dichos límites, podrán designarse zonas específicas con miras a garantizar una protección específica.

*Artículo L.230-2.* La aplicación del artículo anterior se reglamentará, una vez oída la opinión del Consejo del Mar, mediante decretos soberanos que establecerán, en particular:

1. Las condiciones para la navegación en las aguas interiores, el mar territorial y las zonas especialmente protegidas, cuyos límites también se indicarán;
2. Las condiciones para la práctica de deportes náuticos y actividades pesqueras en dichas aguas y zonas;
3. Las condiciones para el ejercicio en dichas aguas y zonas de cualquier actividad que pueda ir en detrimento de la conservación de su calidad ecológica.

*Artículo L.230-3.* Se castigará con seis días a un mes de prisión y con la multa establecida en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas, a quien infrinja los decretos soberanos o las resoluciones ministeriales que:

1. Prohíben o limitan la navegación o el fondeo de buques o embarcaciones;
2. Prohíben la pesca en todas sus formas, o ciertos tipos de actividad pesquera, en determinadas épocas o lugares;
3. Prohíben la pesca o la captura de especies marinas con determinados métodos o equipos prohibidos o no reglamentarios;
4. Prohíben la pesca o la captura de determinadas especies marinas;
5. Prohíben todo acto o hecho que pueda atentar contra la conservación de la fauna o la flora marinas, perturbar el medio marino o causar daños al suelo o al subsuelo o a las estructuras que puedan instalarse en el mar.

En caso de reincidencia, la pena de prisión será de uno a seis meses y la multa aplicable será la prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

El que cometa o intente cometer una infracción en una zona marina que haya sido protegida con el fin de favorecer la repoblación, la conservación y el desarrollo de la fauna y la flora marinas será castigado con tres meses a un año de prisión y con la multa establecida en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal. Las infracciones o tentativas de infracción que se cometan entre la puesta y la salida del sol se castigarán con seis meses a tres años de prisión y con la multa establecida en el inciso 4 del mismo artículo 26.

Podrán confiscarse los buques, embarcaciones o equipos utilizados para cometer alguna de las infracciones previstas en el presente artículo. Dicha confiscación podrá ser sustituida por el depósito de una suma de dinero equivalente al doble de la multa máxima en que se hubiera incurrido.

En caso de condena, el tribunal podrá decretar la confiscación de los buques, embarcaciones o equipos y ordenar su venta o destrucción, o bien la confiscación de la suma de dinero depositada.

## TÍTULO IV. EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL MEDIO MARINO, EL LECHO DEL MAR Y SU SUBSUELO

### CAPÍTULO I. INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA MARINA

*Artículo L.241-1.* Toda persona pública o privada que tenga la intención de realizar una actividad de investigación científica sin fines de lucro en el medio marino, en zonas marítimas o en el lecho del mar o su subsuelo dentro de la jurisdicción de Mónaco deberá obtener previamente una autorización que expedirá el Ministro de Estado.

Los requisitos para la expedición de dicha autorización, que variarán según se trate del mar territorial o de zonas adyacentes, de acuerdo con la definición contenida en el artículo L.210-3, se determinarán por decreto soberano una vez oída la opinión del Consejo del Mar.

*Artículo L.241-2.* No se autorizará ninguna de las actividades previstas en el artículo anterior en los casos siguientes:

1. Cuando la actividad tenga fines distintos de la investigación científica marina sin fines de lucro;
2. Si no ha de realizarse exclusivamente con fines pacíficos;
3. Cuando del examen de la solicitud no surja que la actividad se llevará a cabo mediante el empleo de métodos y medios científicos apropiados, y que no causará daño alguno al medio marino, al lecho del mar o a su subsuelo;
4. Cuando la actividad pueda representar un obstáculo para la navegación o la pesca, o interferir con otros usos legítimos del mar, o comprometer la calidad del medio ambiente;
5. Cuando no se lleve a cabo de conformidad con todos los reglamentos pertinentes aprobados en aplicación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, incluidos los que apuntan a proteger y preservar el medio marino.

*Artículo L.241-3.* Las actividades de investigación científica marina realizadas por personas públicas o privadas monegascas o por organizaciones internacionales competentes autorizadas por el Ministro de Estado estarán eximidas de obtener la autorización a que se refiere el artículo L.241-1, siempre y cuando se ajusten a las condiciones establecidas por decreto soberano una vez oída la opinión del Consejo del Mar.

No obstante, se exigirá la autorización cuando la actividad se lleve a cabo en una zona marítima protegida.

### CAPÍTULO II. EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS DEL LECHO DEL MAR Y SU SUBSUELO

*Artículo L.242-1.* Toda persona pública o privada que tenga la intención de realizar una actividad de exploración o explotación con fines de lucro en el medio marino, el lecho del mar o su subsuelo dentro de la jurisdicción de Mónaco deberá obtener previamente una autorización expedida por el Ministro de Estado.

Los requisitos para la expedición de dicha autorización se determinarán por decreto soberano una vez oída la opinión del Consejo del Mar.

*Artículo L.242-2.* No se autorizará ninguna de las actividades previstas en el artículo anterior en los casos siguientes:

1. Si no ha de realizarse exclusivamente con fines pacíficos;

2. Cuando del examen de la solicitud no surja que la actividad se llevará a cabo mediante el empleo de métodos y medios científicos apropiados, y que no causará daño alguno al medio marino, al lecho del mar o a su subsuelo;

3. Cuando la actividad pueda representar un obstáculo para la navegación o la pesca, o comprometer la calidad del medio ambiente.

### CAPÍTULO III. DISPOSICIONES COMUNES A LAS DISTINTAS ACTIVIDADES DE EXPLORACIÓN, EXPLOTACIÓN E INVESTIGACIÓN

#### *Sección I*

##### Disposiciones generales

*Artículo L.243-1.* El titular de una autorización expedida en virtud de los artículos L.241-1 y L.242-1 deberá contar con la mejor tecnología disponible. Los demás requisitos exigidos para la expedición de las autorizaciones se determinarán por decreto soberano, incluidas las normas mínimas aplicables a la descarga de hidrocarburos y lodo de perforación, las medidas de seguridad, las medidas para el retiro de las instalaciones al finalizar las operaciones, y la obligación de presentar un seguro o garantía financiera que cubra la responsabilidad del operador.

*Artículo L.243-2.* El titular de la autorización deberá comunicar al Ministro de Estado los resultados de todas las actividades de investigación que haya realizado, con cualquier objetivo, dentro del plazo máximo de un año a partir del día en que finalizaron las actividades.

*Artículo L.243-3.* A los efectos del presente capítulo, por “instalaciones y dispositivos” se entenderá:

1. Las plataformas y demás equipos de exploración o explotación y sus accesorios;
2. Las embarcaciones que participen directamente en las operaciones de exploración o explotación.

*Artículo L.243-4.* Podrá establecerse en torno a las instalaciones y dispositivos a que se refiere el artículo anterior una zona de seguridad que se extenderá hasta una distancia que se determinará por decreto soberano y que se medirá a partir de cada uno de los puntos del límite exterior de dichas instalaciones y dispositivos.

Nadie estará autorizado a entrar en esa zona, por el medio que sea, por razones ajenas a las operaciones de exploración o explotación.

Podrán imponerse restricciones al sobrevuelo de las instalaciones y dispositivos y de las zonas de seguridad, en la medida en que sea necesario para la protección de dichas instalaciones y dispositivos y la seguridad de la navegación aérea.

*Artículo L.243-5.* Las instalaciones y dispositivos a que se refiere el inciso 1 del artículo L.243-3 deberán ajustarse a las normas legales relativas a la protección de la vida humana en el mar.

Las instalaciones y dispositivos que tengan capacidad de flotación deberán ajustarse además a las normas legales relativas a la matrícula de buques y la seguridad marítima.

A los efectos de dichas normas legales, se considerará que la persona que asuma la dirección de los trabajos de exploración o explotación a bordo de esas instalaciones y dispositivos es su capitán.

*Artículo L.243-6.* El propietario o el operador de alguna de las instalaciones o dispositivos a que se refiere el inciso 1 del artículo L.243-3, así como la persona que encontrándose a bordo del mismo dirija las actividades de exploración o explotación, serán responsables, cada uno dentro de su esfera de competencia, de la eficacia de la señalización marítima. En todos los casos, los gastos correspondientes a la señalización, incluso dentro de las zonas de seguridad previstas en el artículo L.243-4, serán de cuenta del propietario o el operador.

Si las personas a que se refiere el párrafo anterior no acataran las instrucciones del Ministro de Estado, éste podrá, una vez vencido el plazo fijado en la intimación respectiva sin que se haya verificado el cumplimiento y sin perjuicio de las acciones penales que correspondieren, adoptar de oficio las medidas necesarias por cuenta del propietario o el operador.

Los inspectores podrán acceder libremente a las instalaciones y dispositivos, así como a los aparatos de señalización.

*Artículo L.243-7.* Deberá comunicarse a la autoridad administrativa toda información náutica relativa a las actividades de exploración y explotación del lecho del mar y su subsuelo.

Dicha obligación recaerá, según el caso, sobre el propietario o el operador de la instalación o dispositivo previsto en el artículo L.243-3, o en la persona que, encontrándose a bordo del mismo, dirija los trabajos.

*Artículo L.243-8.* El propietario o el operador deberán retirar por completo todas las instalaciones o dispositivos que hayan dejado de utilizarse. Previamente, el operador deberá haber adoptado, bajo su responsabilidad, todas las medidas necesarias para evitar que se produzcan fugas o filtraciones provenientes del lugar donde se realizaron las operaciones de exploración o explotación.

En caso de omisión o negativa, el Ministro de Estado intimará al operador a que cumpla dicha obligación dentro del plazo que le fijará a tal fin. Si hubiera lugar, podrá procederse de oficio a realizar los trabajos necesarios, por cuenta y riesgo del operador.

En ese caso, el propietario o el operador podrán perder sus derechos sobre las instalaciones y dispositivos.

Podrá autorizarse al propietario o al operador a no retirar todos o parte de los dispositivos que hayan dejado de prestar utilidad pero que sigan siendo de su propiedad, siempre y cuando no representen un peligro para la navegación, la pesca o la integridad del medio marino. En la autorización se establecerán las condiciones en las que podrá permitirse la permanencia de las instalaciones y dispositivos en su lugar de emplazamiento.

## *Sección II*

### Disposiciones penales

*Artículo L.243-9.* El que emprenda una actividad de exploración o investigación científica sin haber obtenido la autorización prevista en el artículo L.241-1, o sin ajustarse a las condiciones establecidas en la misma, será castigado con seis días a un mes de prisión y con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

En caso de reincidencia, el infractor será castigado con uno a tres meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.243-10.* El que emprenda una actividad de exploración o explotación de los recursos del lecho del mar o su subsuelo sin haber obtenido la autorización prevista en el artículo L.241-1, o sin ajustarse a las condiciones establecidas en la misma, será castigado con uno a tres meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

En caso de reincidencia, el infractor será castigado con uno a cinco años de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.243-11.* Cuando entienda en una causa relativa a alguna de las infracciones previstas en los artículos L.243-9 o L.243-10 *supra*, el tribunal podrá también ordenar al infractor que, dentro de un plazo determinado, retire las instalaciones y dispositivos colocados sin autorización, o tome las medidas necesarias para que se ajusten a las condiciones establecidas en dicha autorización.

El infractor que así no lo hiciere incurrirá, según el caso, en las penas establecidas en los citados artículos L.243-9 o L.243-10.

Si al vencimiento del plazo fijado en la sentencia, las instalaciones y dispositivos no hubieran sido retirados por completo o no cumplieran con todas las condiciones establecidas en la autorización, el Ministro de Estado podrá proceder de oficio a la ejecución de los trabajos ordenados por el tribunal, por cuenta y riesgo del infractor.

*Artículo L.243-12.* Cuando se haya levantado un acta de comprobación de una infracción a las disposiciones de los artículos L.243-9 o L.243-10 *supra*, se podrá ordenar la suspensión de los trabajos de exploración o explotación hasta que el tribunal dicte sentencia definitiva, ya sea por decisión del Fiscal General adoptada a solicitud del Ministro de Estado, o de oficio por el juez de instrucción, o por el tribunal que entienda en el proceso penal.

En todos los casos se citará al propietario o al operador para que dé las explicaciones del caso.

La decisión judicial deberá aplicarse en forma inmediata, sin perjuicio de los recursos a que hubiere lugar.

La autoridad judicial podrá en cualquier momento, de oficio o a solicitud del Ministro de Estado, el propietario o el operador, dejar sin efecto la orden de suspensión de los trabajos.

Si la autoridad judicial no hubiera intervenido aún, el Ministro de Estado podrá, en las mismas condiciones, ordenar de oficio la suspensión de los trabajos. Se encargará personalmente de hacer cumplir su decisión, la que quedará sin efecto si no se inicia el proceso penal o si se decreta el sobreseimiento o la absolución.

*Artículo L.243-13.* La continuación de los trabajos de exploración o explotación a pesar de la decisión judicial o administrativa de suspensión se castigará, según el caso, con las penas previstas en los artículos L.243-9 o L.243-10.

*Artículo L.243-14.* La contaminación del mar causada por las instalaciones y dispositivos mencionados en el artículo L.243-3 dará lugar a la aplicación de las disposiciones contenidas en los capítulos II y III del título II del libro II.

En ausencia del capitán, las acciones legales se incoarán, según el caso, contra el propietario, el operador o la persona que, encontrándose a bordo de las instalaciones o dispositivos, dirija las actividades de exploración o explotación.

El propietario o el operador que no hayan dado instrucciones precisas a sus empleados para evitar la contaminación, o que no hayan vigilado el cumplimiento de esas instrucciones, se considerarán cómplices de la infracción.

*Artículo L.243-15.* El propietario o el operador que por negligencia no retiren las instalaciones o dispositivos mencionados en el artículo L.243-8, o que se nieguen a hacerlo, serán castigados, según el caso, con las penas previstas en los artículos L.243-9 o L.243-10.

*Artículo L.243-16.* Las infracciones a las normas del artículo L.243-6 sobre señalización marítima serán castigadas con seis días a tres meses de prisión y con la multa establecida en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

Si como consecuencia de una infracción de ese tipo se produjera el abordaje, el encallamiento o el choque de alguna de las instalaciones o dispositivos previstos en el artículo L.243-3, o de cualquier otro buque, contra un obstáculo visible o conocido, o la instalación, el dispositivo, el buque o su carga sufrieran averías graves, el infractor será castigado con uno a seis meses de prisión y con la multa establecida en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

Si la infracción tuviera como consecuencia la pérdida o la innavegabilidad absoluta del dispositivo, la instalación o el buque a que se refiere el párrafo anterior, o la pérdida de su carga, o si como resultado de la infracción una o más personas perdieran la vida o sufrieran heridas graves, el infractor será castigado con tres meses a dos años de prisión y con la multa prevista en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

El tribunal podrá ordenar en todos los casos que la señalización se ajuste a las normas dentro de un plazo determinado.

En caso de incumplimiento, el Ministro de Estado adoptará las medidas necesarias para regularizar la señalización por cuenta y riesgo del infractor.

*Artículo L.243-17.* Toda infracción a las disposiciones del artículo L.243-7, sobre comunicación de información náutica, se castigará con seis días a tres meses de prisión y con la multa establecida en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

*Artículo L.243-18.* Salvo en caso de fuerza mayor, el que entre por mar o por aire en una de las zonas de seguridad a que se refiere el artículo L.243-4, después de que la autoridad competente haya tomado las medidas necesarias para informar a los navegantes de la existencia de dicha zona, será castigado con seis días a tres meses de prisión y con la multa establecida en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

En caso de reincidencia, el infractor podrá ser castigado con seis meses a dos años de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

El tribunal podrá en todos los casos ordenar la confiscación del buque o la aeronave utilizada para cometer la infracción.

#### CAPÍTULO IV. EXPLOTACIÓN DE LOS RECURSOS VIVOS

##### *Sección I*

##### Disposiciones generales

*Artículo L.244-1.* La explotación de los recursos vivos del medio marino comprende la pesca de distintas especies animales, la acuicultura y la recolección de diversas especies vegetales.

*Artículo L.244-2.* La explotación de los recursos vivos del medio marino, incluidas la pesca de distintas especies animales, la acuicultura y la recolección de especies vegetales, deberá llevarse a cabo de conformidad con las normas reglamentarias pertinentes.

Solamente los pescadores profesionales podrán vender el producto de sus actividades pesqueras.

*Artículo L.244-3.* Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo L.230-2, una vez oída la opinión del Consejo del Mar se establecerán por decreto soberano:

1. Las fechas de apertura y cierre de las distintas zonas de pesca; las zonas en las que se permite la pesca durante todo el año, y las horas durante las cuales se puede pescar;
2. Las medidas de orden y vigilancia que deberán observarse durante la pesca;
3. Las redes, mallas, artefactos e instrumentos de pesca prohibidos;
4. Los procedimientos y métodos de pesca prohibidos;
5. Las normas especiales destinadas a evitar la destrucción de las frezas; las dimensiones mínimas que deben tener las distintas especies de peces, crustáceos y moluscos para que se permita su pesca;
6. Las circunstancias en las que podrán autorizarse excepciones a las prohibiciones establecidas en los incisos 4 y 5 del presente artículo;
7. Los cebos o carnadas prohibidas;
8. En términos generales, las medidas de vigilancia necesarias para garantizar la conservación y el desarrollo de las especies animales y vegetales;
9. Las condiciones de instalación y funcionamiento de establecimientos de acuicultura.

*Artículo L.244-4.* Se prohíbe la captura de peces o crustáceos por medio de explosivos, electrocución, armas de fuego o drogas.

*Artículo L.244-5.* Se prohíbe la venta, el transporte, la venta callejera o cualquier otro uso del producto de actividades de pesca prohibidas.

## *Sección II*

### Disposiciones penales

*Artículo L.244-6.* El que use explosivos, electrocución, armas de fuego o drogas para la pesca será castigado con 6 a 18 meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

En caso de reincidencia, el máximo de la pena de prisión se elevará a dos años, y el máximo de la multa será el doble del previsto en el artículo anterior.

*Artículo L.244-7.* Sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en el artículo L.230-3, las infracciones a las demás disposiciones del presente capítulo y a los decretos soberanos y las resoluciones ministeriales que las reglamentan se castigarán con uno a cinco días de prisión y con la multa establecida en el inciso 3 del artículo 29 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

En caso de reincidencia antes de transcurrido un año desde la infracción anterior, la pena de prisión será de seis días a un mes y la multa aplicable será la prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.244-8.* Las redes, mallas, artefactos e instrumentos de pesca prohibidos serán confiscados y en la sentencia respectiva se dispondrá su destrucción en todos los casos.

También se confiscarán los buques, embarcaciones y equipos utilizados para cometer el delito. La sentencia de condena respectiva podrá disponer su embargo y posterior venta.

*Artículo L.244-9.* La confiscación de un buque o embarcación podrá ser sustituida por el depósito de una suma de dinero equivalente al doble de la multa máxima en que se hubiera incurrido. La sentencia de condena podrá disponer la confiscación de la suma depositada.

*Artículo L.244-10.* El propietario, el operador, el capitán o cualquier otra persona responsable de un buque, que haya sido acusada de infringir los decretos soberanos o las resoluciones ministeriales a que se refiere el artículo L.244-7, no podrá abandonar el puerto hasta que haya depositado una suma de dinero equivalente al doble de la multa máxima en que hubiera incurrido.

## **Libro III. Buques y otras embarcaciones marítimas**

### **TÍTULO I. RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS BUQUES**

#### **CAPÍTULO I. NATURALIZACIÓN**

##### *Sección I*

##### Disposiciones generales

*Artículo L.311-1.* El derecho de un buque a enarbolar el pabellón de Mónaco le será conferido mediante la naturalización.

La naturalización será concedida por el Ministro de Estado, y se hará constar en un acta de naturalización.

El contenido, así como las formas de expedición, convalidación y uso del acta de naturalización, se determinarán por decreto soberano.

La nacionalidad del buque quedará confirmada mediante la expedición de un certificado anual de nacionalidad.

La expedición de dicho certificado estará supeditada al pago del derecho anual de naturalización previsto en el artículo L.311-8.

*Artículo L.311-2.* Los requisitos exigidos a los buques para la obtención de la naturalización se determinarán por decreto soberano.

*Artículo L.311-3.* No se exigirá la naturalización:

1. A las embarcaciones que figuren en el inventario de un buque que haya obtenido la naturalización;
2. A las embarcaciones y artefactos flotantes que, por su propio diseño, no se consideren buques;
3. A las embarcaciones de recreo que salgan al mar por períodos breves y en forma esporádica y limitada, con fines de demostración o prueba, por cuenta de sus constructores, revendedores o importadores.

La aplicación del presente artículo se reglamentará por decreto soberano.

*Artículo L.311-4.* La Dirección de Asuntos Marítimos llevará un registro en el que anotará, respecto de cada uno de los buques que hayan obtenido la naturalización, los datos exigidos por decreto soberano, que permitan identificar al buque y a su propietario o propietarios.

En dicho registro deberán inscribirse los documentos a que se refieren los artículos L.314-10, L.315-15, L.316-3, L.317-3, L.317-8, L.317-14, L.317-16 y L.511-3.

*Artículo L.311-5.* El propietario de un buque naturalizado deberá comunicar a la Dirección de Asuntos Marítimos cualquier modificación que se introduzca en las características del buque, oportunamente establecidas por decreto soberano.

La misma exigencia regirá respecto de cualquier cambio que se opere en la propiedad o la copropiedad del buque o en el domicilio de su propietario o propietarios.

La declaración deberá formularse ante la Dirección de Asuntos Marítimos dentro del plazo de tres meses. En caso de modificación de las características del buque, el plazo se contará a partir de la fecha de finalización de los trabajos respectivos.

*Artículo L.311-6.* El acta de naturalización sólo podrá utilizarse en relación con el buque para el que haya sido expedida. No podrá transferirse a título oneroso ni gratuito.

No obstante, el propietario de un buque podrá darlo en préstamo o arrendamiento. En ese caso, la validez del acta de naturalización estará supeditada a la inscripción del préstamo o arrendamiento ante la Dirección de Asuntos Marítimos.

La aplicación del presente artículo se reglamentará por decreto soberano.

*Artículo L.311-7.* Ningún capitán de un buque naturalizado en Mónaco podrá hacerse a la mar sin llevar a bordo el acta de naturalización vigente.

## *Sección II*

### Derecho anual de naturalización

*Artículo L.311-8.* Todo propietario de un buque al que se haya otorgado el beneficio de la naturalización estará obligado al pago de un derecho anual por tal concepto.

Esta obligación no regirá respecto de los buques que enarbolan el pabellón del Príncipe o que sean de propiedad del Estado o hayan sido fletados por éste.

Tampoco se aplicará a los buques y embarcaciones que pertenezcan a escuelas de deportes náuticos autorizadas por resolución ministerial, o fletados por dichas academias.

*Artículo L.311-9.* La base imponible y la tasa del derecho aplicable, así como el monto de las sanciones por mora, se fijarán por decreto soberano, en el que se indicarán también las formas de recaudación del derecho y las sanciones aplicables.

### *Sección III*

#### Disposiciones penales

*Artículo L.311-10.* El que, en forma fraudulenta y por el medio que sea, obtenga o haga obtener, o intente obtener o hacer obtener, el beneficio de la naturalización de un buque incurrirá en una pena de seis meses a tres años de prisión y en la multa establecida en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.311-11.* El que, estando en conocimiento de la naturalización fraudulenta de un buque, no impida o trate de impedir que dicho buque se haga a la mar, o acepte ejercer el mando de dicho buque o lo ejerza, incurrirá en las penas previstas en el artículo anterior.

El capitán podrá además ser sancionado con la prohibición de ejercer el mando de un buque por un período que no excederá de cinco años.

El que, sin tener derecho a ello, enarbole en su buque el pabellón de Mónaco o ejerza el mando de dicho buque incurrirá en las mismas penas.

*Artículo L.311-12.* El que, en contravención de lo dispuesto en el artículo L.311-6, utilice, ceda o intente ceder en forma fraudulenta un acta de naturalización incurrirá en las penas establecidas en el artículo L.311-10.

*Artículo L.311-13.* En cada uno de los casos previstos en los artículos precedentes, si se reiterara la infracción, además de aplicarse el artículo 40 del Código Penal se impondrá la multa máxima prevista en el inciso 3 del artículo 26 de dicho Código, y podrá prohibirse al infractor, con carácter permanente, que ejerza el mando de un buque.

*Artículo L.311-14.* El capitán de un buque que incumpla lo dispuesto en el artículo L.311-7 incurrirá en la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

La misma pena se aplicará al que en los hechos sea el responsable del buque en el momento de la infracción.

En caso de reincidencia, además de aplicarse el artículo 40 del Código Penal, podrá imponerse al infractor la prohibición de ejercer el mando de un buque por un período que no excederá de cinco años.

*Artículo L.311-15.* El propietario de un buque que no comunique a la Dirección de Asuntos Marítimos cualquier modificación que se introduzca en las características de un buque naturalizado, o cualquier cambio que se opere en la propiedad o copropiedad del buque o en el domicilio de su propietario o propietarios, incurrirá en la multa establecida en el inciso 3 del artículo 29 del Código Penal.

## CAPÍTULO II. LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES

*Artículo L.312-1.* El propietario de un buque podrá limitar su responsabilidad en las condiciones establecidas en los convenios internacionales.

La misma norma se aplicará a las personas que, con arreglo a dichos convenios, se consideren asimiladas a los propietarios.

*Artículo L.312-2.* El tribunal de primera instancia será competente para determinar el derecho de un propietario a limitar su responsabilidad y para entender en los procedimientos de liquidación.

### CAPÍTULO III. LA HIPOTECA NAVAL

*Artículo L.313-1.* Los buques pueden gravarse con hipoteca, y sólo pueden hipotecarse por acuerdo de partes.

Se puede constituir hipoteca sobre un buque en construcción.

La hipoteca es válida únicamente cuando se otorga sobre uno o más buques claramente designados y por una suma determinada.

*Artículo L.313-2.* El contrato en virtud del cual se constituye una hipoteca naval debe celebrarse por escrito, so pena de nulidad, y puede otorgarse en documento privado.

Pueden celebrarse contratos hipotecarios en el extranjero.

*Artículo L.313-3.* No podrá constituirse hipoteca sobre un buque, so pena de nulidad, sino por su propietario o un mandatario de éste que acredite tener poder especial para ello.

El copropietario que desee hipotecar su parte indivisa en un buque no podrá hacerlo sino con la autorización de los copropietarios cuyas partes indivisas representen la mayor parte del valor del buque; la omisión de este requisito acarreará la nulidad de la hipoteca.

*Artículo L.313-4.* La hipoteca constituida sobre un buque o una parte indivisa de un buque se extenderá, a menos que se pacte lo contrario, al casco, aparejos, equipos, máquinas y demás accesorios del buque.

Si la embarcación se pierde o sufre averías, se entenderán subrogadas al valor de la misma y sus accesorios:

- a) La indemnización debida al propietario por los daños sufridos por la embarcación;
- b) Las sumas debidas al propietario como contribución a las averías gruesas sufridas por la embarcación;
- c) La indemnización debida al propietario por operaciones de socorro o salvamento realizadas con posterioridad a la inscripción de la hipoteca, cuando dichas operaciones hayan causado la pérdida o la avería de la embarcación hipotecada;
- d) La indemnización debida por el asegurador del casco de la nave.

Son válidos los pagos realizados de buena fe antes de que se deduzca oposición.

*Artículo L.313-5.* Los requisitos de publicidad y el plazo de validez de la hipoteca se establecerán por decreto soberano. La hipoteca sólo es oponible a terceros a partir de su publicación.

La validez y la eficacia de la hipoteca que el comprador de una embarcación adquirida o construida en el extranjero constituya sobre ésta antes de naturalizarla estarán sujetas a su publicación en Mónaco.

La misma norma se aplicará a la hipoteca constituida por el vendedor o el fabricante de un buque antes de venderlo siempre que la hipoteca se haya publicado en debida forma con anterioridad a la venta.

*Artículo L.313-6.* Si existen dos o más hipotecas sobre el mismo buque o sobre la misma parte de un buque, su orden de prelación se determinará en función de sus fechas de inscripción respectivas.

Las hipotecas inscritas el mismo día tendrán la misma prelación, con independencia de la hora de su inscripción.

*Artículo L.313-7.* La hipoteca subsistirá por un período de 10 años a partir de la fecha de su inscripción, y caducará si no se reinscribe antes del vencimiento de dicho plazo.

*Artículo L.313-8.* La inscripción otorga a los intereses la misma prelación que al capital, siempre que en el documento constitutivo de la hipoteca y en su inscripción se indique el tipo de interés.

*Artículo L.313-9.* Si el título constitutivo de la hipoteca se ha emitido a la orden, su negociación por endoso entrañará la cesión del derecho hipotecario.

*Artículo L.313-10.* Las inscripciones se reducen o se cancelan por el consentimiento de las partes interesadas que tengan capacidad para ello, o en virtud de una sentencia inapelable o pasada en autoridad de cosa juzgada.

*Artículo L.313-11.* Los acreedores con hipoteca inscrita podrán embargar y hacer vender el buque hipotecado para que se les clasifique y se les pague por orden de preferencia, de acuerdo con la fecha de sus respectivas inscripciones.

La hipoteca naval sigue al buque, cualquiera sea su poseedor.

*Artículo L.313-12.* Si la hipoteca grava únicamente una parte indivisa del buque, el acreedor sólo podrá embargar y hacer vender la parte indivisa hipotecada a su favor. No obstante, si la hipoteca grava más de la mitad del buque, el acreedor, después de embargar el buque, podrá hacerlo vender en su totalidad a condición de que se cite a los copropietarios para la venta.

En todos los casos de copropiedad, las hipotecas otorgadas por uno o más copropietarios sobre una parte indivisa del buque durante el período de indivisión subsistirán después de la partición o la venta en subasta.

No obstante, si la venta se realiza mediante subasta judicial, el derecho de los acreedores que tengan hipoteca solamente sobre una parte indivisa del buque se limitará a su derecho de preferencia sobre la parte del precio que corresponda a la parte hipotecada.

*Artículo L.313-13.* El tribunal de primera instancia será competente para entender en el procedimiento de embargo y venta forzosa del buque o de la parte indivisa hipotecada.

*Artículo L.313-14.* Se prohíbe todo acto voluntario que traiga aparejada la pérdida de la naturalización de un buque hipotecado. Todo acto fraudulento que se cometa en contravención de esta prohibición será nulo y hará incurrir a su autor en las penas establecidas en el artículo 337 del Código Penal.

*Artículo L.313-15.* Las hipotecas previstas en el presente Código se aplican únicamente a los buques de 20 o más toneladas de registro bruto.

#### CAPÍTULO IV. CRÉDITOS PRIVILEGIADOS

*Artículo L.314-1.* Los créditos siguientes tendrán privilegio sobre el buque, sobre el flete del viaje durante el que se originó el crédito privilegiado, y sobre los accesorios del buque y del flete adquiridos a partir del comienzo del viaje:

1. Las costas judiciales y demás gastos relacionados con la venta del buque y la distribución del precio de venta obtenido;

2. Los derechos de practica, las tarifas portuarias y de movimiento y demás tasas de índole similar, así como los gastos de depósito y conservación del buque desde su entrada en el último puerto hasta el momento de su venta;

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 475 del Código de Comercio, las obligaciones derivadas de la contratación del capitán, la tripulación y demás personas empleadas a bordo, así como las contribuciones, los intereses y los recargos por atraso a que se refiere el artículo 1938-60 del Código Civil;

4. Las remuneraciones adeudadas por concepto de salvamento y asistencia y la contribución del buque a las averías gruesas;

5. Las indemnizaciones por abordaje u otros accidentes de navegación o por daños causados a instalaciones portuarias; las indemnizaciones por lesiones corporales a pasajeros o miembros de la tripulación, y las indemnizaciones por pérdida o averías de la carga o del equipaje;

6. Los créditos emergentes de:

a) Los contratos celebrados o las operaciones realizadas por el capitán lejos del puerto de matrícula, en virtud de sus potestades legales, para atender a las necesidades reales de conservación del buque o de continuación del viaje, con independencia de que el capitán sea o no al mismo tiempo el propietario del buque, y sin que interese que el acreedor sea él mismo o un proveedor, una empresa de reparaciones, un prestamista u otro contratista;

b) Los contratos celebrados o las operaciones realizadas por el consignatario del buque para satisfacer las necesidades reales de conservación del buque o de continuación del viaje.

*Artículo L.314-2.* Los créditos privilegiados constituyen garantías reales legales no inscritas, y tienen prelación respecto de cualquier crédito hipotecario.

*Artículo L.314-3.* Los acreedores pueden invocar además los privilegios del derecho común, pero esos privilegios no tendrán prelación respecto de los créditos hipotecarios.

*Artículo L.314-4.* Los accesorios del buque y del flete a que se refiere el artículo L.314-1 son:

1. Las indemnizaciones debidas al propietario por los daños materiales sufridos por el buque y no reparados, o por la pérdida del flete;

2. Las indemnizaciones debidas al propietario por averías gruesas que consistan en daños materiales sufridos por el buque y no reparados, o que hayan determinado la pérdida del flete;

3. Las remuneraciones adeudadas al propietario por operaciones de socorro o salvamento realizadas antes de finalizado el viaje, una vez deducidas las sumas destinadas al capitán y demás personas al servicio del buque.

El precio del pasaje se asimilará al flete.

*Artículo L.314-5.* No se consideran accesorios del buque o del flete las indemnizaciones debidas al propietario en virtud de contratos de seguros, ni las sumas aportadas por el Estado en concepto de primas, subvenciones u otros subsidios.

*Artículo L.314-6.* Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo L.314-1, el privilegio de que gozan los créditos de las personas al servicio del buque se aplicará al conjunto de los fletes pagaderos por todos los viajes realizados durante el curso del mismo contrato de trabajo.

*Artículo L.314-7.* Los créditos correspondientes a un mismo viaje preferirán entre sí en el orden en que figuran en el artículo L.314-1.

Los créditos comprendidos en el mismo inciso tendrán la misma prelación y, si el precio de venta fuera insuficiente, se pagarán a prorrata.

No obstante, los créditos previstos en los incisos 4 y 6 del artículo L.314-1, en cada una de sus categorías, se pagarán en forma preferente en orden inverso a las fechas en que se generaron.

Los créditos derivados de un mismo hecho se reputarán originados en el mismo momento.

*Artículo L.314-8.* Los créditos privilegiados de cada viaje tendrán preferencia sobre los correspondientes al viaje anterior.

Sin embargo, los créditos emergentes de un mismo contrato de trabajo que abarque varios viajes tendrán la misma prelación que los créditos generados en el último de dichos viajes.

*Artículo L.314-9.* Los privilegios previstos en el artículo L.314-1 siguen al buque, cualquiera sea su poseedor.

Dichos privilegios se extinguen en el plazo de un año, salvo en el caso de los créditos correspondientes a los suministros referidos en el inciso 6 del artículo L.314-1, cuyo privilegio caduca a los seis meses.

Los plazos se aplican:

1. A los privilegios que garantizan las remuneraciones correspondientes a las operaciones de socorro y salvamento, a partir del día en que finalizaron dichas operaciones;

2. A los privilegios que garantizan el pago de las indemnizaciones por abordaje y otros accidentes y por lesiones corporales, a partir del día en que se causó el daño;

3. A los privilegios que garantizan los créditos por pérdida o averías de la carga o del equipaje, a partir de la fecha de entrega de la carga o del equipaje, o de la fecha en que deberían haberse entregado;

4. A los privilegios que garantizan los créditos por concepto de reparaciones o suministros y demás créditos a que se refiere el inciso 6 del artículo L.314-1, a partir del momento en que se generaron.

En todos los demás casos, el plazo se contará a partir de la fecha en que el crédito se haga exigible.

*Artículo L.314-10.* Independientemente de los modos generales de extinción de las obligaciones, los privilegios previstos en el presente capítulo se extinguen:

1. Por la confiscación del buque como consecuencia de la transgresión de leyes aduaneras, policiales o de seguridad;

2. Por la venta judicial del buque;

3. En caso de transferencia voluntaria de la propiedad del buque, dos meses después de la inscripción del acta de transferencia en el registro a que se refiere el artículo L.311-4.

*Artículo L.314-11.* El privilegio sobre el flete podrá ejercerse mientras el flete esté pendiente de pago, o cuando la suma correspondiente al flete se encuentre en poder del capitán o del representante del propietario. La misma norma se aplicará al privilegio sobre los accesorios.

*Artículo L.314-12.* Las disposiciones del presente capítulo se aplican tanto a los buques explotados por su propietario, como a los explotados por un armador no propietario o por un fletador principal, salvo cuando el propietario haya sido despojado de la posesión por un acto ilícito y, además, el acreedor no actúe de buena fe.

## CAPÍTULO V. EMBARGO DE BUQUES

### *Sección I*

#### Disposiciones generales

*Artículo L.315-1.* Cualquier buque podrá ser embargado y vendido por orden judicial con arreglo a las normas del presente capítulo.

*Artículo L.315-2.* Toda decisión judicial o acto relacionado con el embargo de un buque deberá notificarse al Director de Asuntos Marítimos, a petición de la parte que primero lo solicite.

*Artículo L.315-3.* En cuanto tome conocimiento de un embargo por la notificación de la decisión que lo ha autorizado, el Director de Asuntos Marítimos prohibirá la partida del buque embargado.

*Artículo L.315-4.* A pesar de la existencia del embargo, el presidente del tribunal de primera instancia podrá, mediante una decisión adoptada sumariamente, autorizar la salida del buque para uno o más viajes determinados. Para obtener dicha autorización, el solicitante deberá prestar caución suficiente en favor del acreedor embargante.

El Presidente determinará entonces el plazo dentro del cual el buque deberá regresar al puerto en que fue embargado, plazo que podrá modificarse según las circunstancias. Si al vencimiento de dicho plazo el buque no hubiera regresado al puerto, se entregará al acreedor la suma depositada en garantía.

### *Sección II*

#### Embargo preventivo

*Artículo L.315-5.* El embargo preventivo puede decretarse a solicitud de parte por el presidente del tribunal de primera instancia.

La autorización podrá concederse desde el momento en que se justifique la existencia de un crédito que en principio parezca tener fundamento. Dicha autorización podrá supeditarse a que el acreedor demuestre previamente su solvencia o, en su defecto, a que preste caución mediante un instrumento emitido a nombre del secretario general del tribunal o que quedará depositado en poder de éste o de un depositario.

El demandante podrá ser llamado a responder ante el tribunal de primera instancia por los perjuicios causados como consecuencia del embargo del buque o por los gastos derivados de la caución o garantía prestadas para liberar al buque o impedir el embargo.

*Artículo L.315-6.* El embargo preventivo impide la salida del buque. No menoscaba en modo alguno los derechos del propietario.

*Artículo L.315-7.* En la orden de autorización del embargo se dará al acreedor un plazo no mayor de un mes para que inicie la acción de validez del embargo preventivo o presente la demanda sobre el fondo del asunto, so pena de la nulidad del embargo.

*Artículo L.315-8.* El presidente del tribunal de primera instancia podrá ordenar el levantamiento del embargo, contra el depósito, en poder de un depositario designado por el Presidente de dicho tribunal, de una suma suficiente para garantizar el pago del capital, intereses y gastos, y que estará afectada exclusivamente al pago del crédito del acreedor embargante.

Cuando un buque haya sido embargado y se haya depositado una caución o garantía para obtener el levantamiento del embargo o evitar que éste fuese trabado, no se podrá proceder, con respecto a la misma deuda y al mismo acreedor, a trabar un nuevo embargo sobre el mismo buque o sobre cualquier otro buque perteneciente al mismo propietario, ni podrá exigirse el depósito de nuevas cauciones o garantías.

*Artículo L.315-9.* El acreedor embargante deberá, so pena de nulidad, notificar el embargo al propietario dentro del plazo de tres días, adjuntando copia del acta respectiva.

El embargo se notificará al Director de Asuntos Marítimos y al cónsul del Estado cuyo pabellón enarbole el buque, con copia del acta respectiva.

### *Sección III*

#### Ejecución del embargo

*Artículo L.315-10.* No se podrá proceder a la ejecución del embargo antes de transcurridas 24 horas de practicada la intimación de pago.

*Artículo L.315-11.* La intimación se hará al propietario personalmente o en su domicilio.

Cuando el crédito tenga privilegio sobre el buque con arreglo a lo dispuesto en el artículo L.314-1, la intimación podrá hacerse al capitán del buque.

La intimación se hará con plazo de 10 días.

*Artículo L.315-12.* El embargo será trabado por el alguacil, quien consignará en el acta respectiva:

- El nombre, la profesión y el domicilio del acreedor por cuya cuenta actúa;
- El título ejecutivo que da lugar a la acción;
- La suma cuyo pago se reclama;
- La fecha de la intimación de pago;
- El domicilio constituido dentro del Principado a los efectos del juicio, en caso de que el acreedor no tenga allí su domicilio legal;
- Los nombres del propietario y el capitán;
- El nombre, el tipo, el arqueo y la nacionalidad del buque;

— La descripción de las chalupas, botes, aparejos y demás equipos del buque, provisiones y tanques de combustible.

El alguacil designará un depositario.

Nadie estará obligado a aceptar el cargo de depositario.

*Artículo L.315-13.* El embargo se notificará al Director de Asuntos Marítimos y al cónsul del Estado cuyo pabellón enarbole el buque dentro de un plazo máximo de siete días.

*Artículo L.315-14.* El acreedor embargante deberá, en el plazo de tres días, notificar el embargo al propietario del buque mediante la entrega de una copia del acta respectiva, y hacerlo citar para que comparezca ante el tribunal de primera instancia a fin de notificarse personalmente de la providencia que hará lugar a la venta de los bienes embargados.

Si el propietario no tuviera domicilio en el Principado, las notificaciones y citaciones se harán personalmente al capitán del buque embargado o, en ausencia de éste, a la persona que represente al propietario o al capitán. El plazo ordinario de la citación de comparecencia se computará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 158 del Código de Procedimiento Civil.

*Artículo L.315-15.* Si el buque es de nacionalidad monegasca, el acta de embargo se inscribirá en el registro a que se refiere el artículo L.311-4.

*Artículo L.315-16.* Cuando el buque sea de nacionalidad monegasca, el acreedor embargante podrá solicitar al Director de Asuntos Marítimos que le expida una constancia de las inscripciones existentes.

Dentro de los siete días siguientes, el embargo se notificará a los acreedores inscritos en los domicilios constituidos por dichos acreedores en sus respectivas inscripciones.

En la notificación a los acreedores se indicará la fecha en que deberán comparecer ante el tribunal.

*Artículo L.315-17.* Cuando el buque embargado no sea de nacionalidad monegasca, la notificación se dirigirá al cónsul del Estado cuyo pabellón enarbole el buque.

*Artículo L.315-18.* El tribunal determinará en su resolución el precio mínimo, las condiciones de venta y, para el caso de que no hubiera ofertas, la fecha en que se procederá a una nueva subasta con una base inferior, que se indicará en la misma resolución.

*Artículo L.315-19.* La venta se realizará ante el tribunal de primera instancia, 15 días después de la colocación del anuncio respectivo y su publicación en el *Journal de Monaco*, sin perjuicio de las demás publicaciones que pueda ordenar el tribunal.

No obstante, el tribunal podrá disponer que la venta se celebre ante un notario en la oficina de éste, o ante un corredor marítimo.

En los dos últimos casos, la resolución judicial determinará la forma de publicación de la venta.

*Artículo L.315-20.* Los anuncios se fijarán en el puente del buque embargado, en la puerta principal del tribunal de primera instancia y en los locales de la Dirección de Asuntos Marítimos.

*Artículo L.315-21.* En los anuncios se deberá indicar:

- El nombre, la profesión y el domicilio del ejecutante;
- Los títulos que dan lugar a la ejecución;
- El monto de la suma adeudada;
- El domicilio constituido por el ejecutante dentro del Principado;
- El nombre, la profesión y el domicilio del propietario del buque embargado;
- El nombre del buque, si está construido o en construcción, el nombre del capitán y la fuerza motriz del buque si fuera de propulsión mecánica;
- El lugar en que se encuentra el buque;

- El precio mínimo y las condiciones de venta;
- El día, el lugar y la hora de la subasta.

*Artículo L.315-22.* Las acciones reivindicatorias se iniciarán y presentarán ante el secretario general del tribunal antes de la adjudicación.

Las acciones reivindicatorias que se inicien después de la subasta se convertirán de pleno derecho en acciones de oposición a la entrega de las sumas provenientes de la venta.

*Artículo L.315-23.* Las acciones de oposición a la entrega del precio deberán promoverse a más tardar tres días después de la adjudicación; vencido dicho plazo, no serán admitidas.

*Artículo L.315-24.* El demandante u oponente dispondrá de tres días completos para presentar sus argumentos.

El demandado dispondrá de tres días completos para contestar.

Se aplicará lo dispuesto en el artículo 648 del Código de Procedimiento Civil.

*Artículo L.315-25.* La adjudicación del buque hará cesar al capitán en sus funciones, sin perjuicio de su derecho a reclamar indemnización.

La adjudicación cancela los privilegios y las hipotecas que graven al buque.

*Artículo L.315-26.* No se admitirá la puja en las ventas judiciales.

*Artículo L.315-27.* El adjudicatario deberá depositar el precio que hubiera ofrecido, deducidos los gastos, en la oficina del secretario general del tribunal, en un plazo de 24 horas, so pena de declararse la nulidad de la subasta.

*Artículo L.315-28.* En caso de falta de pago o incumplimiento de la obligación de depositar el precio, se hará una nueva publicación con arreglo a lo dispuesto en los artículos L.315-19, L.315-20 y L.315-21, y tres días más tarde se procederá a una segunda subasta del buque por incumplimiento del primer adjudicatario, el que estará obligado al pago de las pérdidas, daños y perjuicios, intereses y gastos que se hubieran originado.

*Artículo L.315-29.* Dentro de los cinco días siguientes a la consignación del precio, el adjudicatario deberá presentar una solicitud ante el presidente del tribunal de primera instancia para que designe un juez ante el cual deberán comparecer los acreedores, a cuyos efectos se les citará mediante notificación en sus domicilios constituidos, a fin de llegar a un acuerdo amistoso con respecto al pago del precio.

*Artículo L.315-30.* El aviso de la convocatoria se fijará en la sala de audiencia del tribunal y en el *Journal de Monaco*.

El término del emplazamiento será de 15 días, y no se prorrogará por razones de distancia.

*Artículo L.315-31.* Los acreedores que se opongan deberán presentar sus títulos de crédito al secretario general del tribunal dentro de los tres días siguientes a la intimación que les hubiera hecho el acreedor embargante o el tercero embargado; si no lo hicieran, se procederá a la distribución del precio de venta sin que sean tenidos en cuenta.

*Artículo L.315-32.* En caso de que los acreedores no lleguen a un acuerdo sobre la distribución del precio, se levantará acta de sus pretensiones y objeciones.

Dentro del plazo de ocho días, cada acreedor deberá presentar ante el secretario general del tribunal una solicitud de clasificación de su crédito, acompañada de la documentación en que funde su pretensión.

A petición del primero que lo solicite, se citará a los acreedores, mediante acta extrajudicial simple, a que comparezcan ante el tribunal, el que dictará resolución respecto de todos ellos, incluidos los acreedores privilegiados.

*Artículo L.315-33.* El plazo de apelación será de 10 días contados a partir de la notificación de la resolución judicial, sin perjuicio de las prórrogas establecidas por razón de la distancia en materia de procedimiento civil.

*Artículo L.315-34.* Dentro de los ocho días siguientes al vencimiento del plazo de apelación y, en caso de que se apele, dentro de los ocho días siguientes a la resolución correspondiente, el juez formulará una relación de los créditos clasificados por orden de preferencia con respecto al capital, los intereses y los gastos. Los intereses de los créditos incluidos en la clasificación dejarán de correr en perjuicio del ejecutado.

*Artículo L.315-35.* La clasificación de los acreedores y la distribución del dinero se harán entre los acreedores privilegiados e hipotecarios por su orden de prelación, y entre los demás acreedores a prorrata de sus créditos. Cada acreedor es clasificado con respecto al capital y también con respecto a los intereses y gastos.

*Artículo L.315-36.* Por disposición del juez comisionado, el secretario del tribunal entregará la relación de los créditos clasificados, tal como se prevé en materia de bienes inmuebles.

En la misma resolución se autorizará la cancelación de las inscripciones de los acreedores no incluidos en la clasificación. Se procederá a dicha cancelación a solicitud de cualquiera de las partes interesadas.

*Artículo L.315-37.* El embargo de una o más partes indivisas de un buque y la distribución del precio de su venta en subasta judicial se registrarán por las normas precedentes con las modificaciones que se detallan a continuación.

El embargo deberá notificarse a los demás copropietarios con arreglo a lo dispuesto en los párrafos segundo y tercero del artículo L.315-16.

En el caso previsto en el artículo L.317-25, el tribunal que entienda en el procedimiento de embargo dictará resolución sobre las oposiciones antes de la adjudicación.

## CAPÍTULO VI. RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS BUQUES Y ACTOS RELATIVOS A LOS BUQUES

*Artículo L.316-1.* Sin perjuicio de las normas especiales establecidas en la presente Ley y en sus decretos reglamentarios, se aplicarán a los buques las normas del derecho común aplicables a los bienes muebles.

Todo acto constitutivo, traslativo o extintivo del dominio o de cualquier otro derecho real sobre un buque que haya obtenido la naturalización deberá otorgarse por escrito so pena de nulidad.

En dichos actos deberán consignarse los datos que permitan identificar a las partes interesadas en el buque. Los datos que deberán mencionarse se establecerán por decreto soberano.

*Artículo L.316-2.* La misma norma se aplicará a los contratos de fletamento por tiempo determinado que transfieren al fletador la calidad de armador, así como a los contratos de arrendamiento de buques a casco desnudo y las transferencias de fletes acordados por un plazo superior a un año o que en virtud de su prórroga puedan llegar a tener una duración similar.

*Artículo L.316-3.* Los actos previstos en los artículos L.316-1 y L.316-2 deberán transcribirse en el registro a que se refiere el artículo L.311-4 y anotarse al dorso del acta de naturalización. Mientras no se cumpla esta doble formalidad, dichos actos serán inoponibles frente a los terceros que hayan adquirido de buena fe derechos sobre el buque y los hayan conservado con arreglo a la ley.

*Artículo L.316-4.* El que construya un buque por cuenta de otro seguirá siendo el propietario del buque hasta que lo entregue, a menos que se convenga lo contrario.

El contrato de construcción deberá consignarse por escrito. La misma norma se aplicará a las modificaciones del contrato original.

La transferencia del dominio se opera en el momento de la recepción del buque, una vez probado éste en forma concluyente.

El constructor responde de los vicios ocultos aunque el comprador haya recibido el buque sin formular reservas.

La acción de garantía contra el constructor prescribe al cabo de un año. En el caso de los vicios ocultos, el plazo se cuenta a partir del día en que se descubren.

*Artículo L.316-5.* Cuando se haya declarado el concordato judicial o la liquidación de los bienes del constructor del buque, y por tal motivo éste no termine la construcción, la persona por cuenta de quien se estuviera construyendo el buque tendrá derecho a que se le adjudique la propiedad del buque y los materiales acopiados, a cambio del pago del precio estimado del buque, deducidos los pagos a cuenta. Podrá luego terminar a su costo la construcción del buque en el mismo lugar, corriendo por su cuenta los gastos de ocupación del astillero.

## CAPÍTULO VII. PROPIEDAD DE LOS BUQUES

*Artículo L.317-1.* Los buques pueden ser de propiedad de una persona física o jurídica.

*Artículo L.317-2.* Los buques pueden también explotarse en régimen de condominio. Los convenios relativos a la propiedad de los buques deben hacerse constar por escrito, so pena de nulidad.

*Artículo L.317-3.* La propiedad se dividirá en cuotas o partes alícuotas. En el registro a que se refiere el artículo L.311-4 deberá anotarse el número de cuotas y el copropietario a quien corresponde cada una.

*Artículo L.317-4.* Las decisiones relativas a la explotación en régimen de condominio se adoptarán por quienes tengan la participación mayoritaria en el valor del buque, salvo en el caso previsto en el artículo L.317-21.

Cada copropietario tendrá derecho a un voto por su cuota parte en la propiedad.

Las decisiones que se adopten deberán notificarse a todos los copropietarios.

*Artículo L.317-5.* La minoría podrá recurrir judicialmente las decisiones adoptadas por la mayoría, aunque se haya estipulado lo contrario. Dichos recursos deberán interponerse dentro del plazo de tres años a partir de la notificación de la decisión.

Se declarará la nulidad de la decisión cuando ésta contenga vicios de forma o cuando sea contraria al interés general de los copropietarios y se haya adoptado con el único fin de favorecer a la mayoría en perjuicio de la minoría.

*Artículo L.317-6.* Cuando no pueda alcanzarse la mayoría, o en caso de anulación reiterada de las decisiones de la mayoría, el tribunal podrá, a solicitud de cualquiera de los copropietarios, designar un administrador interino, u ordenar la venta del buque en subasta, o adoptar ambas medidas.

*Artículo L.317-7.* La mayoría puede confiar la administración del buque a uno o varios administradores, que pueden ser copropietarios o personas sin participación alguna en la propiedad del buque.

*Artículo L.317-8.* La designación, la renuncia o el despido de los administradores debe hacerse conocer a terceros mediante su inscripción en el registro a que se refiere el artículo L.311-4.

*Artículo L.317-9.* En caso de que no se designe un administrador, o de que no se cumpla el requisito de publicidad establecido en el artículo anterior para hacer conocer a terceros la existencia de uno o varios administradores, se considerará que todos los copropietarios del buque son sus administradores.

*Artículo L.317-10.* En caso de pluralidad de administradores, éstos actuarán de común acuerdo.

*Artículo L.317-11.* El administrador tiene plenas facultades para actuar en todas las circunstancias en ejercicio de su función de administración en nombre de los copropietarios.

Toda limitación contractual de las potestades de los administradores carecerá de efectos frente a terceros.

*Artículo L.317-12.* El capitán debe acatar las instrucciones del administrador.

*Artículo L.317-13.* Los copropietarios del buque participan en las ganancias y soportan las pérdidas de la explotación a prorrata de sus respectivas cuotas de dominio. En la misma proporción deben contribuir a los gastos derivados de la copropiedad y responder a las solicitudes de fondos que haga el administrador.

*Artículo L.317-14.* Los copropietarios administradores responden ilimitada y solidariamente por las deudas de la copropiedad, aunque se estipule lo contrario.

Igual responsabilidad tendrán los copropietarios no administradores, pero sólo en caso de que no se pacte lo contrario.

Los pactos en contrario previstos en el párrafo anterior serán oponibles a terceros únicamente a partir de su inscripción en el registro a que se refiere el artículo L.311-4.

*Artículo L.317-15.* La muerte, la incapacidad o la liquidación de los bienes de un copropietario no hacen cesar de pleno derecho el régimen de condominio.

*Artículo L.317-16.* Cada copropietario puede disponer de su cuota. La enajenación de su parte alícuota por un copropietario debe inscribirse en el registro a que se refiere el artículo L.311-4.

*Artículo L.317-17.* Cada copropietario responde por las deudas contraídas antes de la inscripción de la enajenación prevista en el artículo L.311-4.

*Artículo L.317-18.* Las enajenaciones que traigan aparejada la pérdida de la nacionalidad monegasca de un buque sólo podrán realizarse con la autorización de los demás copropietarios, aunque se haya estipulado lo contrario.

*Artículo L.317-19.* Los copropietarios que sean miembros de la tripulación del buque podrán, en caso de ser despedidos, salir del régimen de condominio y obtener de los demás copropietarios el reembolso de su cuota parte. En caso de desacuerdo, y a falta de un compromiso de arbitraje, el tribunal fijará el precio de la cuota.

A menos que las partes acuerden otra cosa, dicho precio deberá pagarse dentro del plazo de un mes a partir de la fecha en que haya sido fijado en forma definitiva, ya sea por las partes de común acuerdo o por decisión judicial.

*Artículo L.317-20.* Cada copropietario puede hipotecar su cuota parte en las condiciones y formas previstas en el artículo L.313-1 y siguientes.

*Artículo L.317-21.* El administrador puede hipotecar el buque con el consentimiento de la mayoría de intereses que representen las tres cuartas partes del valor del buque.

*Artículo L.317-22.* La explotación común del buque termina por su venta forzosa en subasta judicial, su venta en subasta voluntaria o por decisión judicial.

*Artículo L.317-23.* La venta en subasta voluntaria será decidida por la mayoría de intereses que representen los dos tercios del valor del buque. En la decisión de proceder a la subasta se determinarán las modalidades de la venta.

*Artículo L.317-24.* El tribunal que decreta la cesación del condominio en aplicación del artículo L.317-6 fijará las condiciones de venta del buque.

*Artículo L.317-25.* Si un embargo grava partes que representan más de la mitad del buque, la venta se extenderá a todo el buque, salvo oposición de los demás copropietarios por motivos reconocidos como serios y legítimos.

## TÍTULO II. INCIDENTES MARÍTIMOS

### CAPÍTULO I. ABORDAJES

*Artículo L.321-1.* El abordaje es el choque entre un buque y cualquier otro medio de navegación, o entre un buque y cualquier tipo de artefacto flotante, con excepción de los que estén amarrados en forma permanente.

Sólo puede haber abordaje entre buques que navegan o pueden navegar.

Una vez ocurrido un abordaje, el capitán de cada uno de los buques que hayan entrado en colisión estará obligado, siempre y cuando pueda hacerlo sin poner en grave peligro a su buque, su tripulación y sus pasajeros, a prestar auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros.

Deberá poner en conocimiento del otro buque el nombre, la nacionalidad y el puerto de matrícula de su buque, así como el lugar del que proviene y el lugar al que se dirige.

En caso de abordaje, las indemnizaciones por los daños causados a los buques, a las personas o a las cosas que estuvieran a bordo se regirán por lo dispuesto en el presente capítulo, sin tener en cuenta las aguas en que se haya producido el abordaje.

*Artículo L.321-2.* Si el abordaje ha sido consecuencia de un hecho fortuito o se ha producido por causa de fuerza mayor, o existen dudas acerca de las causas del accidente, los daños serán soportados por quienes los hayan sufrido, sin tener en cuenta si ambos buques, o uno solo de ellos, estaban anclados en el momento del abordaje.

*Artículo L.321-3.* Si el abordaje se ha producido por culpa de uno de los buques, la reparación de los daños correrá por cuenta de ese buque.

*Artículo L.321-4.* Si ha habido culpa por parte de ambos buques, la responsabilidad de cada buque será proporcional a la gravedad de la culpa en que hubiera incurrido. No obstante, si no pudiera establecerse dicha proporción, ambos buques responderán por igual.

La reparación de los daños causados a los buques, a su carga o a los efectos o demás bienes de las tripulaciones, los pasajeros u otras personas que se encontraran a bordo se regirá por las mismas normas, sin responsabilidad solidaria frente a terceros.

Sin embargo, habrá responsabilidad solidaria frente a terceros por los daños derivados de la muerte o las heridas, sin perjuicio de la acción que pueda iniciar la parte que haya pagado más de lo que estaba legalmente obligada a pagar.

*Artículo L.321-5.* La responsabilidad prevista en los artículos precedentes subsiste en caso de que el abordaje se haya producido por culpa de un práctico, aun cuando su intervención fuera obligatoria.

*Artículo L.321-6.* Las disposiciones precedentes se aplican a la reparación de los daños causados por un buque a otro, aun cuando no exista abordaje.

*Artículo L.321-7.* Las acciones de indemnización de daños prescriben a los dos años contados a partir del incidente.

La acción prevista en el tercer párrafo del artículo L.321-4 prescribe en el plazo de un año contado a partir de la fecha de pago.

Los plazos de prescripción no corren cuando el buque no ha podido ser apresado en aguas sometidas a la jurisdicción de Mónaco o de Francia.

Las normas relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques se aplican a las acciones que surgen de lo dispuesto en el presente capítulo.

*Artículo L.321-8.* Las disposiciones del presente capítulo, a excepción de lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo L.321-7, se aplican a los buques del Estado o afectados a un servicio público.

## CAPÍTULO II. ASISTENCIA

*Artículo L.322-1.* El auxilio prestado a buques en peligro por otros buques, así como los servicios de la misma índole que se prestan los buques entre sí, se regirán por lo dispuesto en el presente capítulo, con independencia de las aguas en que se hayan prestado.

*Artículo L.322-2.* Toda asistencia que haya sido de utilidad dará lugar a una remuneración equitativa, aun cuando los buques pertenezcan al mismo propietario.

Salvo acuerdo en contrario, no se deberá remuneración alguna cuando el auxilio prestado no tenga un resultado útil, considerándose tal la prevención o la limitación de la contaminación o cualquier otro daño al medio ambiente.

La suma debida no podrá en ningún caso superar el valor de los efectos salvados. Sin embargo, cuando quien presta la asistencia interviene en relación con un buque que, por sí mismo o por su carga, constituye una amenaza de daño inminente al medio ambiente, tendrá derecho a una indemnización equivalente a los gastos en que hubiera incurrido, incluida la amortización razonable del material utilizado.

No se deberá remuneración alguna por el rescate de personas.

Quienes, en las mismas situaciones de peligro, salven vidas humanas, tendrán derecho a una parte equitativa de la remuneración otorgada a los que hayan salvado al buque, la carga y los accesorios.

*Artículo L.322-3.* No tendrán derecho a remuneración alguna quienes hayan participado en operaciones de socorro a pesar de la prohibición expresa y razonable del buque auxiliado.

*Artículo L.322-4.* El remolcador sólo tendrá derecho a una remuneración por la asistencia prestada al buque remolcado cuando haya prestado servicios extraordinarios que no puedan considerarse parte de la ejecución del contrato de remolque.

*Artículo L.322-5.* El monto de la remuneración será fijado por las partes de común acuerdo o, en su defecto, por el tribunal.

De la misma manera se determinará la proporción en que habrá de distribuirse la remuneración entre los salvadores, o entre los propietarios, el capitán y la tripulación de cada uno de los buques que hayan participado en la operación de socorro.

Si el buque que presta auxilio es extranjero, la distribución se hará con arreglo a su legislación nacional.

*Artículo L.322-6.* Las dificultades que surjan como consecuencia de una operación de socorro que haya dado o no lugar a un acuerdo serán de competencia del tribunal de primera instancia.

El tribunal tendrá plenas facultades para determinar la validez y el carácter equitativo del acuerdo.

El tribunal establecerá o modificará la remuneración que deberá pagarse a quien haya prestado la asistencia, teniendo en cuenta las circunstancias, principalmente el valor del buque o de la carga, y el peligro corrido por ambos.

*Artículo L.322-7.* El que presta la asistencia no es responsable frente al buque auxiliado ni frente a terceros.

No obstante, podrá invocarse su responsabilidad en caso de dolo o culpa inexcusable. Es inexcusable la culpa deliberada, que implica la conciencia de la probabilidad del daño y su aceptación imprudente sin motivos justificados.

*Artículo L.322-8.* La acción de reclamación del pago de la remuneración prescribe a los dos años contados a partir de la fecha de finalización de las operaciones de socorro.

Sin embargo, el plazo de prescripción no corre cuando el buque no ha podido ser apresado en aguas sometidas a la jurisdicción de Mónaco o de Francia.

La acción de responsabilidad contra el que prestó la asistencia tiene el mismo plazo de prescripción.

*Artículo L.322-9.* Todo capitán tiene la obligación de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar, siempre que pueda hacerlo sin arriesgar seriamente a su buque, su tripulación o sus pasajeros.

El propietario del buque no será responsable de las infracciones a lo dispuesto en el párrafo anterior, a menos que haya intervenido efectivamente y en forma directa.

*Artículo L.322-10.* Las disposiciones del presente capítulo, con excepción de lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo L.322-8, se aplicarán a los buques del Estado o a los afectados a un servicio público.

Lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo L.322-5 no se aplicará a los buques del Estado.

El auxilio prestado entre buques pertenecientes al Estado no dará lugar a remuneración.

### TÍTULO III. EL CAPITÁN

*Artículo L.330-1.* El capitán es el jefe del grupo humano a bordo del buque, el jefe de la expedición marítima y el representante del armador.

A falta de un capitán titular, sus funciones serán desempeñadas por la persona que en los hechos ejerza habitualmente el mando del buque.

*Artículo L.330-2.* El capitán es designado por el armador del buque o, en el caso de los contratos de fletamento que transfieren al fletador las potestades del armador, por dicho fletador.

En caso de fallecimiento o impedimento del capitán por enfermedad, heridas o cualquier otra causa, el primer oficial ejercerá de pleno derecho el mando del buque hasta la llegada al primer puerto de escala.

En caso de fallecimiento o impedimento por enfermedad, heridas o cualquier otra causa, del primer oficial que debería asumir el mando del buque en la situación indicada precedentemente, y hasta la llegada del buque al primer puerto de escala, las funciones del capitán recaerán en el oficial de cubierta que figure en el rol de la tripulación con el grado más alto y, en caso de agotarse la lista de esos oficiales, en el oficial maquinista de más alto grado dentro de la escala jerárquica y así sucesivamente.

*Artículo L.330-3.* El capitán debe tener el diploma o título exigido para el tipo de navegación que realice el buque.

*Artículo L.330-4.* La contratación del capitán se rige por las disposiciones del libro VI.

*Artículo L.330-5.* El capitán responde de las faltas que cometa en el desempeño de sus funciones.

*Artículo L.330-6.* Salvo en caso de impedimento, el capitán está obligado a conducir personalmente el buque a la entrada y salida de los puertos, radas, canales y ríos, aun cuando la reglamentación exija la presencia de un práctico a bordo.

El capitán de todo buque monegasco o extranjero está obligado, dentro de las aguas territoriales e interiores de Mónaco, a respetar las normas de tráfico marítimo derivadas de los usos internacionales, así como las normas sobre las distancias mínimas aplicables al pasaje frente a las costas monegascas.

*Artículo L.330-7.* El capitán debe velar por que se realicen las inspecciones exigidas por la reglamentación.

*Artículo L.330-8.* En todo tipo de buques, el capitán debe tener a bordo:

- El acta de naturalización;
- Los certificados de seguridad y las constancias reglamentarias de las inspecciones exigidas;

y, según el tipo de navegación de que se trate:

- El rol de la tripulación;
- La póliza de fletamento y los manifiestos de carga;

— Los manifiestos y demás documentación aduanera relativa al buque y a su carga; y todo otro documento que exija la reglamentación.

*Artículo L.330-9.* El capitán debe redactar su diario de navegación y velar por que los demás libros de a bordo se lleven en debida forma.

En caso de producirse un incidente, deberá además redactar un informe detallado y hacerlo certificar, dentro de las 24 horas siguientes a su llegada, por el magistrado competente y, en el extranjero, por el Cónsul de Mónaco o, en su defecto, por el magistrado competente del lugar de llegada.

*Artículo L.330-10.* El diario de navegación y el libro de a bordo hacen fe de los hechos que en ellos se consignan, salvo prueba en contrario.

*Artículo L.330-11.* Al finalizar el viaje, el capitán debe cumplir con las formalidades exigidas a la llegada a puerto.

*Artículo L.330-12.* Si en el transcurso del viaje el capitán se ve obligado a hacer una escala imprevista, deberá declarar los motivos de dicha escala ante el Cónsul de Mónaco o, en su defecto, ante el magistrado competente del lugar, sin perjuicio de las formalidades aduaneras que correspondan.

*Artículo L.330-13.* El capitán que naufrague y se salve, solo o con toda o parte de su tripulación, deberá presentarse ante el magistrado competente del lugar y, en el extranjero, ante el Cónsul de Mónaco o, en su defecto, ante el magistrado competente del lugar de llegada, presentar su informe y hacerlo ratificar por los miembros de su tripulación que se hayan salvado y se encuentren aún con él. Pedirá que se le expida una copia certificada de dicho informe.

El magistrado que entienda en el asunto podrá adoptar cualquier medida destinada a investigar los hechos declarados en el informe.

*Artículo L.330-14.* El capitán ejerce potestades disciplinarias respecto de la tripulación, los pasajeros y toda persona que se encuentre a bordo, mediante la adopción de medidas reglamentarias, el dictado de órdenes individuales o la imposición de las sanciones previstas en los artículos L.632-6 y L.632-8.

El capitán cumple a bordo funciones de oficial de estado civil, y ante él pueden otorgarse testamentos en las condiciones previstas en el Código Civil. Las actas de estado civil originales por él redactadas deben adjuntarse al rol de la tripulación del buque y permanecer allí hasta que se notifiquen a la primera autoridad monegasca en tierra que sea competente en materia de estado civil.

El capitán actuará como oficial de la policía judicial respecto de los crímenes y delitos cometidos a bordo.

*Artículo L.330-15.* Fuera de los lugares en que el armador tenga su establecimiento principal o una sucursal, el capitán proveerá a las necesidades normales del buque y del viaje.

El capitán desempeñará las funciones comerciales en la forma establecida por la legislación y los usos marítimos en interés del armador, quien no podrá limitar ni restringir dichas funciones frente a terceros. En particular, celebrará los contratos de transporte de pasajeros o mercaderías, firmará y entregará los conocimientos de embarque, recibirá las mercaderías a bordo y realizará su entrega, percibirá los fletes adeudados y adoptará todas las medidas necesarias para asegurar su pago.

*Artículo L.330-16.* El capitán no podrá contraer otros compromisos sino con el mandato expreso del armador o, en caso de que sea imposible comunicarse con éste, con la autorización del Cónsul de Mónaco o del magistrado competente del lugar.

*Artículo L.330-17.* Cuando se encuentre fuera de los lugares en que el armador tenga su establecimiento principal o una sucursal, el capitán podrá, en caso de urgencia, adoptar en nombre del armador todas las medidas que sean necesarias para preservar los derechos del armador, de los pasajeros y de los interesados en la carga.

En tal caso, se considerará que el armador ha actuado como gestor de negocios de los pasajeros y los interesados en la carga.

*Artículo L.330-18.* Se prohíbe al capitán cargar mercaderías en su buque de su propia cuenta sin autorización del armador otorgada por escrito.

El capitán que infrinja esta prohibición deberá pagar al armador una indemnización equivalente al doble del flete correspondiente a lo que hubiera cargado.

*Artículo L.330-19.* El capitán tiene facultades para recibir todos los documentos judiciales o extrajudiciales dirigidos al armador.

## **Libro IV. La navegación marítima**

### **TÍTULO I. NORMAS DE NAVEGACIÓN**

#### **CAPÍTULO I. DEFINICIONES**

*Artículo L.411-1.* Se considera marítima la navegación que se lleva a cabo en el mar, en los puertos y radas hasta los puntos en que desaparece la salinidad del agua, así como en los estuarios y ríos hasta donde se encuentre el primer obstáculo al pasaje de las embarcaciones.

*Artículo L.411-2.* La navegación marítima se divide en:

1. Navegación comercial;
2. Navegación de recreo;
3. Navegación científica.

*Artículo L.411-3.* La navegación comercial es la que se realiza con fines de lucro.

La navegación de recreo es la que se practica con fines de placer y sin espíritu de negociación comercial.

La navegación científica es la que se practica con fines de investigación y sin fines de lucro, de conformidad con las disposiciones de los convenios internacionales.

*Artículo L.411-4.* La navegación comercial comprende las tres categorías siguientes:

1. La navegación comercial propiamente dicha;
2. La pesca comercial;
3. La navegación especial.

*Artículo L.411-5.* La navegación comercial propiamente dicha tiene por objeto el transporte de pasajeros o mercaderías.

Se divide a su vez en navegación de ultramar, de cabotaje y costera.

*Artículo L.411-6.* Se considera navegación de ultramar la que se realiza fuera de la zona delimitada de la siguiente manera:

- Al Norte: el paralelo 72° N;
- Al Oeste: una línea trazada a lo largo del meridiano 12° 40' O, desde el paralelo 72° N hasta el paralelo 30° N, que continúa a lo largo de este último paralelo hasta el meridiano 27° O, y luego sigue a lo largo del meridiano de esta última longitud hasta el paralelo 10° N.
- Al Sur: el paralelo 10° N al oeste del meridiano de Greenwich, y el paralelo 30° N al este del meridiano de Greenwich.
- Al Este: el meridiano 46° 20' E.

*Artículo L.411-7.* Se considera navegación de cabotaje la que se realiza dentro de los límites antes referidos y que no se clasifica como navegación costera.

*Artículo L.411-8.* Se considera navegación costera la que realizan los buques siguientes:

a) Los buques de no más de 300 toneladas de registro bruto, que naveguen solamente dentro de una zona que se determinará y que no se alejen más de 20 millas de la costa;

b) Las chalanas y demás artefactos flotantes de cualquier tonelaje que se remolquen en el mar dentro de los límites geográficos definidos en el inciso anterior;

c) Los buques de cualquier tonelaje que no salgan habitualmente de los puertos y radas.

*Artículo L.411-9.* La pesca comercial comprende la pesca costera, la pesca de altura y la pesca en aguas alejadas.

Su objeto es la captura o la cría de peces, animales marinos, crustáceos, moluscos u otras especies vivas de utilidad para el ser humano.

*Artículo L.411-10.* Se considera “pesca costera” la que se practica a lo largo de la costa y no se ajusta a la definición de pesca de altura.

Se considera “pesca de altura” la que realizan buques de más de 25 toneladas de registro bruto, que habitualmente se alejan del puerto por períodos de más de 72 horas, dentro de los límites siguientes:

— Al Norte: 72° de latitud Norte;

— Al Sur: el ecuador;

— Al Oeste: 28° de longitud Oeste (Greenwich);

— Al Este: 26° de longitud Este (Greenwich).

Se considera “pesca en aguas alejadas” la que se realiza más allá de los límites establecidos en el párrafo anterior.

*Artículo L.411-11.* Es navegación especial toda aquella forma de navegación que no esté comprendida en el artículo L.411-5 ni en el artículo L.411-9.

## CAPÍTULO II. TÍTULOS DE NAVEGACIÓN

*Artículo L.412-1.* Toda embarcación que practique la navegación marítima debe poseer obligatoriamente un título de navegación.

*Artículo L.412-2.* El rol de la tripulación es el título de navegación que se expide a los buques cuya tripulación está compuesta de marinos profesionales asalariados.

*Artículo L.412-3.* El permiso de circulación es el título de navegación que se expide a los buques comerciales cuyo personal no está compuesto de marinos profesionales.

*Artículo L.412-4.* En el caso de las embarcaciones de recreo sin tripulación asalariada, el acta de naturalización hace las veces de título de navegación.

*Artículo L.412-5.* Las condiciones de expedición y renovación de los títulos de navegación a que se refieren los artículos L.412-2 y L.412-3 se determinarán por decreto soberano una vez oída la opinión del Consejo del Mar.

*Artículo L.412-6.* Sin perjuicio de las sanciones penales aplicables a los infractores, se negará o retirará el rol de la tripulación a todo buque cuyo capitán u oficiales no reúnan o hayan dejado de reunir las condiciones exigidas para el desempeño de sus funciones.

*Artículo L.412-7.* La información que figure en el rol de la tripulación hará fe judicialmente mientras no sea impugnada por falsedad.

*Artículo L.412-8.* Ningún buque podrá hacerse a la mar sin sus títulos de navegación. Dichos títulos deberán exhibirse a solicitud de la autoridad competente, sea en el mar o en puerto. En caso de que el buque sea retirado del servicio durante el período de validez de sus títulos de navegación, así como en todos los demás casos previstos en decretos soberanos, dichos documentos deberán depositarse en poder de la autoridad competente.

### CAPÍTULO III. IDENTIFICACIÓN DEL BUQUE

*Artículo L.413-1.* Se consideran buques todas las embarcaciones marítimas, del tipo que sean, incluidos los artefactos flotantes, que realicen una navegación de superficie o submarina, o que fondeen en el mar, con excepción de las embarcaciones y los artefactos flotantes previstos en el artículo L.311-3.

*Artículo L.413-2.* Todos los buques deben matricularse ante la Dirección de Asuntos Marítimos.

*Artículo L.413-3.* Los requisitos exigidos para la inscripción en la matrícula se establecerán por decreto soberano.

*Artículo L.413-4.* Todo buque o embarcación que practique la navegación marítima debe exhibir en la popa el nombre del buque y el nombre del puerto de Mónaco.

Todo buque de 25 o más toneladas de registro bruto debe además exhibir su nombre en la proa y en ambas bandas.

La forma de tales inscripciones se determinará por decreto soberano.

*Artículo L.413-5.* Todos los buques deberán exhibir los demás signos exteriores de identificación que se establezcan por decreto soberano.

## TÍTULO II. SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

### CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

*Artículo L.421-1.* El presente título se aplica a los buques monegascos comprendidos en el título I del libro III.

También se aplica:

1. A los buques monegascos no mencionados en el párrafo anterior;
2. En las condiciones que se establezcan por decreto soberano, a los buques extranjeros que hagan escala en un puerto del Principado.

*Artículo L.421-2.* Las normas destinadas a garantizar la seguridad del buque, de su tripulación y de las personas que se encuentren a bordo, comprenden las siguientes:

1. Las normas sobre prevención de abordajes;
2. Las normas que fijan los límites autorizados de volumen de desplazamiento de los buques que realizan la clase de viajes internacionales previstos en el Convenio de Londres sobre líneas de carga, de 5 de abril de 1966;
3. Las normas que apuntan a proteger la vida humana en el mar y a garantizar las condiciones de habitabilidad de los buques;
4. Las normas destinadas a prevenir la contaminación, sin perjuicio de las disposiciones contenidas en el título II del libro II del presente código;
5. Las normas que establecen los requisitos de aptitud necesarios para ejercer el mando y la conducción de un buque.

Las normas citadas se establecen por decreto soberano.

*Artículo L.421-3.* Los certificados de seguridad y de prevención de la contaminación sólo podrán ser expedidos por el Ministro de Estado con la conformidad de la Comisión prevista en el título II del libro I.

En caso de que el buque no pueda hacerse a la mar sin que corran peligro el propio buque, su tripulación y las personas a bordo, o el medio marino y los intereses conexos definidos por el Convenio de Bruselas de 29 de noviembre de 1969, el Director de Asuntos Marítimos podrá prohibir o posponer su partida hasta que se hayan subsanado las irregularidades detectadas en la inspección.

Cuando el buque haya dejado de reunir las condiciones exigidas para la expedición de los certificados de seguridad y de prevención de la contaminación, la autoridad que los haya expedido los retirará antes de que expire su plazo de validez. Serán restituidos cuando vuelvan a cumplirse dichas condiciones.

*Artículo L.421-4.* Independientemente de las potestades que ejercen los oficiales y agentes de la policía judicial de conformidad con las disposiciones del Código de Procedimiento Penal, las siguientes personas podrán acceder libremente a bordo de cualquier buque para proceder a las inspecciones previstas en los artículos L.120-1 y L.421-3 o para tomar parte en ellas:

- Los agentes de la Dirección de Asuntos Marítimos;
- El Director de Seguridad Pública, Jefe de Policía Marítima;
- El médico designado al efecto por el Director de Acción Sanitaria y Social;
- El inspector de trabajo;
- Los agentes de la administración de telecomunicaciones encargados del control de las instalaciones radioeléctricas;
- Los miembros de la Comisión de Inspección.

## CAPÍTULO II. DISPOSICIONES PENALES

*Artículo L.422-1.* Sin perjuicio de las potestades que ejercen los oficiales y agentes de la policía judicial de conformidad con las disposiciones del Código de Procedimiento Penal, las infracciones a los decretos soberanos dictados en aplicación de tratados o acuerdos internacionales, a la presente Ley y a los decretos soberanos que reglamentan su aplicación serán comprobadas por el Director de Asuntos Marítimos y el Director de Seguridad Pública, Jefe de Policía Marítima, cada uno dentro de su respectivo ámbito de competencia, o por sus agentes autorizados, debidamente designados y juramentados al efecto.

*Artículo L.422-2.* Las actas levantadas en aplicación del artículo L.422-1 harán fe mientras no se presente prueba en contrario.

Dichas actas se transmitirán inmediatamente al Fiscal General.

Los infractores serán juzgados por los órganos de jurisdicción penal del Principado.

*Artículo L.422-3.* El constructor, armador, propietario o capitán que infrinja las disposiciones del artículo L.421-2 y los decretos soberanos que reglamentan su aplicación será castigado con la multa establecida en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

Las mismas penas se aplicarán a los responsables de las operaciones de carga, descarga, embalaje y mantenimiento que no cumplan con las obligaciones reglamentarias relativas al transporte de granos, mercaderías peligrosas y sustancias nocivas.

Sin embargo, en el caso de los buques definidos en el inciso 1 del párrafo 2 del artículo L.421-1, se aplicará la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.422-4.* El armador, capitán o propietario de un buque que haga o intente hacer navegar a un buque sin certificados de seguridad o de prevención de la contaminación en vigor será castigado con un mes a un año de prisión y con la multa establecida en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

Sin embargo, si se prueba que el capitán ha recibido una orden del armador o del propietario, incurrirá en una pena de uno a tres meses de prisión y en la multa establecida en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.422-5.* El que fabrique con intención de vender o venda a un usuario materiales de seguridad o de prevención de la contaminación que no cumplan las condiciones reglamentarias establecidas, será castigado con un mes a un año de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

*Artículo L.422-6.* Las penas de prisión y las multas establecidas en los artículos precedentes podrán duplicarse en caso de reincidencia.

## **Libro V. Explotación de los buques**

### **TÍTULO I. INTERESES NAVIEROS**

#### **CAPÍTULO I. EL ARMADOR**

*Artículo L.511-1.* El armador es la persona que explota el buque en su propio nombre, sea o no propietario del buque.

*Artículo L.511-2.* El armador puede ser una persona física, un copropietario del buque o una persona jurídica constituida de conformidad con el derecho común.

*Artículo L.511-3.* Se presume que el propietario o los copropietarios del buque son sus armadores.

En el caso de los contratos de fletamento, el fletador asume la calidad de armador del buque cuando el contrato de fletamento así lo prevé y ha sido debidamente inscripto en el registro a que se refiere el artículo L.311-4.

*Artículo L.511-4.* El armador responde por sus empleados de tierra y su personal marítimo con arreglo a las normas del derecho común. En particular, es personalmente responsable de las obligaciones que se deriven de los actos realizados y los contratos celebrados por el capitán en el desempeño de sus funciones, así como de los hechos que realicen y la culpa en que incurran el capitán, la tripulación y cualquier otra persona al servicio del buque, en el marco de sus funciones respectivas.

El armador goza del beneficio de limitación de responsabilidad previsto en el artículo L.312-1, con sujeción a lo dispuesto en el artículo L.623-47.

Dicha limitación de responsabilidad no podrá, sin embargo, oponerse a los créditos que se reclamen por concepto de asistencia, salvamento o contribución a las averías gruesas.

Si se inicia una acción contra el capitán o un miembro de la tripulación cuyos compromisos, hechos o culpa puedan traer aparejada la responsabilidad del armador, éste tendrá derecho a ampararse en la limitación de responsabilidad prevista en el artículo L.312-1.

#### **CAPÍTULO II. AUXILIARES DE LA ACTIVIDAD NAVIERA**

##### *Sección I*

##### **Los corredores marítimos**

*Artículo L.512-1.* Los corredores marítimos son designados y pueden ser destituidos por decreto soberano a propuesta del Ministro de Estado.

Su número no está limitado.

*Artículo L.512-2.* Los corredores marítimos son agentes acreditados ante los distintos organismos, en las condiciones establecidas por decreto soberano; están autorizados a realizar, tanto a la entrada como a la salida de un puerto, los trámites relacionados con la utilización de un buque ante la autoridad competente, ya sea la dirección del puerto, el tribunal de primera instancia, la aduana o el servicio sanitario.

Pueden realizar operaciones de corretaje en materia de fletamentos.

Tienen derecho a traducir, en caso de litigios planteados ante los tribunales, las declaraciones, pólizas de fletamento, conocimientos, contratos y todo otro documento cuya traducción sea necesaria.

Salvo en el caso de venta por ejecución de embargo, y con sujeción a lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo L.315-19, los corredores marítimos pueden proceder a la venta de buques en subasta

pública. Les está prohibido adquirir, en nombre propio o por cuenta de terceros, los buques o accesorios cuya venta o tasación les haya sido confiada.

*Artículo L.512-3.* Los corredores marítimos están autorizados a dedicarse a cualquier actividad comercial. Podrán, en particular, ser armadores o consignatarios.

*Artículo L.512-4.* Los corredores marítimos llevarán un libro en el que anotarán diariamente, sin dejar espacios en blanco ni tachaduras y en orden numérico, todos los actos, trámites y demás operaciones por las cuales están autorizados a percibir una retribución.

*Artículo L.512-5.* Los corredores marítimos pueden percibir una retribución por los siguientes servicios:

1. Trámites relacionados con la utilización de un buque, que incluyen el cumplimiento de las obligaciones y formalidades necesarias ante el tribunal de primera instancia, la aduana y otros organismos públicos;
2. Fletamentos u obtención de fletes;
3. Venta de buques;
4. Traducción de documentos redactados en idiomas extranjeros.

El monto de la comisión generada por la intervención del corredor marítimo se fijará de común acuerdo entre éste y la empresa naviera de que se trate.

## *Sección II*

### Los consignatarios de buques

*Artículo L.512-6.* El consignatario del buque actúa como mandatario asalariado del armador: en esa calidad lleva a cabo, para las necesidades y por cuenta del buque y del viaje, las operaciones que el capitán no realiza personalmente.

Se ocupa, en lugar del capitán, a la salida del buque, de la recepción de las mercaderías, y a la llegada del buque, de la entrega de las mercaderías, así como de otras operaciones normalmente relacionadas con la permanencia del buque en puerto.

El consignatario provee a las necesidades normales del buque y del viaje.

*Artículo L.512-7.* El armador o el capitán pueden encomendar cualquier otra tarea al consignatario del buque.

*Artículo L.512-8.* Los créditos que se generen contra el armador como consecuencia de los actos que realice el consignatario para proveer a las necesidades normales del buque en lugar del capitán, de conformidad con el tercer párrafo del artículo L.512-6 *supra*, tendrán el privilegio referido en el inciso 6 del artículo L.314-1.

*Artículo L.512-9.* Podrá notificarse al consignatario del buque cualquier acto judicial o extrajudicial cuya notificación el capitán esté autorizado a recibir.

*Artículo L.512-10.* Toda acción contra el armador que se derive de las operaciones referidas en el artículo L.512-6 *supra* podrá iniciarse ante el tribunal del domicilio del consignatario que ha realizado esas operaciones, aunque se haya estipulado lo contrario.

*Artículo L.512-11.* El consignatario del buque responde de las pérdidas y averías sufridas por las mercaderías que estén bajo su cuidado o que se encarga de estibar únicamente en los términos y dentro de los límites establecidos en los artículos L.523-3 a L.523-6 *infra*.

Con respecto a las demás operaciones que lleva a cabo el consignatario del buque de acuerdo con el primer párrafo del artículo L.512-6 *supra*, su responsabilidad se regirá por las normas del derecho común.

### *Sección III*

#### Los consignatarios de la carga

*Artículo L.512-12.* El consignatario de la carga interviene como mandatario asalariado de las personas con derecho a las mercaderías. Recibe las mercaderías por cuenta de ellas y paga el flete cuando es debido.

*Artículo L.512-13.* El consignatario de la carga debe formular ante el transportista o su representante las reservas que le merezcan el estado o la cantidad de las mercaderías, en las condiciones y dentro de los plazos establecidos en la ley aplicable.

Si no lo hiciera, se presumirá que ha recibido las mercaderías en el estado y en la cantidad indicados en el conocimiento de embarque, a menos que se demuestre lo contrario sobre la base de los informes del consignatario y del transportista.

*Artículo L.512-14.* El consignatario de la carga responde de las pérdidas o averías sufridas por las mercaderías únicamente en las condiciones y dentro de los límites establecidos en los artículos L.523-3 a L.523-6 *infra*.

### *Sección IV*

#### Disposiciones comunes

*Artículo L.512-15.* Todas las acciones contra los consignatarios prescriben en el plazo de un año contado a partir de la fecha de conclusión o ejecución de la operación susceptible de dar lugar a un litigio.

*Artículo L.512-16.* En el plano internacional, los actos y contratos de los consignatarios se rigen por la ley del puerto en el que operan.

*Artículo L.512-17.* Las calidades de consignatario del buque o de la carga o de empresa estibadora pueden recaer en una misma persona.

En ese caso, las normas aplicables serán las que correspondan a la función que se estuviera ejerciendo en el momento de producirse el hecho generador de los derechos.

### CAPÍTULO III. OPERACIONES DE REMOLQUE

*Artículo L.513-1.* Existe un convenio de remolque cuando uno más remolcadores proporcionan a un buque la potencia que le permite desplazarse o maniobrar sin que dicho servicio se preste en carácter de asistencia o salvamento.

El convenio de remolque puede probarse por todos los medios, y en particular por la aceptación del capitán del buque remolcado de los servicios ofrecidos por el buque remolcador.

El precio del remolque se determina de conformidad con la reglamentación o los usos del puerto del buque remolcador o, en su defecto, por acuerdo de partes.

*Artículo L.513-2.* Las operaciones de remolque dentro del puerto se realizarán bajo la dirección del capitán del buque remolcado.

Los daños de cualquier tipo causados durante las operaciones de remolque, ya sea por el buque remolcado o por el remolcador, serán responsabilidad del buque remolcado, a menos que éste pruebe la culpa del remolcador.

Las partes podrán, mediante acuerdo expreso y por escrito, confiar al capitán del buque remolcador la dirección de las operaciones; en ese caso, los daños serán responsabilidad del remolcador, a menos que éste pruebe la culpa grave del buque remolcado.

*Artículo L.513-3.* Fuera de los límites de las aguas interiores de Mónaco, las operaciones de remolque se realizarán bajo la dirección del capitán del buque remolcador.

Los daños de cualquier tipo causados durante las operaciones de remolque, ya sea por el buque remolcado o por el remolcador, serán responsabilidad del remolcador, a menos que éste pruebe la culpa del buque remolcado.

Las partes podrán, mediante acuerdo expreso y por escrito, confiar al capitán del buque remolcado la dirección de las operaciones; en ese caso, los daños serán responsabilidad del buque remolcado, a menos que éste pruebe la culpa grave del remolcador.

*Artículo L.513-4.* El contrato de transporte es aquel en virtud del cual una empresa de remolque se obliga a conducir por vía marítima un artefacto flotante, un dique, una cisterna o cualquier otra estructura desprovista de medios de propulsión.

El personal a bordo del artefacto remolcado pasa a ser personal de la empresa de remolque mientras dure la operación de transporte, sean cuales fueren las condiciones en que haya sido contratado y su remuneración.

Entre las partes y a menos que se haya acordado otra cosa, las obligaciones de la empresa de remolque son las que establece el derecho común en materia de transporte. Las normas del fletamento no son aplicables a este contrato.

Frente a terceros, el remolcador y el artefacto remolcado constituyen una unidad inseparable de la cual es enteramente responsable la empresa remolcadora, salvo cuando intervengan causas ajenas a su voluntad.

*Artículo L.513-5.* Las acciones derivadas de las operaciones de remolque prescriben a los dos años contados a partir de la fecha de finalización de la operación respectiva.

## TÍTULO II. EL FLETAMENTO Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO

### CAPÍTULO I. FLETAMENTO DE BUQUES

#### *Sección I*

#### Normas generales

*Artículo L.521-1.* El fletamento es un contrato por el cual un armador llamado fletante se obliga, a cambio del pago de un flete, a poner un buque, en todo o en parte, a disposición del fletador.

Las condiciones y los efectos del fletamento serán los que definan las partes en el contrato o, en su defecto, los que se establecen en el presente título.

El cambio de propietario o de fletante del buque durante la vigencia del fletamento no surtirá efecto alguno en la ejecución del contrato. Sin embargo, el armador que haya celebrado un contrato de fletamento seguirá siendo responsable frente al nuevo propietario o fletante del buque de todas las obligaciones que hubiera contraído en virtud de ese contrato.

*Artículo L.521-2.* En el plano internacional, se aplicará al contrato de fletamento la ley del pabellón del buque, a menos que las partes hayan acordado otra cosa.

*Artículo L.521-3.* El fletamento debe probarse por escrito. La póliza de fletamento es el documento que enuncia las obligaciones de las partes.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no se aplicará a los buques de menos de 10 toneladas de registro bruto.

En la póliza de fletamento se hará mención de:

1. Los nombres, apellidos, calidad y domicilio de las partes;
2. Los elementos que permiten identificar al buque;
3. Las obligaciones recíprocas de las partes;

4. El alcance, total o parcial, del fletamento y, en caso de ser parcial, la indicación de las bodegas u otros espacios puestos a disposición del fletador;

5. Según el caso, si el fletante acepta o rehúsa cargar o hacer cargar sustancias nocivas o peligrosas o mercaderías que contengan tales sustancias;

6. El monto del flete.

*Artículo L.521-4.* El fletante tendrá privilegio sobre las mercaderías para el pago del flete.

El destinatario o receptor de las mercaderías que reclama la entrega de éstas queda obligado de pleno derecho al pago del flete que pudiera adeudarse.

*Artículo L.521-5.* Si el fletante no recibe el pago en el momento de la descarga de las mercaderías, no podrá retenerlas a bordo del buque pero podrá depositarlas en poder de un tercero y hacerlas vender, a menos que el fletador preste caución.

El depósito de las mercaderías será autorizado por resolución dictada a petición de parte y la venta por una providencia de urgencia.

*Artículo L.521-6.* El plazo de prescripción de las acciones derivadas del contrato de fletamento será de un año. La prescripción surtirá sus efectos y se podrá suspender o interrumpir con arreglo al derecho común.

El plazo de prescripción se computará de acuerdo con lo dispuesto en los artículos L.521-14, L.521-23, L.521-38 y L.521-42.

## *Sección II*

### Fletamento de buques “a casco desnudo”

*Artículo L.521-7.* El fletamento de un buque “a casco desnudo” es un contrato por el cual el fletante se obliga, a cambio del pago de un alquiler, a poner a disposición del fletador, durante un cierto período de tiempo, un determinado buque no equipado, es decir, sin pertrechos ni aparejos, o equipado en forma incompleta.

Además de los datos indicados en el artículo L.521-3, en el contrato de fletamento a casco desnudo se hará mención de:

1. El tiempo por el cual el buque estará a disposición del fletador;
2. En caso de que el buque se arriende equipado en forma incompleta, los pertrechos o aparejos que dejará el fletante.

*Artículo L.521-8.* El fletante se obliga a presentar, en la fecha y en el lugar convenidos, el buque designado en buen estado de navegabilidad y apto para el servicio al cual está destinado.

*Artículo L.521-9.* Serán de cuenta del fletante las reparaciones y reposiciones que sea necesario realizar debido a los vicios propios del buque.

Si, como consecuencia de un vicio propio, el buque queda inmovilizado, no se deberá alquiler alguno durante el período de inmovilización si éste se extiende por más de 24 horas.

*Artículo L.521-10.* El fletador podrá utilizar el buque para todos los fines acordes con su destino normal.

Podrá utilizar los materiales y equipos de a bordo siempre y cuando, al vencimiento del contrato, devuelva la misma cantidad y calidad, salvo el desgaste normal.

*Artículo L.521-11.* Serán de cuenta del fletador el mantenimiento del buque y las reparaciones y reposiciones que no sean las indicadas en el artículo L.521-9 *supra*.

El fletador contratará a la tripulación y pagará sus sueldos, sus gastos de alimentación y demás gastos conexos. Serán de su cuenta todos los gastos de explotación y deberá asegurar el buque.

Deberá garantizar al fletante contra cualquier demanda incoada por terceros como consecuencia de la explotación del buque.

El fletador tendrá la gestión náutica y comercial del buque. Será responsable de las obligaciones que contraiga el capitán en relación con el mantenimiento del buque.

*Artículo L.521-12.* El fletador deberá devolver el buque al vencimiento del contrato en el estado en que lo recibió, salvo en lo que se refiere al desgaste normal del buque y de sus equipos y aparejos.

*Artículo L.521-13.* En caso de atraso en la restitución del buque y a menos que el fletante demuestre haber sufrido un perjuicio mayor, el fletador deberá durante los primeros 15 días una indemnización equivalente al precio del alquiler y, posteriormente, al doble de ese precio.

*Artículo L.521-14.* El plazo de prescripción de las acciones derivadas del contrato de fletamento se contará a partir de la fecha de vencimiento del contrato o de interrupción definitiva de su ejecución.

### *Sección III*

#### Fletamento por tiempo determinado

*Artículo L.521-15.* El fletamento por tiempo determinado es un contrato por el cual el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, por un período determinado, un buque equipado.

*Artículo L.521-16.* Además de los datos referidos en el artículo L.521-3, en el contrato de fletamento por tiempo determinado se debe indicar obligatoriamente:

1. La duración del contrato;
2. Los límites geográficos dentro de los cuales el fletador puede utilizar el buque;
3. Las operaciones previstas.

*Artículo L.521-17.* El fletante se obliga a entregar el buque designado en la fecha y en el lugar convenidos, y a mantenerlo mientras dure el contrato en buen estado de navegabilidad, armado y debidamente equipado para las operaciones previstas en el contrato de fletamento.

*Artículo L.521-18.* El fletante conservará la gestión náutica del buque.

El fletante responderá de los daños sufridos por las mercaderías si se prueba que tales daños se debieron al incumplimiento de sus obligaciones. Sin embargo, no será responsable de los errores de navegación del capitán o de sus empleados.

*Artículo L.521-19.* El fletador tendrá la gestión comercial del buque.

Serán de cuenta del fletador todos los gastos inherentes a la explotación comercial del buque.

El fletador responderá de los daños que sufra el buque como consecuencia de su explotación comercial.

*Artículo L.521-20.* En todo lo relativo a la gestión comercial del buque, el capitán deberá acatar las instrucciones que reciba del fletador, dentro de los límites establecidos en el contrato de fletamento.

*Artículo L.521-21.* El flete corre a partir del día en que el buque es puesto a disposición del fletador en las condiciones estipuladas en el contrato.

El flete debe pagarse mensualmente y por adelantado.

El derecho al cobro del flete no se adquiere en todas las circunstancias.

En caso de atraso en la entrega del buque, el fletador podrá rescindir el contrato y reclamar indemnización por los daños y perjuicios sufridos, a menos que el fletante pueda probar que mediaron causas ajenas a su voluntad o que la demora no tuvo consecuencias para el fletador. Si el fletante comunica al fletador que entregará el buque después de la fecha establecida, el fletador podrá declarar su intención de rescindir o mantener el contrato.

*Artículo L.521-22.* No se deberá ningún flete durante los períodos en que el buque esté comercialmente inutilizable, si el período de inmovilización se extiende por más de 24 horas.

Si el buque objeto del fletamento se pierde, se destruye o no puede ser reparado, el flete se deberá hasta el momento en que el buque haya dejado de estar efectivamente a disposición del fletador.

*Artículo L.521-23.* El plazo de prescripción de las acciones derivadas del contrato de flete se cuenta a partir de la fecha de vencimiento del contrato o de interrupción de su ejecución.

#### *Sección IV*

##### Fletamento por la duración del viaje

*Artículo L.521-24.* El contrato de fletamento por la duración del viaje es aquel en virtud del cual el fletante pone un buque en todo o en parte a disposición del fletador para realizar uno o más viajes determinados.

*Artículo L.521-25.* Además de los datos mencionados en el artículo L.521-3, en el contrato de fletamento por la duración del viaje se debe indicar obligatoriamente:

1. La índole y el volumen de la carga;
2. Los lugares de carga y descarga;
3. El tiempo estimado de carga y descarga;
4. Las operaciones previstas.

*Artículo L.521-26.* El fletante se obliga:

1. A presentar el buque designado en la fecha y en el lugar convenidos y a mantenerlo durante todo el viaje en buen estado de navegabilidad, armado y equipado convenientemente para realizar las operaciones previstas en el contrato;

2. Cumplir todas las diligencias que de él dependan para realizar el o los viajes previstos en la póliza de fletamento.

*Artículo L.521-27.* El fletante conservará la gestión náutica y la gestión comercial del buque.

Será responsable de las mercaderías recibidas a bordo por el capitán dentro de los límites establecidos en la póliza de fletamento.

Podrá exonerarse de esta responsabilidad si prueba que ha cumplido sus obligaciones como fletante, o que los daños no fueron consecuencia del incumplimiento de esas obligaciones, o que los daños se debieron a un error de navegación del capitán o de sus empleados.

*Artículo L.521-28.* El fletador deberá cargar a bordo la cantidad de mercaderías indicada en el contrato. Si no lo hace, deberá de todos modos pagar el flete previsto para esa cantidad de mercaderías, así como los gastos en que haya podido incurrir el buque; pero deberán descontársele los gastos que se hayan ahorrado al buque así como las tres cuartas partes del flete de las mercaderías eventualmente transportadas en sustitución de las que no se cargaron.

Con sujeción a lo dispuesto en el inciso 5 del tercer párrafo del artículo L.521-3, el fletador que embarque mercaderías peligrosas, nocivas o prohibidas responderá frente al fletante, la carga y cualquier tercero que tenga interés en las mercaderías de los daños que éstas puedan causar. La aceptación de tales mercaderías por el capitán lo exonerará de esta responsabilidad únicamente frente al fletante.

*Artículo L.521-29.* El fletador deberá cargar y descargar las mercaderías dentro de los plazos estipulados en la póliza de fletamento.

Si en dicha póliza se establece claramente un plazo para la carga y otro para la descarga, estos plazos no son intercambiables y, en consecuencia, deben contarse por separado.

*Artículo L.521-30.* La fecha de comienzo y el cálculo de los días de carga y de descarga, llamados días de estadía, se determinarán por las partes de común acuerdo o, a falta de acuerdo, se regirán por los usos del puerto donde se realicen las operaciones o, en su defecto, por los usos marítimos.

*Artículo L.521-31.* En caso de incumplimiento de los plazos establecidos, el fletador quedará obligado de pleno derecho al pago de las sobrestadías, las que se consideran un suplemento del flete.

El monto de las sobrestadías se determinará por las partes de común acuerdo o, a falta de acuerdo, se regirá por los usos del puerto donde se realicen las operaciones.

*Artículo L.521-32.* El contrato se rescindirá sin responsabilidad por daños y perjuicios para ninguna de las partes si, antes de la partida del buque, sobreviene una prohibición de comerciar con el país al que se dirigía el buque o surgen razones de fuerza mayor que tornan imposible la realización del viaje.

*Artículo L.521-33.* El fletador podrá rescindir el contrato antes de que comiencen las operaciones de carga. En ese caso, deberá indemnizar al fletante por los perjuicios que hubiera sufrido, hasta un máximo equivalente al monto del flete.

*Artículo L.521-34.* Si razones de fuerza mayor impiden la partida del buque sólo por un tiempo, el contrato subsistirá y no se deberán daños y perjuicios por la demora.

El contrato también subsistirá y no habrá lugar a aumento alguno del flete si la situación de fuerza mayor se produce durante el viaje y lo interrumpe sólo por un tiempo.

En ese caso el fletador podrá descargar las mercaderías por su propia cuenta, pero deberá la totalidad del flete.

*Artículo L.521-35.* Si no fuera posible entrar en puerto por un período prolongado, el capitán deberá obedecer las órdenes que le impartan de común acuerdo el fletante y el fletador o, a falta de dichas órdenes, dirigirse a un puerto vecino donde pueda descargar.

*Artículo L.521-36.* Si el buque se detiene en forma definitiva durante el viaje por causas no imputables al fletante, el fletador deberá un flete proporcional a la distancia recorrida.

*Artículo L.521-37.* El fletador podrá hacer descargar las mercaderías durante el viaje a condición de que el buque sea objeto de un solo fletamento, en cuyo caso deberá pagar la totalidad del flete estipulado para el viaje así como los gastos de la operación de descarga.

*Artículo L.521-38.* El plazo de prescripción de las acciones derivadas del contrato de fletamento se contará a partir de la descarga completa de las mercaderías o del acontecimiento que puso fin al viaje.

## *Sección V*

### Subarrendamiento de buques fletados

*Artículo L.521-39.* El fletador podrá subarrendar el buque o utilizarlo para celebrar contratos de transporte.

El fletador de un buque a casco desnudo sólo podrá subarrendar el buque a casco desnudo con el consentimiento del fletante otorgado por escrito y con sujeción a los límites y condiciones establecidos en el contrato aprobado por este último.

*Artículo L.521-40.* El subarrendamiento no libera al fletador, quien continúa siendo responsable frente al fletante del cumplimiento de las obligaciones resultantes del contrato de fletamento.

*Artículo L.521-41.* Dentro de los límites de lo que le deba el fletador, el fletante podrá reclamar judicialmente al subarrendatario el pago del flete que éste hubiera quedado adeudando.

El subarrendamiento no crea ningún otro vínculo directo entre el fletante y el subarrendatario.

*Artículo L.521-42.* El plazo de prescripción de las acciones derivadas del subarrendamiento de buques fletados se contará a partir de:

- La fecha de vencimiento del contrato o de interrupción definitiva de su ejecución, si se trata de un contrato de fletamento por tiempo determinado;
- La fecha de descarga completa de las mercaderías o del acontecimiento que puso fin al viaje, si se trata de un contrato por la duración del viaje.

## CAPÍTULO II. EL TRANSPORTE DE MERCADERÍAS

### *Sección I*

#### Normas generales

*Artículo L.522-1.* A los efectos del presente capítulo:

- Se entiende por “transportista” toda persona que celebra o en nombre de quien se celebra un contrato de transporte de mercaderías por mar con un cargador;
- Se entiende por “cargador” toda persona que celebra o en nombre de quien se celebra un contrato de transporte por mar con un transportista, y también toda persona que entrega o en nombre de quien o por cuenta de quien se entregan efectivamente las mercaderías al transportista de acuerdo con un contrato de transporte por mar.

En virtud del contrato de transporte marítimo, el cargador se compromete a pagar un flete determinado y el transportista a llevar determinadas mercaderías de un puerto a otro.

*Artículo L.522-2.* El contrato se resuelve si, por causa de fuerza mayor, se torna imposible o se retrasa la partida del buque que debía transportar las mercaderías, de manera que el transporte ya no pueda realizarse en forma útil para el cargador o sin riesgo de comprometer la responsabilidad del transportista.

En ese caso, la resolución del contrato no dará derecho a ninguna de las partes a reclamar daños y perjuicios.

*Artículo L.522-3.* Si se produce el mismo efecto por culpa del transportista, el contrato podrá resolverse a solicitud del cargador.

El cargador tendrá derecho a una indemnización por los daños y perjuicios que hubiera sufrido. Su monto no podrá exceder de la cifra fijada con arreglo al artículo L.522-35.

*Artículo L.522-4.* Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán desde el momento de aceptación de la carga hasta el momento de su entrega.

*Artículo L.522-5.* El presente capítulo se aplicará a los transportes cuyo puerto de partida o de destino sea Mónaco, a menos que estén sometidos a un convenio internacional en el que Mónaco sea parte.

*Artículo L.522-6.* Las disposiciones del presente título se aplicarán:

1. A falta de un contrato de fletamento, a todas las partes interesadas en el transporte;
2. En las relaciones entre el transportista y otros transportistas, a los conocimientos de embarque emitidos en cumplimiento de un contrato de fletamento.

### *Sección II*

#### El conocimiento de embarque

*Artículo L.522-7.* Una vez recibidas las mercaderías, el transportista o su representante deben entregar al cargador, a solicitud de éste, un conocimiento de embarque.

En el conocimiento se hace constar la aceptación o el embarque de las mercaderías por el transportista o su mandatario, así como la obligación de éste de entregar las mercaderías contra la presentación del ejemplar original de ese documento, debidamente llenado.

Esta obligación surge de una cláusula del documento en la que se estipula que las mercaderías deben entregarse a una persona designada por su nombre, o a la orden, o al portador.

El conocimiento de embarque nominativo no es negociable. El transportista o su mandatario sólo pueden entregar las mercaderías a la persona designada, la que debe presentar el conocimiento de embarque original.

El conocimiento a la orden es negociable mediante el endoso. El transportista o su mandatario sólo pueden entregar las mercaderías al portador del conocimiento endosado, aunque el endoso se haya hecho en blanco.

El conocimiento de embarque al portador es negociable mediante la simple entrega. El transportista o su mandatario deben entregar las mercaderías a la persona que se presente ante ellos con el conocimiento de embarque en su poder.

*Artículo L.522-8.* En el conocimiento de embarque se debe indicar:

- La índole general de las mercaderías, las señas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa del carácter peligroso de las mercaderías si correspondiera, el número de paquetes o piezas, así como el peso de las mercaderías o su cantidad expresada de alguna otra manera, todo de acuerdo con las indicaciones suministradas por el cargador;
- El nombre y el establecimiento principal del transportista;
- El nombre y la firma del cargador o su representante;
- El destinatario, si ha sido designado por el cargador;
- El puerto de carga previsto y la fecha de recepción de las mercaderías en ese puerto;
- El puerto de descarga;
- El número de ejemplares originales del conocimiento de embarque;
- El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
- La firma del transportista o su representante;
- El monto del flete, en caso de que deba pagarlo el destinatario, o cualquier otra indicación de que el flete debe ser pagado por el destinatario;
- Que el conocimiento de embarque estará sujeto a las disposiciones del presente capítulo, lo que anulará toda disposición contraria en perjuicio del cargador y del destinatario;
- Que las mercaderías se transportarán o se podrán transportar sobre cubierta, si correspondiera;
- La fecha o el plazo de entrega de las mercaderías en el puerto de descarga, si las partes han convenido en una fecha o plazo de entrega.

La mención de “embarcado” en el conocimiento de embarque constituye prueba fehaciente de que las mercaderías han sido cargadas a bordo del buque.

El conocimiento de embarque vale como presunción, salvo prueba en contrario, de que el transportista ha recibido las mercaderías en las condiciones descriptas en el mismo. Sin embargo, esta presunción no admite prueba en contrario cuando el conocimiento ha sido transferido a un tercero de buena fe.

*Artículo L.522-9.* El conocimiento de embarque debe extenderse como mínimo en dos ejemplares originales, uno para el cargador y otro para el transportista. El transportista o su representante y el cargador deben firmar los originales a más tardar 24 horas después de haberse cargado las mercaderías.

Los originales deben estar fechados. En cada ejemplar se indicará el número de originales emitidos.

*Artículo L.522-10.* El cargador responderá de la exactitud de los datos relativos a las mercaderías que se hayan consignado en el conocimiento de embarque sobre la base de sus declaraciones.

Toda inexactitud que cometa en tal sentido lo hará responsable frente al transportista.

El transportista sólo podrá ampararse en esta disposición frente al cargador.

*Artículo L.522-11.* Si el conocimiento de embarque contiene indicaciones particulares sobre la índole de las mercaderías, sus señas principales, el número de paquetes o piezas o la cantidad de mercaderías o su peso que el transportista o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe, o tiene motivos para sospechar, que no concuerdan exactamente con la descripción de las mercaderías que ha tomado a su cargo, o si el transportista o la persona que emite el conocimiento no tiene los medios suficientes para verificar la exactitud de esas indicaciones, deberá hacer constar sus reservas en el conocimiento de embarque, anotando en éste las inexactitudes, el motivo de sus sospechas o la falta de medios de verificación suficientes.

*Artículo L.522-12.* No surtirán efectos frente a terceros las cartas de garantía o los acuerdos en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al transportista por cualquier perjuicio resultante de la emisión por este último o su representante de un conocimiento de embarque que no exprese reservas en cuanto a la información proporcionada por el cargador, o al estado aparente de las mercaderías.

Si la reserva cuya anotación se omitió deliberadamente se refería a un defecto de las mercaderías que el transportista conocía o debía conocer al momento de la firma del conocimiento de embarque, el transportista no podrá ampararse en ese defecto para eludir su responsabilidad ni gozará de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo L.522-35 *infra*. Tampoco podrá invocar la carta de garantía contra el cargador, si ha obrado con la intención de perjudicar a un tercero.

### *Sección III*

#### La ejecución del contrato

*Artículo L.522-13.* El cargador o su representante deben presentar las mercaderías en la fecha y en el lugar convenidos por las partes o que determinen los usos del puerto de carga.

El cargador que no presente las mercaderías en el tiempo y el lugar debidos pagará una indemnización acorde con el perjuicio sufrido por el transportista, pero que no excederá del monto del flete convenido.

*Artículo L.522-14.* El cargador debe señalar las mercaderías con marcas suficientes que permitan identificarlas y que puedan reconocerse normalmente hasta el final del viaje.

Debe además, si corresponde, señalar las mercaderías con las marcas especiales que exige la reglamentación relativa al transporte de mercaderías peligrosas.

*Artículo L.522-15.* El cargador que presente mercaderías peligrosas deberá declarar dicha circunstancia y, si fuera necesario, indicar las precauciones que se deberán adoptar.

El capitán podrá, en cualquier momento y en cualquier lugar, y sin que haya lugar a indemnización alguna, desembarcar, destruir o transformar en inofensivas las mercaderías de material inflamable, explosivo o peligroso que el transportista o su representante no habrían accedido a embarcar si hubieran sabido que lo eran; y el cargador responderá de todos los daños y gastos que puedan derivarse del embarque de dichas mercaderías.

Si el transportista, a sabiendas de la índole de las mercaderías, acepta que sean embarcadas, el capitán no podrá desembarcarlas, destruirlas ni transformarlas en inofensivas a menos que pongan en peligro al buque o a la carga, en cuyo caso no se deberá indemnización alguna, salvo por concepto de averías gruesas, si correspondiera.

*Artículo L.522-16.* El cargador responderá de los daños causados al buque o a otras mercaderías por su culpa o por un vicio propio de sus mercaderías.

*Artículo L.522-17.* El precio del transporte, o flete, se fijará por las partes de común acuerdo y será pagado por el cargador.

Si el flete debe pagarse en el lugar de destino, el destinatario que acepte la entrega de las mercaderías quedará también obligado al pago del flete.

*Artículo L.522-18.* No se deberá flete alguno por las mercaderías que se pierdan por riesgos de mar o por la negligencia del transportista en el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los artículos L.522-20 y L.522-21.

Se pagará al transportista el flete de las mercaderías echadas al mar en interés común a condición de que contribuya a las averías.

*Artículo L.522-19.* El transportista tendrá privilegio sobre las mercaderías para el pago de su flete durante los 15 días siguientes a la entrega si las mercaderías no han pasado a manos de terceros.

Este privilegio subsistirá aun en el caso de que, durante esa quincena, se decrete la liquidación de los bienes o se haga lugar al concordato judicial del cargador o de quien haya reclamado las mercaderías.

*Artículo L.522-20.* Antes de iniciar el viaje, y aunque se haya estipulado lo contrario, el transportista estará obligado a:

- a) Poner el buque en condiciones de navegar, teniendo en cuenta el viaje que deberá realizar y las mercaderías que deberá transportar;
- b) Equipar y aprovisionar convenientemente el buque;
- c) Acondicionar y poner en orden todo el buque o la parte de éste en la que habrán de colocarse las mercaderías.

*Artículo L.522-21.* El transportista deberá proceder de manera adecuada y cuidadosa a cargar, manipular, estibar, transportar, proteger y descargar las mercaderías, aunque se haya estipulado lo contrario.

*Artículo L.522-22.* Incurrirá en culpa el transportista que, sin el consentimiento del cargador designado en el conocimiento de embarque o en ausencia de disposiciones reglamentarias que así lo impongan, estibe las mercaderías sobre la cubierta del buque, salvo cuando las mercaderías se carguen en contenedores a bordo de buques provistos de instalaciones apropiadas para ese tipo de transporte.

Si el transportista y el cargador han convenido en que las mercaderías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta, el transportista hará constar dicho acuerdo en el conocimiento de embarque o en cualquier otro documento que constituya prueba del contrato de transporte marítimo.

*Artículo L.522-23.* El transporte de mercaderías sobre cubierta en contravención de un acuerdo que estipule expresamente que el transporte deberá hacerse en bodegas se considerará un acto o una omisión del transportista en el sentido de lo dispuesto en el artículo L.522-39.

*Artículo L.522-24.* El transportista deberá efectuar el transporte por la ruta más directa y abstenerse de cualquier desvío injustificado.

*Artículo L.522-25.* Si el viaje se interrumpe o termina en un puerto distinto del puerto de destino previsto en el contrato, el transportista o su representante deberán, so pena de incurrir en daños y perjuicios, adoptar de inmediato las medidas necesarias para asegurar el transbordo de las mercaderías y su traslado hasta el puerto de destino previsto.

Esta obligación recaerá sobre el transportista cualquiera sea la causa de interrupción del viaje o de desvío del buque.

*Artículo L.522-26.* En caso de transbordo a otro buque en aplicación del artículo L.522-25 *supra*, los gastos de transbordo y el flete que deba pagarse para completar el transporte de las mercaderías serán de cuenta del dueño de éstas, salvo cuando el transportista sea responsable del acontecimiento que determinó la interrupción del viaje de conformidad con lo dispuesto en el artículo L.522-31.

En todos los casos, el transportista conservará el flete previsto para la totalidad del viaje.

*Artículo L.522-27.* El transportista o su representante deberán entregar las mercaderías al destinatario o a su representante.

El destinatario es, en el caso de los conocimientos de embarque nominativos, la persona cuyo nombre se indica en ellos, o la persona que presenta el conocimiento de embarque a la llegada del buque cuando el conocimiento es al portador, o el último endosatario cuando se trata de un conocimiento a la orden.

*Artículo L.522-28.* La presentación de un ejemplar original del conocimiento de embarque constituye prueba de la entrega de las mercaderías, a menos que se demuestre lo contrario.

Una vez cumplido uno de los conocimientos de embarque, los demás carecerán de valor.

*Artículo L.522-29.* El transportista o su representante no podrán retener las mercaderías a bordo del buque por falta de pago del flete.

*Artículo L.522-30.* Si no se reclaman las mercaderías, o si se plantea un litigio con respecto a su entrega o al pago del flete, el transportista o su representante podrán, por orden judicial:

a) Hacer vender la totalidad o parte de las mercaderías para el pago del flete, a menos que el destinatario preste caución;

b) Pedir que se ordene el depósito de las mercaderías sobrantes.

En caso de que el producido de la venta no sea suficiente para pagar la totalidad del flete, el transportista conservará el derecho de entablar acción contra el cargador para el pago del flete.

#### *Sección IV*

##### Responsabilidad del transportista

*Artículo L.522-31.* El transportista responderá de los perjuicios causados por la pérdida de las mercaderías o los daños sufridos por éstas, así como de la demora en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora ocurrió entre el momento de la recepción de las mercaderías por el transportista y la entrega de éstas al destinatario, a menos que el transportista pueda probar que él, sus empleados o sus representantes tomaron todas las medidas que podían razonablemente requerirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

*Artículo L.522-32.* Existe demora en la entrega cuando las mercaderías no son entregadas en el puerto de descarga indicado en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente convenido o, a falta de acuerdo al respecto, dentro del plazo que podría razonablemente exigirse a un transportista diligente habida cuenta de las circunstancias.

*Artículo L.522-33.* El transportista no será responsable de las pérdidas, los daños a las mercaderías o los retrasos que resulten de:

a) Los peligros, riesgos o accidentes del mar u otras aguas navegables;

b) Actos de guerra, motines, disturbios civiles, piratería, detención o arresto por la autoridad pública o restricciones por cuarentena;

c) Huelgas, cierres patronales, paros u otros obstáculos que impidan el trabajo, sean generales o parciales y cualquiera sea su causa;

d) Cualquier otra causa extraña que no pueda atribuirse a un acto o a la culpa del transportista, o a un acto o a la culpa de sus representantes o empleados;

e) La culpa del cargador, particularmente en lo que respecta al embalaje y el acondicionamiento de las mercaderías o la colocación de marcas distintivas en éstas;

f) Un vicio propio de las mercaderías o la índole particular de éstas, o la pérdida de peso de las mercaderías durante el transporte, dentro de los límites de tolerancia normalmente aceptados en el puerto de destino;

- g) Errores de navegación del capitán, el práctico u otros empleados del transportista;
- h) Un acto o una tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar o un desvío con ese propósito;
- i) Un incendio;
- j) La innavegabilidad o un vicio oculto del buque, siempre que el transportista demuestre que hizo todo lo posible para que el buque pudiera volver a navegar, o que el vicio escapó a su cuidadosa inspección.

*Artículo L.522-34.* No obstante, el cargador o sus sucesores o cesionarios podrán, en los casos enumerados precedentemente, probar que las pérdidas o daños se produjeron total o parcialmente por culpa del transportista o de sus empleados, con excepción del caso previsto en el inciso g) del artículo anterior.

*Artículo L.522-35.* La responsabilidad del transportista por la pérdida de mercaderías o por los daños sufridos por éstas no podrá exceder de una suma que se determinará por paquete o unidad, o por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas, y cuyo monto se fijará por decreto soberano, siendo aplicable el límite superior.

Cuando se utilicen contenedores, paletas u otros artefactos similares para agrupar las mercaderías, se considerará que cada paquete o unidad que figure en el conocimiento de embarque como incluido en el contenedor, paleta o artefacto de que se trate es un paquete o unidad en el sentido del párrafo anterior. En los demás casos se considerará que el contenedor, la paleta o el artefacto es un paquete o unidad en el sentido del párrafo anterior.

*Artículo L.522-36.* El límite establecido precedentemente no se aplicará cuando el cargador haya declarado la índole y el valor de las mercaderías antes del embarque y esa declaración se haya hecho constar en el conocimiento de embarque. Dicha declaración hará fe respecto del transportista, a menos que éste pruebe lo contrario.

*Artículo L.522-37.* Las disposiciones de los artículos L.522-35 y L.522-36 *supra* no privarán al transportista de su derecho a ampararse en el beneficio de limitación de responsabilidad del armador previsto en el artículo L.312-1.

*Artículo L.522-38.* La responsabilidad del transportista en caso de demora en la entrega no excederá del monto total del flete pagadero en virtud del contrato de transporte marítimo de mercaderías.

*Artículo L.522-39.* El transportista no podrá ampararse en el beneficio de limitación de responsabilidad previsto en los artículos L.522-35 y L.522-38 si se prueba que los daños se debieron a un acto o una omisión de su parte cometidos con la intención de provocar un daño, o por imprudencia y a sabiendas de la probabilidad del daño.

La misma norma se aplicará a los casos previstos en los artículos L.522-10, L.522-15 y L.522-23.

*Artículo L.522-40.* Será nula e ineficaz toda cláusula que tenga directa o indirectamente por objeto o como efecto:

- a) Exonerar al transportista de la responsabilidad establecida en el artículo L.522-31; o
- b) Invertir la carga de la prueba que incumbe al transportista de conformidad con la presente Ley; o
- c) Limitar su responsabilidad a una suma inferior a la fijada en aplicación de los artículos L.522-35 y L.522-38; o
- d) Ceder al transportista los beneficios derivados de un seguro sobre las mercaderías.

*Artículo L.522-41.* Como excepción a lo dispuesto en el artículo anterior, se permitirá incluir cualquier tipo de cláusula relativa a la responsabilidad o la reparación en los contratos de transporte de animales vivos y de mercaderías cargadas sobre cubierta de conformidad con el artículo L.522-22 *supra*, salvo en lo que respecta a los contenedores cargados a bordo de buques provistos de instalaciones apropiadas para ese tipo de transporte.

*Artículo L.522-42.* Si el cargador formula una declaración deliberadamente inexacta en cuanto a la índole o el valor de las mercaderías, el transportista no incurrirá en responsabilidad alguna por las pérdidas o los daños que sufran dichas mercaderías.

#### *Sección V*

#### Acciones judiciales

*Artículo L.522-43.* Aunque se haya estipulado lo contrario, si las mercaderías fueron cargadas o descargadas en Mónaco, las acciones derivadas del contrato de transporte de mercaderías podrán entablarse ante la justicia monegasca. Podrán también incoarse ante la justicia monegasca si ésta es competente con arreglo a las normas del derecho común o ha sido elegida por las partes.

*Artículo L.522-44.* En caso de pérdidas o daños de las mercaderías, el receptor deberá formular sus reservas por escrito y transmitir las al transportista o a su representante en el puerto de descarga, a más tardar en el momento de la entrega; si no lo hiciera se presumirá, salvo prueba en contrario, que recibió las mercaderías en las condiciones descritas en el conocimiento de embarque.

Si las pérdidas o daños no son exteriormente visibles, la notificación podrá hacerse válidamente dentro de los tres días siguientes a la entrega.

El transportista tendrá siempre derecho a pedir que se levante un acta de comprobación del estado de las mercaderías en el momento en que las tome a su cargo.

*Artículo L.522-45.* Las acciones a que hubiere lugar contra el transportista por causa de pérdidas, daños o retrasos prescribirán al cabo de un año.

*Artículo L.522-46.* Las acciones a que hubiere lugar contra el cargador o el destinatario prescribirán al cabo de un año.

*Artículo L.522-47.* El plazo de prescripción de las acciones a que hubiere lugar contra el transportista o el destinatario se contará a partir de la fecha en que las mercaderías hayan sido entregadas u ofrecidas al destinatario o, en caso de pérdida total, a partir del día en que debieron haberse entregado.

*Artículo L.522-48.* Las acciones de indemnización podrán iniciarse dentro del plazo de un año establecido precedentemente o, aun después de vencido dicho plazo, dentro de los tres meses siguientes a la fecha de inicio de la acción contra la parte asegurada, o a la fecha en que ésta llegue a una transacción amistosa respecto de la reclamación.

### CAPÍTULO III. LAS EMPRESAS ESTIBADORAS

*Artículo L.523-1.* Las empresas estibadoras son las que realizan todas las operaciones de carga y descarga de las mercaderías, incluidas las operaciones previas de colocarlas bajo cobertizos o en explanadas y retirarlas de allí.

Además de las operaciones físicas descritas en el párrafo anterior, la empresa estibadora realiza por cuenta del buque, del cargador o del destinatario:

- a) La recepción y el reconocimiento en tierra de las mercaderías que habrán de embarcarse así como su almacenamiento hasta el momento del embarque;
- b) La recepción y el reconocimiento en tierra de las mercaderías desembarcadas así como su almacenamiento y entrega.

Los servicios referidos en el segundo párrafo del presente artículo deben prestarse siempre, a menos que se hayan excluido expresamente.

*Artículo L.523-2.* Si una persona con derecho a ello solicita al transportista que haga realizar por cuenta de ella a una empresa estibadora todas o algunas de las operaciones referidas en el artículo L.523-1 *supra*, el transportista deberá comunicar dicha circunstancia a la empresa estibadora.

*Artículo L.523-3.* La empresa estibadora actúa por cuenta de la persona que ha solicitado sus servicios y responde únicamente ante esa persona, la cual sólo tendrá derecho a iniciar una acción contra la empresa estibadora: dicha acción se ejercerá ante el tribunal que resulte competente en virtud de lo dispuesto en el artículo L.523-7.

*Artículo L.523-4.* La responsabilidad de la empresa estibadora estará sujeta a los siguientes límites y condiciones, cualquiera sea la persona por cuenta de quien manipule, reciba o guarde las mercaderías:

a) Cuando realice las operaciones referidas en el primer párrafo del artículo L.523-1, responderá de los daños que le sean imputables;

b) Cuando realice las operaciones referidas en el segundo párrafo del artículo L.523-1, se presumirá que recibió las mercaderías en las condiciones declaradas por quien se las entregó.

Será responsable de los daños sufridos por las mercaderías, a menos que pruebe que se debieron a:

1. Un incendio;
2. Una situación de fuerza mayor no imputable a la empresa estibadora;
3. Huelgas, cierres patronales u otros obstáculos que impidan el trabajo, sean generales o parciales y cualquiera sea su causa;
4. La culpa del cargador, especialmente por no embalar, acondicionar y marcar correctamente las mercaderías;
5. Un vicio propio de las mercaderías.

Sin perjuicio de lo anterior, el demandante podrá en todos los casos demostrar que las pérdidas o los daños se produjeron, total o parcialmente, por culpa de la empresa estibadora o de sus empleados.

*Artículo L.523-5.* La responsabilidad de la empresa estibadora no podrá en ningún caso exceder de una suma que se fijará por decreto soberano, a menos que se le haya notificado una declaración de valor.

*Artículo L.523-6.* Es nula con respecto al cargador, al receptor de las mercaderías y a sus sucesores o cesionarios toda cláusula que tenga directa o indirectamente por objeto o como efecto:

a) Exonerar a la empresa estibadora de la responsabilidad establecida en el artículo L.523-4 *supra*; o

b) Invertir la carga de la prueba que le incumbe de conformidad con el artículo L.523-4 *supra*; o

c) Limitar su responsabilidad a una suma inferior a la establecida en el artículo L.523-5 *supra*; o

d) Ceder a la empresa estibadora los beneficios derivados de un seguro sobre las mercaderías.

*Artículo L.523-7.* Aunque se haya estipulado lo contrario, si las mercaderías fueron cargadas o descargadas en Mónaco, las acciones derivadas de las operaciones de estiba podrán entablarse ante la justicia monegasca. Podrán también incoarse ante la justicia monegasca si ésta es competente con arreglo a las normas del derecho común o ha sido elegida por las partes.

*Artículo L.523-8.* Las acciones a que hubiere lugar contra la empresa estibadora prescribirán al cabo de un año: este plazo se contará a partir de la fecha en que las mercaderías hayan sido entregadas u ofrecidas al destinatario o, en caso de pérdida total, a partir del día en que debieron haberse entregado.

*Artículo L.523-9.* En el plano internacional, las operaciones a que se refiere el presente capítulo estarán sujetas a la ley del puerto en el que opere la empresa estibadora.

## CAPÍTULO IV. EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

### *Sección 1*

#### Normas generales

*Artículo L.524-1.* El presente título no se aplicará a los buques del Estado afectados exclusivamente a un servicio público.

*Artículo L.524-2.* Las disposiciones del presente título se aplicarán a todas las formas de transporte de pasajeros por mar, cualquiera sea el tipo de embarcación utilizada.

Nadie podrá apartarse de estas disposiciones en detrimento de los pasajeros.

## *Sección II*

### El contrato de pasaje

*Artículo L.524-3.* En virtud del contrato de pasaje, el transportista se obliga a transportar por mar, siguiendo un trayecto determinado, a un pasajero que se obliga a pagar el precio del pasaje. Las obligaciones de las partes se consignan en el billete de pasaje que el transportista debe entregar al pasajero.

*Artículo L.524-4.* En el billete de pasaje se hará mención de:

- Las partes en el contrato (transportista y pasajero);
- El viaje objeto del contrato (nombre de la embarcación, fecha y lugar de embarco, puerto de desembarco y, en su caso, las escalas previstas);
- La clase y el número de camarote;
- El precio del pasaje, salvo en el caso previsto en el segundo párrafo del artículo L.524-13;
- Que el transporte estará sujeto a las disposiciones de la presente Ley, las que anulan toda estipulación contraria en perjuicio del pasajero.

*Artículo L.524-5.* En el caso de las embarcaciones de menos de 10 toneladas de registro bruto y de los buques que presten servicios portuarios o servicios regulares dentro de zonas delimitadas por las autoridades marítimas, el billete será reemplazado por un boleto en el que figurarán el nombre del transportista y el servicio prestado.

*Artículo L.524-6.* Salvo en el caso de los servicios de transporte previstos en el artículo L.524-5, el pasajero no podrá ceder a un tercero los derechos emergentes de su contrato, a menos que lo autorice el transportista.

*Artículo L.524-7.* El pasajero deberá presentarse para embarcar en las condiciones establecidas en el billete de pasaje.

Si llega tarde o decide renunciar al viaje, deberá igualmente la totalidad del precio del pasaje, a menos que se haya convenido en otra cosa.

En caso de fallecimiento del pasajero o fuerza mayor que le impida viajar, el contrato se resolverá mediante la notificación que de dicha circunstancia hagan el pasajero o sus sucesores o cesionarios antes de embarcar. En ese caso se deberá al transportista la cuarta parte del precio del pasaje: las mismas disposiciones se aplicarán a los familiares del pasajero impedido de viajar o fallecido que debían viajar con él que así lo soliciten.

Una vez iniciado el viaje, los hechos que afecten a la persona del pasajero no incidirán en modo alguno en lo adeudado por éste.

*Artículo L.524-8.* Si la embarcación no emprende el viaje por causas no imputables al transportista, el contrato se resuelve sin que haya lugar a indemnización alguna.

Si el transportista no prueba que el hecho no le es imputable, deberá una indemnización equivalente a la mitad del precio del pasaje.

*Artículo L.524-9.* Si el transportista no actúa con la debida diligencia, toda modificación sustancial en los horarios, el itinerario o las escalas previstas dará derecho al pasajero a pedir la resolución o la rescisión del contrato y, en su caso, a reclamar una indemnización por daños y perjuicios.

*Artículo L.524-10.* La interrupción prolongada del viaje por causas que el transportista no pueda probar que no le son imputables traerá aparejada la resolución del contrato, sin perjuicio de la indemniza-

ción a que hubiere lugar, a menos que el transportista se encargue de que el pasajero llegue a destino en un buque de la misma calidad o, en acuerdo con el pasajero, por cualquier otro medio de transporte.

*Artículo L.524-11.* Los pasajeros estarán sometidos a la disciplina de a bordo.

*Artículo L.524-12.* Las acciones derivadas del contrato de pasaje se promoverán ante la jurisdicción que resulte competente con arreglo a las normas del derecho común.

### *Sección III*

#### Responsabilidad del transportista

*Artículo L.524-13.* Las disposiciones de la sección III del presente título no se aplicarán al transporte gratuito ni a los pasajeros clandestinos.

Se aplicarán a los transportes gratuitos efectuados por una empresa de transporte marítimo.

*Artículo L.524-14.* El transportista, sea o no propietario del buque, está obligado a poner y mantener el buque en estado de navegabilidad y a equiparlo y aprovisionarlo convenientemente para el viaje de que se trate, al comenzar el transporte y durante todo el viaje, y a actuar con la máxima diligencia para garantizar la seguridad de los pasajeros en todos los demás aspectos.

*Artículo L.524-15.* El transportista deberá reparar los daños corporales causados por cualquier accidente ocurrido en el transcurso del viaje o durante las operaciones de embarco o desembarco, ya sea en el puerto de salida o en el de destino o en los puertos de escala, si se prueba que no cumplió las obligaciones establecidas en el artículo anterior, o se demuestra que hubo culpa del transportista o de alguno de sus empleados.

*Artículo L.524-16.* El transportista será responsable de la muerte o las heridas causadas a los pasajeros en caso de naufragio, abordaje, encalladura, explosión, incendio o cualquier otro siniestro importante, a menos que pueda probar que el accidente no se debió a su culpa o a la de sus empleados.

*Artículo L.524-17.* El transportista responderá de los daños ocasionados por las demoras que se produzcan debido al incumplimiento de lo dispuesto en el artículo L.524-14 o por culpa de sus empleados.

*Artículo L.524-18.* El monto de la reparación debida por el transportista estará sujeto a los límites que se establezcan por decreto soberano.

Estos límites no se aplicarán en caso de dolo o culpa inexcusable del transportista o sus empleados. Es inexcusable la culpa deliberada, que implica la conciencia de la probabilidad del daño y su aceptación imprudente sin motivos justificados.

*Artículo L.524-19.* Las acciones de responsabilidad civil prescriben a los dos años.

Este plazo se cuenta a partir del día en que el pasajero desembarcó o debió desembarcar.

Si el pasajero muere con posterioridad al desembarco, el plazo correrá a partir de la fecha de fallecimiento, pero no excederá de tres años contados a partir del desembarco.

En caso de daños corporales, el pasajero u otra persona en su nombre deberá formular una protesta por escrito dentro del plazo máximo de 15 días a contar de la fecha de desembarco; de lo contrario, no tendrá derecho a iniciar acción de responsabilidad alguna, a menos que pruebe que la falta de presentación de la protesta se debió a un retraso que no le es imputable.

*Artículo L.524-20.* Las acciones de responsabilidad a cualquier título sólo podrán ejercerse en las condiciones y dentro de los límites establecidos en la presente sección.

Cuando en un juicio por daños y perjuicios el tribunal dicte condena en costas y fije el monto de éstas, dicho monto no se tendrá en cuenta a los efectos de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo L.524-18.

## Sección IV

### Bienes de los pasajeros

*Artículo L.524-21.* Los vehículos de turismo, el equipaje registrado y los objetos de valor depositados en poder del capitán o del sobrecargo darán lugar a la expedición de un recibo por el transportista, quien tendrá, respecto de dichos bienes, la misma responsabilidad que en materia de transporte de mercaderías.

*Artículo L.524-22.* El transportista será responsable del equipaje registrado y de los vehículos de turismo, incluido el equipaje transportado dentro de los vehículos o sobre ellos, hasta un máximo fijado por decreto soberano.

*Artículo L.524-23.* El transportista será responsable de los efectos personales y el equipaje de mano si se prueba que la pérdida o avería se produjo por culpa del transportista o de sus empleados.

Salvo en caso de dolo o culpa inexcusable, la reparación que deberá el transportista por cada pasajero no podrá exceder de un monto que se fijará por decreto soberano.

*Artículo L.524-24.* El transportista será responsable de los objetos de valor depositados por el pasajero en poder del capitán o del sobrecargo hasta un máximo que se establecerá por decreto soberano, a menos que de común acuerdo se haya fijado un límite más alto con arreglo al artículo L.524-25 *infra*.

*Artículo L.524-25.* El transportista y el pasajero podrán convenir expresamente y por escrito en límites de responsabilidad más elevados que los que resultan de los artículos L.524-21 a L.524-23 *supra*.

*Artículo L.524-26.* El capitán no podrá retener a bordo el equipaje de mano por falta de pago del precio del pasaje, pero en el momento de la descarga podrá pedir que se deposite en poder de un tercero hasta que se pague el precio del pasaje.

*Artículo L.524-27.* Los créditos del transportista que resulten del contrato de pasaje tendrán privilegio sobre el producido de la venta del equipaje y los vehículos registrados.

*Artículo L.524-28.* Las acciones a que dé lugar el transporte de equipaje prescribirán en el plazo de un año contado a partir del día de desembarque del equipaje o del día en que debió tener lugar el desembarque.

Los intereses y las costas no se tendrán en cuenta a los efectos de los límites de responsabilidad previstos en los artículos L.524-22, L.524-23 y L.524-24.

## Sección V

### Los organizadores de cruceros marítimos

*Artículo L.524-29.* Los organizadores de cruceros marítimos deben entregar a cada pasajero o grupo de pasajeros un documento de viaje so pena de nulidad del contrato, que sólo podrá ser invocada por el pasajero.

*Artículo L.524-30.* En el billete de crucero deberá indicarse:

- El nombre y el tipo del buque;
- El nombre y la dirección del organizador del crucero;
- El nombre y la dirección del transportista;
- El nombre y la dirección del pasajero o su representante;
- La clase, el número del camarote y el precio del viaje, así como los gastos incluidos en el precio;
- Los puertos de salida y de destino;

- Las fechas y horas previstas de partida y de llegada;
- Las escalas previstas;
- Los servicios adicionales prometidos al pasajero.

*Artículo L.524.31.* Además del billete de crucero, que es prueba del contrato de pasaje, cada pasajero deberá recibir una libreta de cupones correspondientes a los servicios que se le proporcionarán en tierra en cada escala.

El billete de crucero y la libreta de cupones constituirán el documento de viaje del crucero.

*Artículo L.524-32.* El incumplimiento por parte del organizador del crucero de cualquiera de las obligaciones establecidas en el documento de viaje lo hará incurrir en responsabilidad, a menos que pruebe que dicho incumplimiento es consecuencia de la ejecución del contrato de transporte propiamente dicho.

*Artículo L.524-33.* El organizador del crucero marítimo será personalmente responsable de los daños sufridos por los pasajeros o su equipaje.

Si el daño es consecuencia de la ejecución del contrato de transporte marítimo, la responsabilidad del organizador del crucero estará sujeta a las condiciones y los límites establecidos en los artículos L.524-15 a L.524-25 *supra*.

### TÍTULO III. LAS AVERÍAS

#### CAPÍTULO I. DISPOSICIONES COMUNES

*Artículo L.531-1.* Se consideran averías todos los daños o pérdidas sufridos por el buque, la carga y el flete, conjunta o separadamente, así como todos los gastos extraordinarios que se realicen en favor del buque, la carga o el flete durante el viaje. Las averías son gruesas o simples.

A falta de convención en contrario entre las partes interesadas, las averías gruesas se regirán por las normas que se establecen a continuación.

Se considerará inexistente toda cláusula incluida en un conocimiento de embarque en virtud de la cual el transportista se reserve el derecho de optar entre las disposiciones del presente título y cualquier otra disposición; en esos casos, las disposiciones del presente título se aplicarán con exclusión de todas las demás.

Son simples todas las averías que no se consideran gruesas. Las averías simples son sufragadas por el dueño de la cosa que ha sufrido el daño o por la persona que incurrió en el gasto, sin perjuicio del derecho de ambos a reclamar judicialmente la reparación, el reembolso o las indemnizaciones a que hubiere lugar.

#### CAPÍTULO II. CLASIFICACIÓN DE LAS AVERÍAS GRUESAS

*Artículo L.532-1.* Son averías gruesas los sacrificios y los gastos extraordinarios realizados en interés común y por necesidad apremiante de las personas y los bienes que tomen parte en un viaje por mar.

*Artículo L.532-2.* Los sacrificios y los gastos deben haberse hecho por decisión del capitán, quien, después de decidir los sacrificios y los gastos que deban hacerse, anotará en el diario de navegación la fecha, la hora y el lugar del suceso, los motivos que determinaron su decisión y las medidas que ordenó tomar.

Dentro de las 24 horas siguientes a su arribo al primer puerto de escala, el capitán deberá hacer una declaración formal de la veracidad de los hechos consignados en el diario de navegación.

*Artículo L.532-3.* La prueba de que un daño o un gasto debe calificarse de avería gruesa incumbe a la persona que solicita dicha calificación.

*Artículo L.532-4.* Se reputan averías gruesas únicamente los daños y las pérdidas que afecten materialmente a los bienes comprendidos en el viaje, así como los gastos realizados en relación con dichos bienes, cuando esos daños, pérdidas o gastos sean consecuencia directa del acto de avería gruesa decidido por el capitán.

*Artículo L.532-5.* Cuando el hecho que da lugar al sacrificio o al gasto sea imputable a la culpa de una de las partes que intervienen en el viaje, deberá igualmente procederse a la liquidación de las averías gruesas, sin perjuicio de las acciones a que hubiere lugar contra aquel a quien se atribuya la culpa.

*Artículo L.532-6.* Todo gasto adicional realizado voluntariamente para evitar un gasto o una pérdida calificados de averías gruesas se compensará como si fuera una avería gruesa hasta un máximo equivalente al monto del gasto ahorrado o de la pérdida evitada.

### CAPÍTULO III. CONTRIBUCIÓN A LAS AVERÍAS GRUESAS

*Artículo L.533-1.* Las averías gruesas son sufragadas por el buque, el flete y la carga, y se evalúan con arreglo a las normas siguientes.

*Artículo L.533-2.* El buque contribuirá en proporción a su valor en el puerto en el que finalice el viaje, al que se sumará, si procediera, el valor de las cosas que haya tenido que sacrificar.

El flete bruto y el precio del pasaje no devengado contribuirán en dos tercios.

*Artículo L.533-3.* Las mercaderías salvadas contribuirán en proporción a su valor real de mercado y las mercaderías sacrificadas en proporción al valor que supuestamente tendrían en el puerto de descarga.

*Artículo L.533-4.* El monto de los daños y las pérdidas admisibles como averías gruesas en relación con el buque se determinará en el puerto donde termine el viaje.

Dicho monto será igual al costo de las reparaciones que resulten necesarias como consecuencia de los sacrificios realizados: el costo real si se hicieron las reparaciones, o el costo estimado si no se hubieran hecho.

*Artículo L.533-5.* El monto de los daños o las pérdidas admisibles como averías gruesas en relación con las mercaderías se determinará en el puerto de descarga.

Dicho monto será igual al costo de las mercaderías sacrificadas, calculado sobre la base del valor de mercado que tendrían esas mercaderías, en buen estado, en el mismo puerto.

*Artículo L.533-6.* Las mercaderías que se declaren por un valor inferior a su valor real contribuirán en proporción a su valor real, pero su pérdida o avería sólo dará lugar a que se clasifiquen como averías gruesas en proporción a su valor declarado.

*Artículo L.533-7.* Las mercaderías respecto de las cuales no se haya emitido un conocimiento de embarque o un recibo del capitán no se admitirán como averías gruesas si son sacrificadas. Contribuirán, no obstante, si son salvadas.

La misma norma se aplicará a las mercaderías cargadas sobre cubierta, a menos que estén cargadas en contenedores a bordo de buques provistos de instalaciones apropiadas para ese tipo de transporte. En ese caso, se les aplicará el mismo régimen que a las mercaderías cargadas en bodega.

*Artículo L.533-8.* En caso de que se arrojen al mar mercaderías cargadas sobre cubierta en condiciones irregulares en el sentido de lo dispuesto en el artículo L.522-22, el valor de las mercaderías arrojadas al mar no se admitirá como avería gruesa.

*Artículo L.533-9.* Los efectos y el equipaje de la tripulación y de los pasajeros respecto de los cuales no se haya emitido conocimiento de embarque ni recibo, así como los envíos postales de cualquier índole, estarán exentos de contribuir al pago de las averías si han sido salvados; pero participarán en la distribución si han sido sacrificados en las condiciones previstas en los artículos L.532-1 a L.532-6.

*Artículo L.533-10.* La distribución se hará a prorrata.

En caso de insolvencia de uno de los contribuyentes, su parte se distribuirá entre los demás en proporción a sus intereses respectivos.

La obligación de cada uno de los interesados se limitará al valor de su contribución.

#### CAPÍTULO IV. LIQUIDACIÓN DE LAS AVERÍAS GRUESAS

*Artículo L.534-1.* No habrá lugar a liquidación alguna en caso de pérdida total de los intereses comprometidos en el viaje.

*Artículo L.534-2.* A falta de acuerdo entre las partes respecto de la liquidación de las averías gruesas, el presidente del tribunal de primera instancia, a petición de la parte que lo solicite primero, nombrará uno o más peritos liquidadores.

*Artículo L.534-3.* Si las partes interesadas no aceptan voluntariamente la liquidación, ésta se someterá a consideración del tribunal de primera instancia, a petición de la parte que lo solicite primero, para su homologación.

Si no se hiciera lugar a la homologación, el tribunal designará nuevos peritos.

*Artículo L.534-4.* Todas las acciones derivadas de averías gruesas prescriben a los cinco años contados a partir de la fecha en que finalizó el viaje.

*Artículo L.534-5.* El capitán podrá negarse a entregar las mercaderías y exigir que sean depositadas hasta que se pague la contribución que les corresponde, a menos que la persona con derecho a las mercaderías preste caución suficiente.

*Artículo L.534-6.* Durante los 15 días siguientes a la entrega de las mercaderías, si éstas no han pasado a manos de terceros, el armador tendrá privilegio sobre las mercaderías o sobre el precio de venta de las mismas para el pago de las contribuciones a las averías gruesas que se le adeuden.

### TÍTULO IV. LOS SEGUROS MARÍTIMOS

#### CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

*Artículo L.541-1.* Todo contrato de seguro que tenga por objeto garantizar los riesgos relacionados con una operación marítima se registrará por la presente Ley.

*Artículo L.541-2.* Las partes en el contrato no podrán apartarse de lo dispuesto en los artículos L.541-3, L.542-5, L.542-6, L.542-9 y L.542-11, L.542-12 (primer párrafo), L.542-16 (segundo párrafo), L.542-20, L.542-23, L.542-24, L.542-25, L.542-31, L.542-33, L.542-36 y L.542-37.

*Artículo L.541-3.* El seguro puede tener por objeto cualquier interés legítimo, incluida la ganancia esperada.

No se puede reclamar los beneficios de un seguro si no se ha sufrido un perjuicio.

*Artículo L.541-4.* El seguro puede contratarse por cuenta de quien suscribe la póliza, por cuenta de otra persona determinada, o por cuenta de quien corresponda.

Todo seguro que contenga la declaración de que se contrata por cuenta de quien corresponda se interpretará como contratado tanto en favor del suscriptor de la póliza como en favor del beneficiario de dicha cláusula.

#### CAPÍTULO II. DISPOSICIONES COMUNES A LOS DIVERSOS SEGUROS

##### *Sección I*

##### Celebración del contrato

*Artículo L.542-1.* El contrato de seguro sólo puede probarse por escrito.

*Artículo L.542-2.* El contrato de seguro se hace constar en una póliza, que puede otorgarse en documento público o privado.

Antes de la emisión de la póliza o de cualquier anexo complementario o modificativo de ésta, podrá probarse la existencia del convenio entre las partes mediante cualquier otro documento escrito, como un certificado de seguro o una carta de cobertura.

*Artículo L.542-3.* La fecha del contrato de seguro será la del día en que se firme.

En el contrato se indicará:

- El lugar de suscripción;
- El nombre y el domicilio de las partes contratantes, con la indicación, en su caso, de que quien contrata el seguro actúa por cuenta de otra persona;
- La cosa o el interés asegurado;
- Los riesgos que toma sobre sí el asegurador y los riesgos excluidos;
- El tiempo y el lugar de esos riesgos;
- La suma por la cual se asegura;
- La prima;
- La cláusula “a la orden” o “al portador”, si se ha acordado alguna de ellas.

*Artículo L.542-4.* El seguro no surtirá efecto si los riesgos no comienzan dentro de los dos meses siguientes a la celebración del convenio entre las partes o de la fecha a partir de la cual se haya acordado que el asegurador asumirá los riesgos.

Esta disposición se aplicará a las pólizas abiertas únicamente con respecto al primer riesgo.

*Artículo L.542-5.* Toda omisión o declaración inexacta del asegurado que pueda disminuir sustancialmente la evaluación del riesgo por el asegurador, haya o no influido dicha omisión o declaración inexacta en el daño o pérdida de la cosa asegurada, dará lugar a la anulación del seguro a solicitud del asegurador.

No obstante, si el asegurado prueba su buena fe, el asegurador, a menos que se hubiera estipulado una cláusula más favorable en beneficio del asegurado, responderá del riesgo en proporción a la diferencia entre la prima cobrada y la que debió haberse cobrado, salvo si el asegurador prueba que no habría asegurado el riesgo si lo hubiera conocido.

El asegurador conservará su derecho al cobro de la prima en caso de fraude del asegurado.

*Artículo L.542-6.* Toda modificación que se produzca durante la vigencia del contrato, ya sea con respecto a lo que se acordó en el momento de celebrarlo o a la cosa asegurada, que traiga aparejado un aumento importante del riesgo dará lugar a la rescisión del seguro si dicha modificación no se comunica al asegurador en el plazo de tres días hábiles a partir del momento en que el asegurado tuvo conocimiento de ella, a menos que el asegurado pruebe su buena fe, en cuyo caso se aplicarán las disposiciones del segundo párrafo del artículo L.542-5.

Si el aumento del riesgo no se debe a un acto del asegurado, el seguro continuará en vigor, pero la prima se incrementará en proporción al aumento que haya tenido el riesgo.

Si el aumento del riesgo se debe a un acto del asegurado, el asegurador podrá rescindir el contrato en el plazo de tres días a partir del momento en que tuvo conocimiento del aumento del riesgo y retener la prima, o podrá exigir que la prima se incremente en proporción al aumento que haya tenido el riesgo.

*Artículo L.542-7.* Todo seguro contratado después de ocurrido el siniestro o después del arribo de las cosas aseguradas o del buque que las transportaba será nulo si se tenía noticia de tales hechos antes de la celebración del contrato en el lugar donde fue firmado o en el lugar donde se encontraban el asegurado o el asegurador.

*Artículo L.542-8.* Los seguros de viaje comenzado, con efecto retroactivo, son nulos si se prueba que antes de la celebración del contrato el asegurado tenía conocimiento personal del siniestro o el asegurador del arribo de las cosas aseguradas.

*Artículo L.542-9.* Si el asegurador prueba que hubo fraude del asegurado o de su mandatario, el seguro contratado por una suma superior al valor real de la cosa asegurada será nulo y el asegurador retendrá la prima.

La misma norma se aplicará si el valor asegurado es un valor convenido.

*Artículo L.542-10.* Si no hubo fraude, el contrato será válido hasta una suma equivalente al valor real de las cosas aseguradas y, si éste es un valor convenido, por toda la suma asegurada.

*Artículo L.542-11.* Son nulos los seguros que cubran los mismos riesgos respecto de una misma cosa por una suma que en total exceda el valor de la cosa asegurada, si se han contratado con intención fraudulenta.

*Artículo L.542-12.* Los seguros contratados de buena fe sobre la misma cosa y contra iguales riesgos, por una suma que en total supere el valor de la cosa asegurada, sólo tendrán validez si el asegurado los pone en conocimiento del asegurador a quien reclama el pago de la indemnización.

Cada uno de esos seguros acumulativos surtirá efectos en proporción a la suma por la que se hayan contratado, hasta la concurrencia del valor total de la cosa asegurada.

*Artículo L.542-13.* Salvo en el caso de valor convenido, si la suma por la cual se contrató el seguro es inferior al valor real de las cosas aseguradas, la diferencia correrá de cuenta del asegurado.

## *Sección II*

### Obligaciones del asegurador y del asegurado

*Artículo L.542-14.* El asegurador responde de los daños materiales causados a los bienes asegurados por cualquier riesgo de mar o por un acontecimiento de fuerza mayor.

El asegurador también responde:

1. De la contribución de las cosas aseguradas al pago de las averías gruesas, salvo si éstas se producen como consecuencia de un riesgo excluido del seguro;
2. De los gastos en que se incurra para preservar la cosa asegurada de un daño material o disminuir el daño, cuando ese daño provenga de un riesgo cubierto por el seguro.

*Artículo L.542-15.* La cláusula “libre de averías” exonera al asegurador de todo tipo de averías, sean gruesas o simples, salvo cuando hubiere lugar al abandono; en ese caso el asegurado podrá optar entre el abandono y la avería.

La cláusula “libre de averías simples excepto...” exonera al asegurador de todas las averías simples con excepción de las causadas por alguno de los sucesos enumerados en dicha cláusula y de las que den lugar al abandono.

*Artículo L.542-16.* La cobertura de los riesgos asegurados no cesa en caso de negligencia del asegurado o de sus empleados en tierra, a menos que el asegurador pruebe que el daño se debió a que el asegurado no actuó con la diligencia debida para poner las cosas aseguradas al abrigo de los riesgos.

El asegurador no es responsable del dolo ni de la culpa inexcusable del asegurado.

*Artículo L.542-17.* La cobertura de los riesgos continúa en idénticas condiciones en caso de negligencia del capitán o de la tripulación, salvo en el caso previsto en el artículo L.543-5.

*Artículo L.542-18.* La cobertura de los riesgos asegurados tampoco cesa en caso de cambio forzoso de ruta, de viaje o de buque, ni en caso de cambio decidido por el capitán sin consultar al armador o al asegurado.

*Artículo L.542-19.* El asegurador no tomará sobre sí los siguientes riesgos:

- a) Guerra civil o exterior; minas y cualquier otro artefacto bélico;
- b) Piratería;
- c) Captura, apresamiento o detención por cualquier gobierno u autoridad;
- d) Motines, movimientos populares, huelgas y cierres patronales y actos de sabotaje o terrorismo;
- e) Daños causados por la cosa asegurada a otros bienes o personas, salvo en el caso previsto en el artículo L.543-9;
- f) Siniestros debidos a los efectos directos o indirectos de explosiones, escapes de calor, radiaciones provenientes de la transmutación de núcleos atómicos o la radiactividad, así como siniestros debidos a los efectos de la radiación provocada por la aceleración artificial de partículas.

*Artículo L.542-20.* Cuando no sea posible establecer si el origen del siniestro fue un riesgo de guerra o un riesgo de mar, se considerará que se debió a un accidente del mar.

*Artículo L.542-21.* El asegurador no responde:

- a) De los daños y las pérdidas materiales causados por un vicio propio de la cosa asegurada, salvo lo dispuesto en el artículo L.543-4 con respecto a los vicios ocultos del buque;
- b) De los daños y las pérdidas materiales resultantes de multas, confiscaciones, secuestros, requisas, medidas sanitarias o de desinfección, o que se deriven de la transgresión de bloqueos, el contrabando o el comercio prohibido o clandestino;
- c) De los daños y perjuicios u otras indemnizaciones relacionadas con embargos, ni de las cauciones prestadas para liberar los bienes embargados;
- d) De los perjuicios que no constituyan daños o pérdidas materiales que afecten directamente a la cosa asegurada, como la inactividad, las demoras, las fluctuaciones de los tipos de cambio o las trabas a las actividades comerciales del asegurado.

*Artículo L.542-22.* Son obligaciones del asegurado:

1. Pagar la prima y los gastos conexos en el lugar y en el tiempo convenidos;
2. Actuar con la diligencia debida en todos los aspectos relacionados con el buque o las mercaderías;
3. Declarar exactamente, en el momento de la celebración del contrato, todas las circunstancias que conozca que puedan afectar la evaluación que hace el asegurador del riesgo que toma a su cargo;
4. Declarar al asegurador, en la medida en que tome conocimiento de ello, cualquier aumento que se produzca en los riesgos durante la vigencia del contrato;
5. Preservar, en beneficio del asegurador, todos sus derechos y acciones contra el responsable.

*Artículo L.542-23.* La falta de pago de la prima dará derecho al asegurador a suspender el seguro o a pedir su rescisión.

La suspensión o la rescisión del seguro entrará en vigor a los ocho días contados a partir del envío al asegurado, por carta certificada dirigida a su último domicilio conocido por el asegurador, de una intimación de pago.

*Artículo L.542-24.* La suspensión o la rescisión del seguro por falta de pago de la prima no surtirá efecto con respecto a terceros de buena fe que sean beneficiarios del seguro en virtud de una cesión anterior a la notificación de la suspensión o de la rescisión.

En caso de siniestro, el asegurador podrá, en virtud de una cláusula expresa incluida en el anexo de la póliza, exigir que se deduzca de la indemnización reclamada por dichos beneficiarios el monto de la prima correspondiente al seguro de que se trate.

*Artículo L.542-25.* En caso de liquidación de bienes, concordato judicial o insolvencia del asegurado, el asegurador podrá, si no recibe el pago en respuesta a la intimación, rescindir la póliza en curso, pero dicha rescisión no surtirá efecto con respecto a terceros de buena fe que sean beneficiarios del seguro en virtud de una cesión anterior a cualquier siniestro y a la notificación de la rescisión.

En caso de cancelación de la autorización oficial del asegurador, o de que se declare la liquidación de bienes, el concordato judicial o la insolvencia de éste, el asegurado tendrá los mismos derechos.

*Artículo L.542-26.* El asegurado debe contribuir al salvamento de las cosas aseguradas y tomar todas las medidas necesarias para proteger sus derechos frente a terceros responsables.

El asegurado es responsable ante el asegurador del daño causado por el incumplimiento de esta obligación por culpa o negligencia de su parte.

### *Sección III*

#### Pago de la indemnización

*Artículo L.542-27.* Los daños y las pérdidas se liquidan como averías, sin perjuicio de la facultad de optar por el abandono en los casos establecidos en la ley o convenidos por las partes.

*Artículo L.542-28.* El asegurador no está obligado a reparar ni a reponer las cosas aseguradas.

*Artículo L.542-29.* La contribución a las averías simples, sea provisoria o definitiva, así como los gastos de asistencia y salvamento, serán reembolsados por el asegurador en proporción al valor asegurado por él, del que se descontarán, si corresponde, las averías simples que sean de cuenta del asegurador.

*Artículo L.542-30.* El abandono debe notificarse al asegurador por carta certificada o acta extrajudicial.

La notificación debe hacerse dentro de los tres meses siguientes a la fecha en que se haya tenido conocimiento del suceso que ocasionó el abandono o al vencimiento del plazo que lo permite.

*Artículo L.542-31.* Al notificar el abandono, el asegurado debe declarar todos los seguros que haya contratado o de los que tenga conocimiento.

*Artículo L.542-32.* El abandono no puede ser parcial ni condicional.

En virtud del abandono, los derechos del asegurado sobre las cosas aseguradas se transfieren al asegurador, quien queda obligado a pagar la totalidad de la suma asegurada, y los efectos de esa transferencia entre las partes se retrotraen al momento en que el asegurado notificó al asegurador su voluntad de hacer abandono.

El asegurador puede oponerse al abandono, en cuyo caso sólo deberá pagar la totalidad de la suma asegurada.

*Artículo L.542-33.* El asegurado que de mala fe haga una declaración inexacta con respecto al siniestro perderá los beneficios del seguro.

*Artículo L.542-34.* El asegurador que paga la indemnización del seguro adquiere, hasta un monto equivalente a lo que hubiera pagado, todos los derechos que tenga el asegurado como consecuencia de los daños que dieron lugar al pago de la indemnización.

*Artículo L.542-35.* Si un mismo riesgo ha sido cubierto por varios aseguradores, cada uno de ellos responderá, en forma no solidaria con los demás, en proporción a la suma que hubiera asegurado, la que constituirá el límite de su obligación.

*Artículo L.542-36.* Las acciones derivadas del contrato de seguro prescriben a los dos años.

La prescripción rige también respecto de los menores y otras personas incapaces.

*Artículo L.542-37.* El plazo de prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro se cuenta:

1. En las acciones para perseguir el pago de la prima, a partir de la fecha de vencimiento;
2. En las acciones de averías relacionadas con el buque, a partir de la fecha del suceso que dio lugar a la acción; en las acciones relacionadas con las mercaderías, a partir de la fecha de llegada del buque u otro vehículo de transporte o, en su defecto, de la fecha en que debería haber llegado o, si el suceso es posterior, de la fecha de ese suceso;
3. En la acción de abandono, a partir de la fecha del suceso que dio derecho al abandono o, si se fijó un plazo para entablar dicha acción, a partir de la fecha de vencimiento de ese plazo;
4. Cuando lo que da origen a la acción del asegurado es la contribución al pago de averías gruesas, la remuneración por concepto de asistencia o la reclamación de un tercero, a partir de la fecha de inicio de la acción contra el asegurado o de la fecha de pago.

En el caso de las acciones que se promuevan para obtener la restitución de cualquier suma pagada en virtud del contrato de seguro, el plazo se cuenta a partir de la fecha del pago indebido.

### CAPÍTULO III. DISPOSICIONES PARTICULARES SOBRE DIVERSOS SEGUROS

#### *Sección I*

#### Seguro del casco

*Artículo L.543-1.* El seguro de buques puede contratarse por un solo viaje, por varios viajes consecutivos o por un período determinado.

*Artículo L.543-2.* Cuando el seguro se contrata por un viaje, la garantía se extiende desde el comienzo de la operación de carga hasta el final de la descarga, hasta un máximo de 15 días después del arribo del buque a destino.

En el caso de viajes en lastre, la garantía comienza en el momento en que el buque zarpa y termina cuando amarra a su llegada.

*Artículo L.543-3.* Cuando el seguro se contrata por un período determinado, los riesgos del primer y el último días quedan cubiertos por la garantía.

Los días se cuentan de 0 a 24 horas, de acuerdo con la hora del país de emisión de la póliza.

*Artículo L.543-4.* El asegurador no responde de los daños o pérdidas resultantes de un vicio propio del buque, salvo si se trata de un vicio oculto.

*Artículo L.543-5.* El asegurador no responde de los daños o pérdidas que se deriven del dolo del capitán.

*Artículo L.543-6.* Cuando el valor asegurado del buque es un valor convenido, las partes renuncian mutuamente a cualquier otra tasación, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos L.542-9 y L.542-29.

*Artículo L.543-7.* El valor convenido comprende de manera indivisible el casco y las máquinas del buque así como todos los accesorios y estructuras anexas pertenecientes al asegurado, incluidas las provisiones y la carga sobre cubierta.

En caso de pérdida total o abandono del buque, si se hubiera contratado un seguro en forma separada sobre los accesorios y estructuras anexas pertenecientes al asegurado, el valor convenido del buque se reducirá en una suma igual al monto del seguro de los accesorios, cualquiera sea la fecha en que se haya contratado.

*Artículo L.543-8.* El seguro de feliz arribo sólo puede contratarse, so pena de nulidad, con el consentimiento de los aseguradores.

Cuando se asegura una suma en estas condiciones, la justificación del interés asegurable resultará de la aceptación de la suma así asegurada.

El asegurador responde únicamente en caso de pérdida total o abandono del buque como consecuencia de un riesgo cubierto por la póliza, y no adquiere derecho alguno sobre los bienes abandonados.

*Artículo L.543-9.* El asegurador es responsable de las indemnizaciones que deba pagar el asegurado, en virtud de acciones incoadas por terceros, por los daños de cualquier índole, exceptuados los daños a las personas, que se produzcan en caso de abordaje o choque del buque asegurado contra cualquier embarcación o estructura fija, móvil o flotante.

*Artículo L.543-10.* Cuando el seguro se contrata por un viaje o por varios viajes consecutivos, el asegurador tiene derecho al cobro de la totalidad de la prima desde el momento en que empiezan a correr los riesgos.

*Artículo L.543-11.* En el seguro por tiempo determinado, el asegurador tendrá derecho al cobro de la prima estipulada para todo el período de duración del seguro en caso de pérdida total o abandono del buque, cuando deba responder de dicha pérdida o abandono. Si el asegurador no es responsable de la pérdida total o del abandono, tendrá derecho a cobrar una parte de la prima, que se calculará en función del tiempo transcurrido hasta la pérdida total o la notificación del abandono.

*Artículo L.543-12.* En la liquidación de averías, el asegurador deberá reembolsar únicamente el costo de las reposiciones o las reparaciones reconocidas como necesarias para poner nuevamente al buque en condiciones de navegar, con exclusión de toda otra indemnización por depreciación, inactividad o cualquier otra causa.

*Artículo L.543-13.* Cualquiera sea el número de sucesos que se produzcan durante el período de vigencia de la póliza, el seguro protege al asegurado respecto de cada uno de ellos hasta el monto de la suma asegurada, sin perjuicio del derecho del asegurador a exigir el pago de una prima complementaria después de cada suceso.

El monto de la cobertura proporcionada por el asegurador podrá ser reconstituido durante el período de vigencia de la póliza después de cada suceso mediante el pago de una prima complementaria.

*Artículo L.543-14.* Podrá hacerse abandono del buque en los siguientes casos:

1. Pérdida total;
2. Necesidad de realizar reparaciones por un monto no inferior a las tres cuartas partes del valor convenido;
3. Imposibilidad de reparación;
4. Falta de noticias durante más de tres meses; se considerará que la pérdida ocurrió en la fecha en que se recibieron las últimas noticias.

*Artículo L.543-15.* En caso de enajenación o fletamento a casco desnudo del buque, el seguro se transfiere de pleno derecho al nuevo propietario o fletador, a condición de que éste informe de la enajenación o fletamento al asegurador en un plazo de 10 días y cumpla todas las obligaciones contraídas por el asegurado con el asegurador en virtud del contrato.

No obstante, el asegurador tendrá la facultad de rescindir el contrato dentro del plazo de un mes a contar de la fecha en que haya recibido la notificación de la enajenación o el fletamento del buque. Dicha rescisión surtirá efecto 15 días después de la notificación.

El enajenante o el fletante seguirán siendo responsables del pago de las primas que hubieran vencido antes de la enajenación o el fletamento.

*Artículo L.543-16.* La enajenación de la mayoría de las cuotas partes de un buque en condominio trae aparejada por sí sola la aplicación del artículo anterior.

*Artículo L.543-17.* Las disposiciones de la presente sección son aplicables también a los contratos de seguros relativos a buques asegurados únicamente por el tiempo que dure su estadía en puertos, radas u otros lugares, independientemente de que se encuentren a flote o en dique seco.

También se aplican a los buques en construcción.

## Sección II

### Seguro de la carga

*Artículo L.543-18.* Las mercaderías pueden asegurarse mediante una póliza que cubra un solo viaje o mediante una póliza “flotante”.

*Artículo L.543-19.* Las mercaderías quedan aseguradas sin interrupciones, dondequiera que se encuentren, dentro de los límites del viaje descrito en la póliza.

*Artículo L.543-20.* Cuando una parte del viaje se realiza por vía terrestre, fluvial o aérea, las normas del seguro marítimo se aplican a la totalidad del viaje, a menos que las partes hayan acordado otra cosa.

*Artículo L.543-21.* Cualquiera sea el riesgo cubierto, el asegurador no responde de:

1. La merma de las mercaderías durante el viaje;
2. Los daños resultantes del embalaje inadecuado de las mercaderías.

*Artículo L.543-22.* El valor asegurado no podrá superar la mayor de las sumas siguientes: la que resulte de sumar el precio de compra o, en su defecto, el precio vigente en el momento y el lugar de carga de las mercaderías, a todos los gastos realizados hasta la llegada a destino y la ganancia esperada; o el valor en el lugar de destino en la fecha de arribo o, si las mercaderías no llegan a destino, en la fecha en que deberían haber llegado; o, si las mercaderías fueron vendidas por el asegurado, por el precio de venta más, si corresponde, los incrementos estipulados en el contrato de venta.

*Artículo L.543-23.* Para determinar la importancia de los daños, se comparará el valor de las mercaderías dañadas con el valor que hubieran tenido como mercaderías sanas en el mismo momento y en el mismo lugar, y la tasa de depreciación así obtenida se aplicará al valor asegurado.

*Artículo L.543-24.* Si las partes hubieran acordado una franquicia, ésta será siempre independiente de las mermas normales de las mercaderías durante el viaje.

*Artículo L.543-25.* La carga podrá abandonarse si las mercaderías:

1. Se pierden totalmente;
2. Sufren pérdidas o deterioros que representen las tres cuartas partes de su valor;
3. Se venden durante el viaje debido a los daños materiales causados a las cosas aseguradas por un riesgo cubierto.

*Artículo L.543-26.* La carga podrá abandonarse también en los siguientes casos:

1. Innavegabilidad del buque e imposibilidad de enviar las mercaderías por cualquier otro medio de transporte en un plazo de tres meses;
2. Falta de noticias del buque por más de tres meses.

*Artículo L.543-27.* En las pólizas flotantes el asegurado se obliga a declarar al asegurador y el asegurador se obliga a aceptar como riesgos adicionales cubiertos por la póliza:

1. Todos los viajes realizados por cuenta del asegurado o en cumplimiento de contratos de compra o venta que impongan al asegurado la obligación de contratar un seguro;
2. Todos los viajes realizados por cuenta de terceros que hayan encomendado al asegurado la tarea de contratar el seguro, siempre que el asegurado tenga interés en el viaje como corredor, consignatario o en cualquier otra calidad. Si el interés del asegurado consiste únicamente en cumplir la orden impartida por un tercero de contratar el seguro, no habrá lugar a la aplicación de la póliza.

*Artículo L.543-28.* En el primer caso indicado en el artículo anterior, los viajes quedarán automáticamente comprendidos en la póliza a partir del momento en que queden expuestos a los riesgos asegurados, siempre y cuando los riesgos adicionales se hayan declarado al asegurador dentro de los plazos establecidos en el contrato; y en el segundo caso, desde el momento en que se haga la declaración.

*Artículo L.543-29.* Si el asegurado que ha contratado una póliza flotante no cumple las obligaciones establecidas en el artículo L.543-27 *supra*, el contrato podrá rescindirse inmediatamente a solicitud del asegurador, quien además tendrá derecho al cobro de las primas correspondientes a los viajes no declarados.

Si el asegurado actúa de mala fe, el asegurador podrá ejercer el derecho de restitución de los pagos que haya efectuado por los siniestros ocurridos durante los viajes posteriores a la primera omisión intencional del asegurado.

### *Sección III*

#### Seguro de responsabilidad civil

*Artículo L.543-30.* El seguro de responsabilidad civil da al asegurado el derecho de reembolso sólo en caso de que el tercero que ha sufrido el daño haya sido indemnizado y hasta el monto de lo que se le haya pagado, salvo si la indemnización del seguro se utiliza para constituir un fondo de limitación de conformidad con el artículo L.312-1.

*Artículo L.543-31.* Si se constituye un fondo de limitación, los acreedores cuyos derechos estén sujetos a limitación con arreglo al artículo L.312-1 no tendrán acción contra el asegurador.

*Artículo L.543-32.* El seguro de responsabilidad civil que tiene por objeto la reparación de los daños causados a terceros por el buque y que están asegurados en los términos del artículo L.543-9 sólo tendrá efecto cuando la suma asegurada en virtud de la póliza de seguro del casco sea insuficiente.

*Artículo L.543-33.* Cualquiera sea el número de sucesos ocurridos durante la vigencia de un seguro de responsabilidad civil, la suma suscrita por cada asegurador constituirá el límite de su obligación respecto de cada suceso.

## **Libro VI. Gente de mar**

### TÍTULO I. APTITUD PROFESIONAL

*Artículo L.610-1.* Por marino se entiende:

- Todo aquel que contraiga con el armador o su representante la obligación de servir en la conducción y el funcionamiento de un buque, o en tareas que, sin estar relacionadas con la navegación, resulten de utilidad para la tripulación y los pasajeros;
- Todo aquel que se embarque en su propio buque con fines profesionales.

Se dejará constancia de los servicios prestados por los marinos mediante su inscripción en el rol de la tripulación, en las condiciones que se establezcan por decreto soberano.

*Artículo L.610-2.* Sin perjuicio de las excepciones individuales previstas en el marco de convenios internacionales, todo buque que enarbore el pabellón monegasco deberá tener un cuerpo de oficiales y una tripulación de nacionalidad monegasca o francesa en lo que respecta al trabajo sobre cubierta, en la cámara de máquinas y en el servicio radioeléctrico, y tres de cada cuatro puestos de servicios generales que tenga cada buque deberán ser ocupados por personas de nacionalidad monegasca o francesa.

Las normas establecidas en el párrafo anterior no se aplicarán a los buques que enarbolan el pabellón del Príncipe, ni a los buques que, encontrándose en Francia, no estén obligados a adquirir la nacionalidad francesa, ni a los buques de pesca cuya tripulación no exceda de cinco personas, ni a las embarcaciones de recreo cuyos propietarios provengan de terceros países y tengan la calidad de residentes de Mónaco.

*Artículo L.610-3.* Todo miembro de la tripulación de un buque destinado al comercio o la pesca deberá, si es de nacionalidad francesa, poseer un diploma, un título o un certificado expedido por el Estado francés que corresponda al tipo de navegación que realice el buque o a la función que cumpla el tripulante a bordo del buque.

Si el tripulante es de nacionalidad monegasca, deberá tener el certificado de aptitud exigido por decreto soberano.

*Artículo L.610-4.* Todo miembro de la tripulación de una embarcación de recreo deberá, si es de nacionalidad monegasca o francesa, tener los diplomas, títulos o certificados previstos en el artículo L.610-3.

Si el tripulante es de otra nacionalidad, deberá acreditar ser titular de los diplomas, títulos o certificados expedidos por el Estado del que provenga o en el que ejercía el mando de un buque.

La equivalencia entre esos títulos y los previstos en el artículo L.610-3 se someterá a consideración de la autoridad marítima, la que podrá rechazarlos.

*Artículo L.610-5.* Todo propietario de una embarcación de recreo que desempeñe las funciones de capitán, o toda persona que de hecho ejerza habitualmente el mando de un buque, deberá, sin distinción de nacionalidad, ser titular de un certificado de aptitud para el mando o la conducción de buques expedido en las condiciones establecidas por decreto soberano.

*Artículo L.610-6.* Todo marino deberá reunir las condiciones de aptitud exigidas en virtud de un decreto soberano.

## TÍTULO II. RÉGIMEN JURÍDICO

### CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

*Artículo L.621-1.* Todo contrato de enrolamiento celebrado entre un armador o su representante y un marino, que tenga por objeto la prestación de un servicio a bordo de un buque con miras a una travesía o viaje por mar, se registrará por las disposiciones del presente título.

El contrato sólo es válido si consta por escrito.

*Artículo L.621-2.* A los efectos del presente título, por armador se entiende toda persona física, sociedad u organismo público por cuya cuenta se equipe el buque.

*Artículo L.621-3.* A los efectos del presente título, se entiende por marino todo aquel que, reuniendo los requisitos exigidos por los artículos L.610-1, L.610-2, L.610-3, L.610-4 y L.610-6, contraiga con el armador o su representante la obligación de prestar servicios durante la travesía o el viaje del buque.

*Artículo L.621-4.* El contrato de arrendamiento de servicios celebrado entre un armador o su representante y un marino se registrará, durante los períodos en que este último no se encuentre embarcado, por las disposiciones de la Ley No. 729, de 16 de marzo de 1963, relativa a los contratos de trabajo. No obstante, dicho contrato sólo será válido si consta por escrito.

### CAPÍTULO II. FORMACIÓN Y PRUEBA DEL CONTRATO DE TRABAJO

*Artículo L.622-1.* El contrato de enrolamiento de la gente de mar se rige por las disposiciones de la Ley No. 629, de 17 de julio de 1957.

Sin embargo, dichas disposiciones no se aplican en los siguientes casos:

- Cuando el marino se embarque durante el transcurso de un viaje y su contratación responda a una necesidad imperiosa;
- Cuando el alejamiento habitual del buque torne imposible cumplir en Mónaco las formalidades exigidas por la ley.

No obstante, el armador o su representante deben ajustarse a las disposiciones de los artículos L.625-3 y L.625-4.

*Artículo L.622-2.* En materia de enrolamiento marítimo, la capacidad para contratar se rige por las normas del derecho común.

Nadie puede celebrar válidamente un contrato de enrolamiento marítimo si no está libre de todo otro contrato de la misma especie.

*Artículo L.622-3.* Todas las cláusulas y estipulaciones del contrato de enrolamiento deben registrarse en el rol de la tripulación o adjuntarse a éste so pena de nulidad.

*Artículo L.622-4.* El contrato de enrolamiento debe redactarse en términos claros y de manera tal que no deje dudas a las partes acerca de sus respectivos derechos y obligaciones.

En el contrato debe indicarse si el enrolamiento se ha estipulado por un período determinado o indeterminado, o por un viaje.

Si el enrolamiento se estipula por un período determinado, en el contrato deberá indicarse la duración de dicho período.

Si el enrolamiento se estipula por un período indeterminado, el contrato deberá establecer obligatoriamente el plazo de que dispondrá cada parte para notificar a la otra su voluntad de rescindir. Sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en el artículo L.624-5, dicho plazo de aviso previo deberá ser el mismo para ambas partes y no podrá ser inferior a 24 horas.

Si el enrolamiento se estipula por un viaje, el contrato deberá mencionar el nombre del puerto en el que finalizará dicho viaje y establecer en qué momento, durante las operaciones comerciales y marítimas que se realicen en dicho puerto, se considerará finalizado el viaje.

El contrato deberá en todos los casos fijar el plazo máximo de duración del viaje, vencido el cual el marino podrá exigir su traslado en las condiciones establecidas en la sección IV del capítulo IV del presente título.

*Artículo L.622-5.* En el contrato de enrolamiento marítimo deberán indicarse el servicio para el cual se contrata al marino y las funciones que éste deberá cumplir, el monto de su remuneración y demás prestaciones adicionales o las bases para la determinación de sus beneficios. En el rol de la tripulación deberán indicarse el lugar y la fecha de embarco del marino.

*Artículo L.622-6.* El armador o su representante deberán poner a disposición de los marinos el texto de las condiciones generales de enrolamiento.

Dichas condiciones deberán también figurar en un aviso impreso que se colocará en un lugar visible, en el sector de alojamiento de la tripulación.

El texto de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen el contrato de enrolamiento, así como el texto de las condiciones del contrato, deberán encontrarse a bordo para que el capitán pueda ponerlos en conocimiento de los marinos que lo soliciten.

*Artículo L.622-7.* Los contratos de enrolamiento deben ser refrendados por el Director de Asuntos Marítimos.

El Director no puede reglamentar las condiciones del contrato, pero tiene derecho a negarse a refrendar los contratos que contengan cláusulas contrarias a las normas de orden público contenidas en el presente código.

*Artículo L.622-8.* El texto del contrato de enrolamiento marítimo se incluirá en una libreta que la Dirección de Asuntos Marítimos entregará gratuitamente al marino y que permanecerá en poder de éste.

Dicha libreta no podrá expresar juicio alguno respecto de los servicios prestados.

### CAPÍTULO III. EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE ENROLAMIENTO

#### *Sección I*

#### Obligaciones del marino a bordo del buque

*Artículo L.623-1.* El marino está obligado a presentarse a bordo del buque en el que debe prestar sus servicios en la fecha y a la hora indicadas por el armador, el representante de éste o el capitán.

*Artículo L.623-2.* El marino debe cumplir sus funciones en las condiciones establecidas en el contrato y con arreglo a las leyes, reglamentos y usos en vigor.

*Artículo L.623-3.* El marino a quien el capitán, en caso de necesidad justificada, encomiende ocasionalmente y por un período determinado la ejecución de tareas para las que no ha sido contratado, no podrá negarse a realizarlas.

*Artículo L.623-4.* Incumbe al capitán determinar las condiciones en que podrán descender a tierra los marinos que no estén de servicio.

*Artículo L.623-5.* El marino debe realizar, fuera de su horario de servicio, las tareas de limpieza de su camarote, lugares adyacentes, ropa de cama y utensilios de comida, sin que dichas tareas den lugar a remuneración alguna.

*Artículo L.623-6.* El marino tiene el deber de trabajar en las tareas de salvamento del buque, sus restos, los efectos que hayan naufragado y la carga.

*Artículo L.623-7.* A falta de una cláusula contractual que lo autorice, el marino no puede, bajo ningún pretexto, cargar en el buque mercadería alguna por cuenta propia, sin la autorización del armador o de su representante.

El marino que infrinja lo dispuesto en el párrafo anterior deberá pagar el flete al precio más alto estipulado en el lugar y en el momento de la carga, por el mismo viaje y por mercaderías de la misma especie que las cargadas indebidamente en el buque, sin perjuicio de los daños y perjuicios a que hubiere lugar.

Además, el capitán:

1. Tiene derecho a arrojar al mar las mercaderías indebidamente cargadas, cuando por su naturaleza puedan poner en peligro al buque, a las personas embarcadas o a la carga;

2. Tiene la obligación de confiscar las mercaderías indebidamente cargadas, cuando por su naturaleza den lugar a la aplicación de sanciones penales por infracción a la legislación aduanera, a las leyes o reglamentos sanitarios, o a las normas que reprimen el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, siempre y cuando la conservación de dichas mercaderías a bordo no traiga aparejadas las consecuencias previstas en el inciso 1.

Las operaciones que se realicen en cumplimiento de lo dispuesto en los incisos 1 y 2 darán lugar a la preparación de un informe circunstanciado, redactado de conformidad con los términos del artículo L.330-9.

## *Sección II*

### Duración de la jornada de trabajo y descanso semanal

*Artículo L.623-8.* La duración de la jornada de trabajo se regirá por las normas establecidas en el Decreto-Ley No. 677, de 2 de diciembre de 1959, con las modificaciones que sean necesarias en virtud de las condiciones de trabajo imperantes a bordo de los buques, y sin que la duración total de la jornada de trabajo efectivo cumplida dentro de un período de 12 meses pueda superar el número de horas fijado por decreto soberano.

*Artículo L.623-9.* Las modalidades de aplicación del artículo anterior se determinarán por decreto soberano sobre la base del tipo de navegación o la categoría de personal. Se reglamentará principalmente la organización y la distribución de los horarios de trabajo durante la semana o en el período de tiempo de que se trate, teniendo en cuenta las limitaciones propias del tipo de navegación que se practique.

*Artículo L.623-10.* Cuando el buque se encuentre en el mar o en una rada extranjera, el personal de cubierta y de la cámara de máquinas trabajará por el sistema de turnos o servicios de guardia.

El armador o el capitán deben poner en conocimiento de los marinos que deseen enrolarse, y declarar en el momento de confección del rol de la tripulación —a continuación de las condiciones de enrolamiento—, la composición de la tripulación y las condiciones de trabajo a bordo.

*Artículo L.623-11.* Salvo en el caso de las excepciones y modificaciones previstas en el artículo L.623-13, debe otorgarse al tripulante un día completo de descanso semanal, siempre que el contrato de enrolamiento marítimo tenga una duración mayor de seis días.

Cuando el descanso semanal no haya podido otorgarse en la fecha normal, deberá reemplazarse por un descanso de 24 horas, ya sea en un puerto de escala durante el viaje y con el consentimiento del tripulante interesado, o al final de su período de embarco.

*Artículo L.623-12.* Por día de descanso semanal se entiende un período de 24 horas consecutivas contadas a partir de la hora en que el tripulante respectivo debería normalmente comenzar su jornada de trabajo.

Todo trabajo realizado durante el día de descanso semanal privará a éste de su calidad de tal, a menos que dicho trabajo sea consecuencia de un caso fortuito y su duración no exceda de dos horas.

*Artículo L.623-13.* Se considerará que no se oponen a las normas del descanso semanal y que son obligatorias sin derecho a compensación alguna por parte del armador todas las tareas que deban realizarse por causa de fuerza mayor y aquellas en las que estén en juego la seguridad del buque, de las personas embarcadas o de la carga —circunstancias éstas que solamente el capitán podrá evaluar—, así como las operaciones de rescate.

### *Sección III*

#### Remuneración

*Artículo L.623-14.* Con sujeción a lo dispuesto en la Ley No. 739, de 16 de marzo de 1963, el tripulante puede ser remunerado mediante un sueldo fijo, una participación en las ganancias eventuales, o una combinación de ambas modalidades.

*Artículo L.623-15.* En todo contrato de enrolamiento en el que se estipule que la remuneración del tripulante consistirá, total o parcialmente, en una parte de las ganancias o del flete, deberán indicarse los gastos y cargas que habrán de deducirse del producto bruto a fin de determinar el producto neto. No se admitirá ninguna otra reducción, además de las ya estipuladas, en detrimento del tripulante.

*Artículo L.623-16.* El marino remunerado por viaje tiene derecho a un aumento proporcional de su sueldo en caso de que el viaje se prolongue, y a una indemnización en caso de que se retrase, a menos que la prolongación o el retraso se deban a razones de fuerza mayor.

Si el viaje, por la causa que sea, dura menos de lo previsto, el sueldo no sufrirá reducción alguna.

*Artículo L.623-17.* En caso de que el viaje se retrase, se prolongue o se reduzca por causa del armador o el capitán, el marino remunerado con una parte de las ganancias o del flete, que como consecuencia de ello haya sufrido un perjuicio, tendrá derecho a percibir, además de su parte, una indemnización.

Si el retraso, la prolongación o la reducción del viaje son causados por un cargador o un tercero, el marino participará en las indemnizaciones adjudicadas al buque proporcionalmente a los derechos que le correspondan sobre las ganancias o el flete.

*Artículo L.623-18.* Cuando el contrato se celebre por el tiempo de duración de un viaje, la cancelación del viaje por causa del armador o su representante dará lugar al pago de una indemnización al marino.

Si el viaje se cancela antes de la partida, el marino retendrá, en concepto de indemnización, los adelantos que hubiera recibido. Si no hubiera percibido adelantos, el marino recibirá el equivalente a un mes de sueldo con arreglo a lo estipulado en el contrato cuando su remuneración sea mensual, o, en caso de que se le pague por viaje, la suma resultante del cálculo realizado sobre la base de la presunta duración del viaje. Además, se pagará al marino los días que haya estado al servicio del buque.

Si el viaje se cancela después de comenzado, el marino remunerado por mes recibirá los sueldos estipulados por el tiempo que haya trabajado y, en carácter de indemnización, la mitad de la suma que hubiera cobrado en concepto de sueldo por el tiempo que supuestamente hubiera durado el viaje y, si se le paga por viaje, recibirá la totalidad de los sueldos estipulados en el contrato.

Además de pagar los sueldos e indemnizaciones previstos *supra*, el armador o su representante tienen la obligación de repatriar a sus expensas al marino al puerto de embarco o al lugar convenido por ambas partes.

*Artículo L.623-19.* En caso de cancelación del viaje por causa del armador o su representante, ya sea antes de la partida o después de iniciado el viaje, el marino remunerado con una parte de las ganancias o del flete tendrá derecho a una indemnización cuyo monto se fijará de común acuerdo o judicialmente.

Si el viaje se cancela por causa de los cargadores, el marino participará en las indemnizaciones adjudicadas al buque en la misma proporción en que hubiera participado en el flete.

*Artículo L.623-20.* Cuando el viaje no pueda comenzar por razones de fuerza mayor, su cancelación no dará derecho al marino a percibir indemnización alguna. Sin embargo, si el marino es remunerado por mes o por viaje, se le pagarán los días que haya estado al servicio del buque.

*Artículo L.623-21.* Cuando por razones de fuerza mayor, como en el caso previsto en el artículo anterior, sea imposible continuar el viaje ya iniciado, el marino remunerado por mes percibirá los sueldos que se le adeuden por el tiempo que haya trabajado, el remunerado por viaje recibirá la totalidad del sueldo estipulado en el contrato, y el remunerado con una parte de las ganancias o del flete recibirá la parte que le corresponda en virtud del contrato, calculada sobre la base de las ganancias obtenidas o el flete devengado durante la porción del viaje que se haya llevado a cabo.

No obstante, en caso de apresamiento, naufragio o declaración de innavegabilidad, el marino remunerado por mes o por viaje sólo percibirá los sueldos devengados hasta la fecha de cesación de sus servicios. Cualquiera sea la modalidad de contratación del marino, éste será remunerado por los días que haya dedicado a las tareas de salvamento de los restos del buque, los efectos naufragados y la carga.

*Artículo L.623-22.* Cuando el viaje del buque se cancele por razones de fuerza mayor, como en el caso previsto en el artículo L.623-20, el marino que no haya percibido la totalidad de los sueldos a que tuviera derecho de acuerdo con la presunta duración del viaje, en aplicación de lo dispuesto en el primer párrafo del artículo L.623-21, participará en las indemnizaciones que puedan adjudicarse al buque.

*Artículo L.623-23.* En caso de fallecimiento del marino durante la vigencia de su contrato, si su remuneración era mensual, se le deberán los sueldos devengados hasta la fecha de su deceso.

Si el marino es contratado por el tiempo de duración de un viaje y remunerado a destajo o con una parte de las ganancias o el flete, y por un viaje de ida solamente, se le deberá la totalidad de sus sueldos o de su parte si muere después de iniciado el viaje. Si el enrolamiento tiene por objeto un viaje de ida y vuelta y el marino fallece durante el viaje de ida o en el puerto de destino, se le deberá la mitad de los sueldos o de su parte, pero si muere durante el viaje de regreso se le deberá la totalidad.

En el caso de las operaciones de pesca en aguas alejadas, si el marino fallece durante la primera mitad de la expedición se le deberá la mitad de los sueldos o de su parte. Si muere durante la segunda mitad se le deberá la totalidad.

Cualquiera sea la modalidad de contratación de un marino, si éste muere por defender al buque o realizar un acto de sacrificio en favor de éste, se le deberá la totalidad de los sueldos si el buque llega a buen puerto y, en caso de apresamiento, naufragio o declaración de innavegabilidad, se le deberán los sueldos devengados hasta la fecha en que cesen los servicios de la tripulación.

*Artículo L.623-24.* En caso de pérdida del buque sin noticias posteriores, se deberá a los sucesores del marino, además de los sueldos devengados hasta la fecha de recepción de la última noticia del buque,

un mes de sueldo adicional en caso de remuneración mensual, y la mitad del sueldo correspondiente a la travesía de ida y vuelta durante la que haya tenido lugar el siniestro, en caso de remuneración por viaje.

*Artículo L.623-25.* Los marinos de un buque que haya prestado asistencia tienen derecho a percibir una parte de la remuneración asignada a dicho buque en las condiciones establecidas en el artículo L.322-5.

*Artículo L.623-26.* El marino que sea designado para cumplir una función distinta de aquella para la que fue contratado y a la que corresponda un sueldo mínimo más alto que el de la suya tiene derecho a recibir un aumento calculado sobre la base de la diferencia entre su sueldo y el sueldo correspondiente a la función que haya cumplido temporalmente.

*Artículo L.623-27.* El marino que, estando de servicio, se ausente sin autorización en el momento de iniciarse su horario de trabajo, perderá el derecho a percibir la remuneración correspondiente al tiempo que haya durado su ausencia.

El armador podrá, si correspondiera, reclamar los daños y perjuicios que le haya podido ocasionar el marino que, estando de servicio, abandone el buque sin autorización, en contravención de las medidas adoptadas por el capitán con arreglo a lo dispuesto en el artículo L.623-4.

El marino perderá la remuneración a partir del momento en que sea privado de su libertad por haber sido acusado de infringir una norma de derecho penal.

*Artículo L.623-28.* La liquidación de los sueldos se hará cuando el buque llegue al puerto en el que termine su viaje.

Las partes podrán, según la duración del viaje o el tipo de navegación, convenir en que la liquidación de los sueldos se efectúe sobre la base de períodos establecidos de antemano, a condición de que en todos los casos dicha liquidación se realice a más tardar en el momento de cierre del rol de la tripulación.

Los sueldos de todo marino que desembarque individualmente antes de la finalización del viaje se liquidarán en el momento de su desembarco.

*Artículo L.623-29.* Los sueldos se pagarán en el lugar que elija el marino, sin importar dónde se liquiden.

*Artículo L.623-30.* La remuneración que consista en una parte de las ganancias se pagará con arreglo a los usos y costumbres.

*Artículo L.623-31.* Cuando un marino desembarque, poniendo fin a su contrato de enrolamiento, la autoridad marítima recibirá, en su caso, las impugnaciones o las objeciones formuladas por las partes con respecto al pago de la remuneración.

En ningún caso se podrán utilizar medios de pago que tengan por objeto sustituir o reemplazar la moneda de curso legal. Si el pago se efectúa en otro país y en moneda extranjera, se hará bajo la supervisión de la autoridad consular al tipo de cambio fijado para las operaciones de la cancillería.

*Artículo L.623-32.* Los sueldos de los marinos ausentes o desaparecidos al momento del pago se depositarán en la Caisse des dépôts et consignations (Caja de depósitos y consignaciones) a nombre de sus respectivos sucesores.

*Artículo L.623-33.* El marino puede solicitar adelantos o pagos a cuenta de su sueldo.

Los adelantos, cualquiera sea su monto, sólo podrán imputarse a los sueldos o a la parte de las ganancias que correspondan al marino hasta un máximo equivalente a tres meses de sueldo. La parte del adelanto que exceda de dicha suma pertenecerá al marino en carácter de prima de enrolamiento o adelanto no reembolsable.

Los adelantos pueden ser cedidos a terceros.

*Artículo L.623-34.* Durante el viaje podrán hacerse pagos a cuenta de los sueldos devengados por el marino.

Todos los pagos deben anotarse previamente en el libro de a bordo, con la firma del marino.

Los pagos a cuenta no podrán exceder la tercera parte de los sueldos devengados por el marino hasta el momento en que solicite el pago, deduciéndose, en su caso, los adelantos y las sumas cedidas.

*Artículo L.623-35.* En el momento de embarcarse, el marino puede ceder sus sueldos y beneficios, pero solamente en favor de una persona que se encuentre a su cargo de hecho o de derecho, y siempre que el monto total de los derechos cedidos no supere los dos tercios de dichos sueldos o beneficios.

El monto de los haberes cedidos, el nombre de los cesionarios y las fechas de pago deben anotarse en el libro de a bordo.

*Artículo L.623-36.* Los marinos que no hagan uso de su facultad de ceder en el momento de embarcarse, podrán hacerlo durante el viaje, en las condiciones y dentro de los límites indicados en el artículo anterior.

Toda solicitud en tal sentido deberá formularse al capitán.

El capitán transmitirá sin demora la solicitud al armador, y se dejará constancia de ello en el libro de a bordo.

*Artículo L.623-37.* Los adelantos y las sumas cedidas por concepto de adelantos no estarán sujetos a restitución en caso de rescisión del contrato por causa del armador, el capitán o los fletadores del buque. La misma norma se aplicará cuando el contrato se rescinda por razones de fuerza mayor, a menos que se haya estipulado lo contrario.

En caso de que el contrato de enrolamiento se rescinda por causa del marino, los adelantos y las sumas cedidas por concepto de adelantos estarán siempre sujetos a restitución, aun cuando constituyan primas de enrolamiento o adelantos no reembolsables.

*Artículo L.623-38.* El marino deberá restituir las sumas percibidas que, al momento de la liquidación, excedan el monto de los sueldos o partes de las ganancias que efectivamente se le adeuden.

*Artículo L.623-39.* Los sueldos, beneficios y demás remuneraciones de los marinos podrán ser embargados o cedidos en las condiciones establecidas en el título II del libro IV de la primera parte del Código de Procedimiento Civil.

*Artículo L.623-40.* Además de los bienes, sumas y valores que la ley declara inembargables, también lo son, por la causa que sea:

1. La vestimenta de los marinos, sin excepción;
2. Los instrumentos y demás objetos pertenecientes a los marinos y de que éstos se sirven para el ejercicio de su profesión;
3. Las sumas adeudadas al marino por gastos médicos y farmacéuticos y por sus gastos de traslado al finalizar el contrato.

#### *Sección IV*

##### Prestaciones en especie

*Artículo L.623-41.* Los marinos tienen derecho a que se les proporcione la comida o una suma de dinero equivalente por todo el tiempo que dure su inscripción en el rol de la tripulación.

*Artículo L.623-42.* En toda embarcación en que el armador proporcione la comida a los marinos, deberá haber un cocinero idóneo para dicha tarea, mayor de 18 años. Si el número de tripulantes es superior a 20, el cocinero no podrá ser apartado de las tareas propias de su función para prestar otro tipo de servicios a bordo.

*Artículo L.623-43.* Se prohíbe a los armadores que encomienden al capitán o a cualquier oficial, por una tarifa a tanto alzado, la tarea de proporcionar la comida a la tripulación.

*Artículo L.623-44.* Se prohíbe introducir bebidas alcohólicas a bordo sin la autorización del capitán.

Toda bebida alcohólica que se introduzca a bordo en contravención de lo dispuesto en el párrafo anterior será confiscada por el capitán, sin perjuicio de las sanciones disciplinarias o penales que correspondan contra el infractor.

*Artículo L.623-45.* Se prohíbe a todo armador:

1. Explotar en tierra un economato en el que se vendan directa o indirectamente, a los marinos contratados por ellos o a sus familias, productos y mercaderías de cualquier tipo;

2. Imponer a los marinos la obligación de gastar su remuneración, total o parcialmente, en las tiendas que el armador indique.

*Artículo L.623-46.* En los buques equipados para la navegación de altura, la navegación de cabotaje internacional y la pesca en aguas alejadas, la ropa de cama será suministrada por el armador de conformidad con las disposiciones reglamentarias relativas a la higiene a bordo de los buques.

### *Sección V*

#### Créditos y privilegios

*Artículo L.623-47.* Las disposiciones del artículo L.312-1, que otorgan al propietario de un buque la facultad de limitar su responsabilidad, no son aplicables a los créditos que tengan los marinos en virtud del contrato de enrolamiento.

*Artículo L.623-48.* Los créditos de los marinos que resulten del contrato de enrolamiento son créditos privilegiados de conformidad con lo dispuesto en los artículos L.314-1 y 1938 del Código Civil.

### *Sección VI*

#### Vacaciones remuneradas

*Artículo L.623-49.* Los marinos embarcados para prestar servicios a bordo de un buque tienen derecho a vacaciones remuneradas por cuenta del armador, calculadas a razón de tres días por cada mes de servicio.

## CAPÍTULO IV. EXTINCIÓN DEL CONTRATO DE ENROLAMIENTO

### *Sección I*

#### Disposiciones comunes a todos los contratos de enrolamiento

*Artículo L.624-1.* El contrato de enrolamiento, cualquiera sea su naturaleza, se extingue:

1. Por circunstancias de fuerza mayor, en particular el fallecimiento del marino o una enfermedad o un accidente que hagan necesario su desembarco, o como resultado de la venta, el apresamiento, el naufragio o la innavegabilidad del buque;

2. Por el desembarco normal del marino como consecuencia de la rescisión o la anulación del contrato de enrolamiento en las condiciones previstas en el presente capítulo, ya sea por el armador o el marino, o por mutuo consentimiento de las partes.

### *Sección II*

#### Disposiciones especiales aplicables a los contratos de enrolamiento de duración indeterminada

*Artículo L.624-2.* El contrato de enrolamiento de duración indeterminada puede siempre rescindirse por voluntad de una de las partes. En ese caso se extingue al vencimiento del plazo de aviso previo.

*Artículo L.624-3.* El plazo de aviso previo comienza a correr a partir del envío de una carta certificada con solicitud de acuse de recibo.

El envío de dicha carta puede sustituirse por la entrega al marino de una notificación escrita, lo cual se hará constar en un acta, o incluso por una anotación en el libro de a bordo firmada por el marino.

*Artículo L.624-4.* La fecha de comienzo del plazo de aviso previo deberá fijarse de tal modo que el marino disponga en tierra, en el puerto más cercano a su lugar de residencia, de un período remunerado que sea por lo menos igual a la cuarta parte de la duración de dicho plazo.

A los efectos del cálculo de dicho período, no se tomarán en cuenta los períodos de vacaciones remuneradas generadas por el marino a cualquier título.

*Artículo L.624-5.* La existencia y la duración del plazo de aviso previo se rigen por lo dispuesto en la ley, el contrato de enrolamiento, el reglamento interno, los convenios colectivos de trabajo o, en su defecto, por los usos y costumbres.

A menos que los convenios colectivos de trabajo o, en su defecto, los usos y costumbres, prevean un plazo más largo de aviso previo o exijan una antigüedad menor, el marino tiene derecho, salvo en caso de falta grave o fuerza mayor, a:

a) Un plazo de aviso previo de un mes, cuando la antigüedad al servicio de un mismo armador sea de más de seis meses consecutivos;

b) Un plazo de aviso previo de dos meses, cuando la antigüedad al servicio de un mismo armador sea de más de dos años consecutivos.

Es nula de pleno derecho toda cláusula de un contrato de enrolamiento, reglamento interno o convenio colectivo de trabajo que establezca un plazo más corto de aviso previo o exija una antigüedad mayor a los previstos en el presente artículo.

*Artículo L.624-6.* Sin perjuicio de lo dispuesto precedentemente, cuando el contrato se rescinda por voluntad del marino, el plazo de aviso previo resultante de la aplicación del segundo párrafo del artículo anterior se reducirá a la mitad.

Toda estipulación en contrario es nula de pleno derecho.

*Artículo L.624-7.* Durante el transcurso del plazo de aviso previo, el armador y el marino deberán cumplir las obligaciones recíprocas que les incumban.

El hecho de que el armador dispense al marino de realizar su trabajo durante el plazo de aviso previo no dará lugar, hasta el vencimiento de dicho plazo, a reducción alguna del sueldo o los beneficios a que tendría derecho el marino si hubiera cumplido sus tareas.

*Artículo L.624-8.* El derecho del marino a rescindir el contrato de enrolamiento no surtirá efecto en el momento de vencimiento del plazo de aviso previo cuando:

1. En el caso de un buque que se apresta a partir, dicho plazo venza con posterioridad al momento fijado por el capitán para comenzar el servicio de guardia con miras a zarpar. Sin embargo, no podrá negarse al marino la facultad de abandonar el servicio 24 horas antes del momento fijado para zarpar, salvo si median circunstancias imprevistas debidamente justificadas;

2. En el caso de un buque que llega a puerto, dicho plazo venza antes del momento fijado por el capitán para la finalización del servicio de guardia.

Sin embargo, no podrá negarse al marino la facultad de abandonar el servicio 24 horas después de la llegada del buque a su lugar de amarre, salvo si median circunstancias imprevistas debidamente justificadas.

*Artículo L.624-9.* La rescisión unilateral de un contrato de enrolamiento de duración indeterminada sin aviso previo, o antes del vencimiento del plazo de aviso previo, entrañará para la parte responsable la

obligación de pagar a la otra parte una indemnización de un monto equivalente a la remuneración y los beneficios por todo concepto que hubiesen correspondido al marino durante el plazo de aviso previo previsto en el artículo L.624-5 que no haya sido efectivamente respetado.

Sin embargo, el contrato podrá rescindirse unilateralmente sin aviso previo en caso de falta grave o fuerza mayor.

*Artículo L.624-10.* La rescisión abusiva de un contrato de enrolamiento por una de las partes puede dar lugar a una indemnización por daños y perjuicios en favor de la otra parte, los que serán fijados por el juez a falta de acuerdo entre las partes. En la sentencia deberá indicarse expresamente el motivo alegado por la parte que ha rescindido el contrato.

*Artículo L.624-11.* Las partes no pueden renunciar de antemano a su derecho eventual a reclamar los daños y perjuicios previstos en los artículos L.624-9 y L.624-10.

*Artículo L.624-12.* Si se modifica la situación jurídica del empleador, en particular como resultado de una sucesión, venta, fusión, transformación del capital o constitución de sociedad, todos los contratos de enrolamiento que estén en vigor a la fecha de la modificación subsistirán entre el nuevo armador y el personal de la empresa.

### *Sección III*

#### Disposiciones especiales aplicables a los contratos de enrolamiento de duración determinada

*Artículo L.624-13.* El contrato de enrolamiento de duración determinada se extingue normalmente al vencimiento del plazo por el cual ha sido celebrado.

El contrato de enrolamiento celebrado por el tiempo de duración de un viaje se extinguirá al finalizar dicho viaje o por su cancelación voluntaria o forzosa.

*Artículo L.624-14.* El contrato de enrolamiento celebrado por un período determinado no podrá rescindirse por voluntad de una sola de las partes antes de su vencimiento, salvo que medien motivos justificados, una falta grave, razones de fuerza mayor o alguna de las causas previstas en el propio contrato o en el reglamento interno.

*Artículo L.624-15.* Cuando el plazo de un contrato de enrolamiento celebrado por un período determinado venza en el transcurso de un viaje, la contratación del marino cesará en la fecha de arribo al primer puerto de escala.

No obstante, si la embarcación debe hacer escala en el Principado o en un puerto de un país limítrofe dentro del plazo de un mes a partir de la fecha de vencimiento del contrato de enrolamiento, el plazo de dicho contrato se prorrogará hasta el arribo del buque al Principado o al puerto referido.

### *Sección IV*

#### Traslado del marino al final del contrato

*Artículo L.624-16.* El marino desembarcado debe ser trasladado por cuenta del buque hasta el puerto más cercano a su domicilio.

*Artículo L.624-17.* El traslado comprende los gastos de viaje, alojamiento y comida.

*Artículo L.624-18.* Si el marino desembarca en el transcurso del viaje como consecuencia de la rescisión del contrato por voluntad de ambas partes, los gastos de traslado se sufragarán en la forma que éstas convengan.

Cuando el marino sea desembarcado por motivos disciplinarios, los gastos de traslado correrán de su cuenta.

## CAPÍTULO V. SEGURIDAD SOCIAL

### *Sección I*

#### Disposiciones generales

*Artículo L.625-1.* A los efectos del presente capítulo, se entiende por “autoridad marítima”:

1. En Mónaco, el Director de Asuntos Marítimos;
2. En Francia, los cónsules de Mónaco o, en su defecto, los jefes de las oficinas locales de asuntos marítimos en su calidad de representantes de las Cajas a las que estén afiliados los marinos;
3. En los demás países, los cónsules de Mónaco. A falta de un representante consular en el puerto o cerca de éste, los capitanes de los buques mercantes estarán habilitados para cumplir todas las formalidades administrativas relacionadas con el rol de la tripulación, a condición de que redacten un informe en el que detallen las circunstancias de excepción y lo transmitan a su armador, quien a su vez lo remitirá al Director de Asuntos Marítimos. En cambio, los capitanes de las embarcaciones de recreo no podrán embarcar o desembarcar marinos asalariados de nacionalidad monegasca o francesa sin la autorización de la autoridad consular monegasca más próxima o del Director de Asuntos Marítimos de Mónaco, obtenida si es preciso por la vía de comunicación más rápida.

*Artículo L.625-2.* El cumplimiento de las obligaciones que el régimen de seguridad social pone de cargo del empleador en aplicación de las normas legales o reglamentarias pertinentes, deberá garantizarse mediante un contrato de seguro celebrado en Mónaco con una empresa de seguros o un asegurador autorizados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley No. 609, de 11 de abril de 1956.

### *Sección II*

#### Seguridad social

*Artículo L.625-3.* El régimen aplicable a los marinos de nacionalidad monegasca o francesa en materia de seguridad social se determinará de acuerdo con las disposiciones de los convenios suscritos entre Francia y Mónaco.

*Artículo L.625-4.* Los marinos que no sean de nacionalidad monegasca o francesa y los miembros de la tripulación que no tengan la calidad de marinos estarán sujetos a la legislación social monegasca.

## CAPÍTULO VI. DISPOSICIONES ESPECIALES APLICABLES A DETERMINADAS CATEGORÍAS DE MARINOS

### *Sección I*

#### Disposiciones especiales aplicables al capitán

*Artículo L.626-1.* El armador y el capitán pueden celebrar acuerdos válidos, sin necesidad de la intervención de la autoridad marítima, con respecto a la función comercial del capitán en su calidad de representante del armador.

*Artículo L.626-2.* No son aplicables al capitán las disposiciones de los artículos L.623-8 a L.623-13, sobre la duración de la jornada de trabajo y el descanso semanal.

*Artículo L.626-3.* Tampoco se aplican al capitán las disposiciones de los artículos L.623-16 y L.623-17 relativas a la liquidación de los sueldos en caso de retraso, prolongación o reducción del viaje, cuando tales hechos se produzcan por su causa.

Son también inaplicables al capitán las disposiciones del artículo L.623-27.

*Artículo L.626-4.* Las disposiciones del artículo L.623-34 sobre pagos a cuenta no se aplican al capitán.

*Artículo L.626-5.* El sueldo fijo del capitán sólo es embargable por las causas y dentro de los límites establecidos en el artículo L.623-39.

Los demás emolumentos que reciba el capitán aparte de su sueldo fijo podrán ser retenidos en su totalidad a cuenta de las sumas que éste deba al armador en su calidad de representante del mismo.

*Artículo L.626-6.* El capitán contratado por un viaje está obligado a concluirlo, so pena de responder por todos los daños y perjuicios causados a los propietarios y fletadores.

*Artículo L.626-7.* El armador puede siempre despedir al capitán, con sujeción a los daños y perjuicios a que hubiere lugar en caso de despido injustificado.

## *Sección II*

### Disposiciones aplicables a los marinos menores de edad

*Artículo L.626-8.* La autorización otorgada a un menor para su primer embarco como tripulante, por la persona o autoridad investida del derecho de guarda o, en su defecto, por el juez que ejerza la tutela, conferirá a dicho menor la capacidad para realizar todos los actos relativos a su enrolamiento, y en particular para cobrar su remuneración.

La revocación de la autorización no podrá oponerse a los terceros que no hayan sido informados de ello antes de la celebración del contrato.

La autorización no podrá revocarse cuando el menor haya cumplido los 18 años de edad.

*Artículo L.626-9.* Con sujeción a lo dispuesto en la Ley No. 719, de 27 de diciembre de 1961, relativa a la edad de admisión al trabajo, todo menor embarcado para tareas de cubierta, máquinas o servicios generales será calificado de “grumete” si es menor de 16 años, y de “aprendiz” si es mayor de 16 pero menor de 18 años.

*Artículo L.626-10.* En los buques de más de 250 toneladas de registro bruto se prohíbe asignar a los grumetes el servicio del turno de la noche entre las 20 y las 4 horas. Los grumetes y aprendices no podrán ser empleados para el trabajo de máquinas ni de bodegas.

Los grumetes y aprendices no podrán cumplir más de ocho horas de trabajo en un mismo día, excepto durante las maniobras de entrada y salida de los puertos. Los grumetes deben obligatoriamente gozar del descanso semanal, tanto en el mar como en puerto, en la fecha que normalmente corresponda, o excepcionalmente con un retraso que no podrá exceder de 48 horas.

Los grumetes o aprendices no podrán ser incluidos en los turnos de los servicios de guardia de las máquinas. No deberán trabajar más de cuatro horas diarias en la cámara de máquinas ni cuando el aumento de la temperatura pueda poner en peligro su salud.

*Artículo L.626-11.* Los menores que no hayan cumplido los 15 años de edad no podrán embarcarse en un buque en calidad de profesionales. Sin embargo, la autoridad marítima podrá autorizar como excepción el embarco a título profesional de un menor de por lo menos 14 años de edad si dicho embarco es en interés del propio menor. En ese caso, la autorización queda sujeta a la presentación de un certificado de aptitud física expedido por un médico aprobado por la autoridad marítima.

Además, los menores de 15 años pero mayores de 13 podrán, durante sus vacaciones escolares, participar ocasionalmente en actividades a bordo de embarcaciones de pesca costera siempre y cuando presenten el certificado médico previsto en el párrafo anterior y a condición de que su embarco no tenga fines de lucro.

*Artículo L.626-12.* El capitán o el patrón ejercerán una atenta vigilancia de los marinos menores de edad, procurando que se les emplee únicamente en tareas acordes con sus aptitudes físicas y vinculadas al ejercicio de su profesión. Les enseñarán o harán que se les enseñe progresivamente la práctica de su oficio.

*Artículo L.626-13.* En un decreto soberano que se dictará una vez oída la opinión del Consejo del Mar, se establecerán las condiciones en las que podrán aplicarse las disposiciones del artículo L.626-10 a los buques de 250 toneladas o menos de registro bruto.

## CAPÍTULO VII. LITIGIOS ENTRE ARMADORES Y MARINOS

*Artículo L.627-1.* Los litigios entre los armadores o sus representantes y los marinos, a excepción de los capitanes, por cuestiones relacionadas con los contratos de enrolamiento que se rigen por el presente código se plantearán ante el tribunal del trabajo.

Los litigios entre armadores y capitanes serán sometidos al tribunal de primera instancia.

## TÍTULO III. INFRACCIONES EN MATERIA DISCIPLINARIA Y PENAL

### CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

*Artículo L.631-1.* Todas las personas de cualquier nacionalidad que se encuentren a bordo de un buque, ya sea como miembros de la tripulación o en cualquier otra calidad, estarán sometidas a las disposiciones del presente título, con independencia del lugar en que se encuentre el buque.

La misma norma se aplicará, en caso de pérdida del buque, a los miembros de la tripulación, hasta que puedan ser remitidos a la autoridad pública competente, y a las demás personas embarcadas que hayan pedido recibir el mismo tratamiento que la tripulación.

*Artículo L.631-2.* La expresión “a bordo” designa al buque, sus embarcaciones y sus medios fijos de comunicación con tierra firme.

Se entiende por “autoridad marítima”:

- En Mónaco, el Director de Asuntos Marítimos;
- En los demás países, los cónsules de Mónaco.

*Artículo L.631-3.* La competencia en materia de crímenes, delitos e infracciones cometidos por las personas indicadas en el artículo L.631-1 incumbe a las jurisdicciones de derecho común.

*Artículo L.631-4.* Los plazos de prescripción de la acción penal, de la ejecución de la pena y de la acción civil se rigen por las normas del derecho común.

No obstante, en el caso de las faltas disciplinarias graves previstas en el artículo L.632-7 se aplicarán los plazos de prescripción establecidos para los delitos menores.

Los plazos previstos en los párrafos precedentes comenzarán a correr a partir del día en que el autor de la infracción haya sido remitido a la autoridad judicial competente.

*Artículo L.631-5.* A los efectos de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 10 del Código Penal, toda persona que haya sido privada de su libertad en virtud de las disposiciones especiales establecidas en el presente título se considerará en situación de prisión preventiva.

*Artículo L.631-6.* Las disposiciones del artículo 392 del Código Penal se aplicarán a los crímenes y delitos previstos en el presente título.

*Artículo L.631-7.* Los artículos 393 a 405 del Código Penal, sobre suspensión de la ejecución de la condena, son aplicables a las penas de prisión o de multa dictadas en virtud del presente título con las limitaciones que se indican a continuación.

Si una persona a quien se le ha suspendido la ejecución de una condena por un crimen o delito de derecho común es condenada dentro de los cinco años siguientes por un crimen o delito previsto en el pre-

sente título, no perderá el beneficio de la suspensión, salvo en el caso de los crímenes o delitos previstos en los artículos L.633-20, L.633-21 (párrafos segundo, tercero, cuarto y quinto), L.633-23, L.633-24, L.633-25, L.633-28, L.633-33, L.633-42 y L.633-43.

Las sentencias de condena dictadas anteriormente por alguno de los delitos previstos en los artículos L.633-10 a L.633-12, L.633-16, L.633-17, L.633-22, L.633-29, L.633-32, L.633-34, L.633-35 a L.633-44, L.633-46 a L.633-54 y L.633-62 a L.633-65 del presente título no constituirán impedimento para la obtención de la suspensión cuando el individuo sobre el que hayan recaído dichas sentencias sea condenado por un crimen o delito de derecho común.

## CAPÍTULO II. FALTAS DISCIPLINARIAS

### *Sección I*

#### Disposiciones generales

*Artículo L.632-1.* El capitán tiene, en aras del interés común, autoridad sobre todas las personas que se encuentren a bordo, por la causa que sea y cuando la necesidad lo exija, para mantener el orden, preservar la seguridad del buque, las personas embarcadas y la carga, y garantizar que el viaje llegue a buen fin.

A esos efectos, podrá emplear todos los medios de coerción necesarios y pedir a las personas embarcadas que le presten ayuda.

*Artículo L.632-2.* A bordo de todo buque que practique la navegación de ultramar o de cabotaje se llevará un libro especial, denominado “libro de disciplina”.

El capitán debe consignar de inmediato en dicho libro la índole de las faltas disciplinarias cometidas a bordo, las circunstancias que las motivaron, los resultados de las investigaciones realizadas, los nombres y las declaraciones de los testigos, las explicaciones del infractor, las sanciones aplicadas y las medidas adoptadas.

El libro de disciplina debe ser presentado a la autoridad marítima para su certificación cada vez que se cometa una falta disciplinaria en el período comprendido entre la última partida y el arribo o la escala del buque. El capitán debe al mismo tiempo remitir a la autoridad marítima el expediente de la investigación preliminar que haya realizado.

*Artículo L.632-3.* En la ficha personal del marino se anotarán, a instancias de la autoridad marítima, las sanciones disciplinarias y las faltas que las motivaron.

### *Sección II*

#### Faltas disciplinarias leves

*Artículo L.632-4.* Se consideran faltas disciplinarias leves:

1. La desobediencia simple a cualquier orden relativa al servicio, sin resistencia a una intimación formal hecha por un superior ante testigos;
2. La ebriedad a bordo, sin provocar desorden y fuera del horario de servicio;
3. La ausencia del buque sin autorización y fuera del horario de servicio;
4. Riñas y disputas, sin llegar a la agresión física;
5. En general, toda falta no comprendida en el artículo L.632-7.

*Artículo L.632-5.* Cuando el capitán tome conocimiento de que se ha cometido una falta disciplinaria leve, hará comparecer ante él al infractor, en privado, en un plazo de 24 horas.

El capitán interrogará al interesado sobre los hechos que se le imputan y oír a los testigos de cargo y de descargo. El capitán podrá, según las circunstancias, imponer alguna de las sanciones previstas en el artículo L.632-6.

Después de anotar en el libro de disciplina los datos mencionados en el artículo L.632-2, el capitán pedirá al interesado que proceda a su lectura y suscripción y, si éste se rehusara a firmar, se dejará constancia de su negativa.

*Artículo L.632-6.* El capitán podrá dictar contra el autor de una falta disciplinaria leve una de las sanciones siguientes:

1. Amonestación;
2. Permanencia a bordo por un máximo de cuatro días en el caso de los oficiales, contraмаestres y miembros de la tripulación;
3. Arresto por un máximo de cuatro días.

En el caso de los oficiales, contraмаestres y miembros de la tripulación, esta sanción no entrañará la interrupción del servicio ni la suspensión de la remuneración.

Todo aquel que sea castigado con arresto deberá permanecer en su camarote y no podrá abandonarlo sin autorización.

### *Sección III*

#### Faltas disciplinarias graves

*Artículo L.632-7.* Se consideran faltas disciplinarias graves, pasibles de alguna de las sanciones previstas en el artículo L.632-8, las siguientes:

1. Cualquier nueva falta disciplinaria leve cometida durante el mismo período de embarco por cualquier persona embarcada que hubiera incurrido en alguna de las sanciones previstas en el artículo L.632-6 dentro del mes inmediato anterior;
2. Cualquier falta cometida en el ejercicio de la profesión que pueda poner en peligro la seguridad del buque;
3. La negativa a obedecer o la resistencia a cumplir una orden relativa al servicio, después de haber sido intimado a ello por un superior fuera del caso previsto en el artículo L.633-34, o únicamente por el capitán si se trata de un pasajero;
4. La ebriedad a bordo, con desorden, salvo en los casos previstos en el artículo L.633-31;
5. La falta de respeto hacia un superior o insultos directamente dirigidos a un subordinado a bordo;
6. El uso no autorizado de una embarcación del buque, sin que se produzca su pérdida, deterioro o abandono;
7. La ausencia del buque sin autorización durante el horario de servicio;
8. El hurto o la ratería, cuando no ha habido denuncia de la víctima;
9. El incumplimiento de las sanciones de permanencia a bordo o arresto.

*Artículo L.632-8.* Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo L.633-35, el capitán podrá aplicar las sanciones siguientes.

A los oficiales, contraмаestres o miembros de la tripulación:

1. Permanencia a bordo por un máximo de ocho días;
2. Arresto por un máximo de 15 días, sin suspensión de la remuneración ni interrupción del servicio.

A los pasajeros:

- Arresto por un máximo de 15 días.

*Artículo L.632-9.* Cuando el capitán tome conocimiento de que se ha cometido una falta disciplinaria grave, procederá de inmediato a realizar una investigación.

Interrogará al interesado sobre los hechos que se le imputan y oír a los testigos de cargo y de descargo.

Los resultados de la investigación se consignarán en un acta, firmada por los testigos, en la que se describirá la índole de la infracción cometida, los nombres y las declaraciones de los testigos y las explicaciones del interesado. Este último procederá a continuación a leer el acta, cuya suscripción se le solicitará, y si se rehusara a firmarla se dejará constancia de su negativa.

El capitán podrá imponer alguna de las sanciones previstas en el artículo L.632-8.

El acta de la investigación y, en su caso, la sanción que se hubiera aplicado se anotarán en el libro de disciplina.

#### *Sección IV*

##### Suspensión de las prerrogativas inherentes a los títulos y diplomas

*Artículo L.632-10.* El Ministro de Estado podrá disponer la suspensión total o parcial, por un máximo de tres años, de los derechos y prerrogativas inherentes al título, diploma o certificado de un marino que haya cometido una falta contra el honor, o una falta grave en el ejercicio de su profesión, o que haya sido condenado en virtud de una sentencia definitiva por alguna de las infracciones previstas en el capítulo III del presente título, o en el primer párrafo del artículo L.421-2, cuando dicha infracción se haya cometido en contravención de las normas que tienen por objeto la protección de la vida humana en el mar.

Sin embargo, la suspensión podrá decretarse con carácter definitivo en los siguientes casos:

- Condena a una pena aflictiva o infamante;
- Pérdida total del buque;
- Cuando el marino ya haya sido objeto de alguna de las sanciones previstas en el primer párrafo del presente artículo.

La suspensión definitiva sólo podrá decretarse una vez oída la opinión fundamentada de un consejo disciplinario. El Ministro de Estado no podrá adoptar una decisión más severa que la que proponga el consejo disciplinario.

La aplicación del presente artículo se reglamentará por decreto soberano.

### CAPÍTULO III. INFRACCIONES EN MATERIA PENAL

#### *Sección I*

##### Competencia y procedimiento

*Artículo L.633-1.* Los crímenes, delitos e infracciones que se cometan a bordo de un buque serán investigados a instancia o denuncia de parte o de oficio por:

1. Los oficiales de la policía judicial;
2. Los cónsules de Mónaco, si es en el extranjero;
3. Los capitanes de los buques a bordo de los cuales se hayan cometido las infracciones.

*Artículo L.633-2.* Las actas se redactarán con arreglo a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Penal y deberán ajustarse a las normas establecidas en dicho Código.

*Artículo L.633-3.* En cuanto el capitán tome conocimiento de que se ha cometido un crimen, un delito o una infracción a bordo, procederá a realizar una investigación preliminar de acuerdo con las disposiciones del título IV del libro I del Código de Procedimiento Penal. Las circunstancias de la infracción y la información contenida en el acta de investigación preliminar se anotarán en el libro de disciplina.

Si es necesario, el capitán podrá disponer el arresto preventivo del autor del crimen o el delito.

Para ejercer esta potestad, el capitán podrá emplear todos los medios de coerción necesarios y pedir ayuda a las personas que se encuentren a bordo.

Si se trata de un menor de 18 años, deberá estar separado de cualquier otro detenido.

Si las instalaciones del buque no permiten la detención, el capitán podrá transferir al detenido a otro buque monegasco que disponga de las instalaciones apropiadas, o remitirlo al cónsul de Mónaco más cercano, el cual procederá a su encarcelamiento provisional en el lugar. En todos los casos, el detenido deberá ser remitido lo antes posible a la autoridad judicial monegasca.

La prisión preventiva estará supeditada al cumplimiento de las normas que se establezcan por decreto soberano.

La imputación del arresto preventivo se regirá por lo dispuesto en el artículo 10 del Código Penal.

*Artículo L.633-4.* El capitán remitirá las actas de la investigación preliminar al Fiscal General e informará al respecto a la Dirección de Asuntos Marítimos, la cual, si así lo solicita el Fiscal General, dará su opinión fundamentada sobre el procedimiento que corresponda seguir en el asunto.

*Artículo L.633-5.* Cuando la infracción sea cometida por el capitán o con su complicidad, la investigación preliminar prevista en el artículo L.633-3 estará a cargo del Jefe de Policía Marítima, quien procederá con arreglo a lo dispuesto en los artículos L.633-2 a L.633-4.

*Artículo L.633-6.* El Fiscal General procederá en la forma establecida en el título II del libro I del Código de Procedimiento Penal. Sin embargo, en lo que respecta a las infracciones previstas en los artículos L.633-17, L.633-20, L.633-22, L.633-33, L.633-38 a L.633-40, L.633-42, L.633-44, L.633-56 a L.633-61 y L.633-66, no podrá incoar procedimientos sin antes consultar al Director de Asuntos Marítimos, quien deberá, si así lo solicita, ser oído por el tribunal.

*Artículo L.633-7.* Los menores de 18 años serán procesados y juzgados de acuerdo con las disposiciones legales aplicables a los menores.

*Artículo L.633-8.* La víctima de la infracción podrá constituirse en parte civil con arreglo a las disposiciones del Código de Procedimiento Penal.

No obstante, y a pesar de lo dispuesto en el artículo 368 de dicho Código, la víctima no podrá hacer citar directamente al acusado ante el tribunal correccional, sino que deberá someter el asunto al juez de instrucción.

*Artículo L.633-9.* Cuando se trate de hechos previstos en los artículos L.633-36 y L.633-46 a L.633-49 e imputables a uno o varios miembros de la tripulación de un buque extranjero, el Fiscal General o el juez de instrucción podrán ordenar la inmovilización provisional del buque.

La autoridad que adopte tal decisión podrá en cualquier momento dejar sin efecto la orden de inmovilización, ya sea pura y simplemente o a condición de que se preste caución, cuyo monto y forma de pago serán determinados por la misma autoridad.

El destino y la restitución de la caución se regirán por lo dispuesto en los artículos 193 a 200 del Código de Procedimiento Penal.

## *Sección II*

### Ausencia no autorizada y abandono del puesto de trabajo

*Artículo L.633-10.* El oficial, contra maestre o miembro de la tripulación que se ausente del buque sin autorización mientras esté asignado a un puesto de guardia o de seguridad o cuando, estando de servicio, su ausencia no autorizada pueda entrañar consecuencias perjudiciales será castigado con seis días a seis meses de prisión.

*Artículo L.633-11.* El capitán que, salvo en caso de fuerza mayor, incumpla su contrato y abandone el buque antes de ser reemplazado será castigado con un mes a un año de prisión si el buque se encuentra

en puerto en condiciones de seguridad, y con uno a dos años de prisión si el buque se encuentra en una rada extranjera o en el mar.

*Artículo L.633-12.* El capitán que incumpla la obligación establecida en el artículo L.330-6 será castigado con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

### *Sección III*

#### Infracciones relacionadas con el mantenimiento del orden a bordo del buque

*Artículo L.633-13.* El capitán, oficial o contraмаestre que abuse de su autoridad o que ordene, autorice o tolere un abuso de autoridad frente a un miembro de la tripulación, un pasajero o cualquier otra persona embarcada será castigado con seis días a seis meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

Con la misma pena será castigado el capitán, oficial o contraмаestre que injurie de palabra o con gestos o amenazas a los miembros de la tripulación, los pasajeros o cualquier otra persona embarcada.

Se castigará con la misma pena al capitán que no releve de su puesto al marino cuyo contrato de enrolamiento haya vencido para que pueda abandonar libremente el buque.

El capitán, oficial o contraмаestre que, salvo cuando estuviera autorizado para ello de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo L.633-3, recurra o disponga que se recurra a la violencia en el ejercicio de sus funciones o en ocasión de dicho ejercicio será castigado con las penas previstas en los artículos 126 y 127 del Código Penal.

En los casos previstos en el presente artículo, si la víctima es un menor la pena podrá duplicarse.

*Artículo L.633-14.* Se castigará con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 29 del Código Penal al capitán que por negligencia no cumpla alguna de las obligaciones que se citan a continuación, o se niegue a cumplirlas sin motivo legítimo:

1. Realizar las comprobaciones necesarias en caso de que se cometa algún crimen, delito o infracción a bordo;
2. Redactar las actas de estado civil, las actas de desaparición o los testamentos en los casos previstos en los artículos 50, 65, 851, 852 y 854 del Código Civil;
3. Mantener al día el diario de navegación, el libro de a bordo, el libro de disciplina y demás documentos reglamentarios.

*Artículo L.633-15.* El capitán, oficial, contraмаestre o miembro de la tripulación que en forma fraudulenta registre en los documentos de a bordo hechos inexactos o contrarios a la verdad será castigado con 10 a 20 años de reclusión.

*Artículo L.633-16.* El capitán que, salvo en caso de fuerza mayor, abandone el mando de su buque será castigado con un mes a un año de prisión y con la multa establecida en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

En las mismas penas incurrirá cualquier persona que ejerza indebidamente el mando del buque, y el armador si fuera su cómplice.

*Artículo L.633-17.* Toda persona embarcada que cometa o intente cometer, con premeditación y sin conocimiento del armador, un acto de fraude o contrabando susceptible de traer aparejada la responsabilidad penal del armador será castigada con seis días a tres meses de prisión.

Si el infractor es el capitán, dicha pena podrá duplicarse.

*Artículo L.633-18.* El capitán que desvíe en beneficio propio el buque cuyo mando se le ha confiado o que, con intención delictiva, siga una ruta falsa o destruya total o parcialmente la carga, los víveres o los efectos que se encuentren a bordo será castigado con 5 a 10 años de reclusión.

*Artículo L.633-19.* Se castigará con 5 a 10 años de reclusión al capitán que, con intención fraudulenta:

1. Venda el buque;
2. Realice cualquier tipo de descarga;
3. Incurra, en perjuicio del armador, en malversación o dilapidación de fondos o bienes muebles en relación con el casco, el reaprovisionamiento o el equipamiento del buque o la reparación de averías.

*Artículo L.633-20.* El capitán, oficial, contraмаestre o miembro de la tripulación que altere mercaderías que formen parte de la carga será castigado con dos a cinco años de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-21.* Toda persona embarcada que adultere los víveres, bebidas y demás artículos de consumo será castigada con tres meses a un año de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

Si la sustancia adulterada es perjudicial para la salud humana o tóxica, la pena de prisión será de seis meses a tres años, y la multa aplicable será la prevista en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

Si la ingestión de la sustancia adulterada causa una enfermedad o una incapacidad para trabajar que dure más de 20 días, la pena de prisión será de uno a cinco años y la multa aplicable será la prevista en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

Si el resultado de dicha ingestión es una enfermedad permanente grave, la pena será de 5 a 10 años de reclusión.

Si la consecuencia es la muerte, la pena será de 10 a 20 años de reclusión.

*Artículo L.633-22.* Toda persona embarcada que en forma fraudulenta sustraiga, deteriore o venda un objeto útil para la navegación, las maniobras o la seguridad del buque, o que venda víveres embarcados para el servicio de a bordo, será castigada con uno a cinco años de prisión y con la multa prevista en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

Cuando la sustracción, el deterioro o la venta comprometa la seguridad del buque o de las personas embarcadas, la pena será de 5 a 10 años de reclusión.

*Artículo L.633-23.* Las personas embarcadas que, en forma individual o colectiva:

1. Cometan un acto que comprometa la seguridad del buque o de las personas o bienes que se encuentren a bordo;
2. Con amenazas de uso de la violencia o mediante el uso de la violencia se apoderen de un buque o tomen el control de éste;

serán castigadas con 10 a 20 años de reclusión.

*Artículo L.633-24.* Las personas embarcadas que se rebelen colectivamente contra la autoridad del capitán y que, tras ser llamadas al orden mediante una intimación formal, se nieguen a ello serán castigadas con 10 a 20 años de reclusión.

La misma pena se aplicará en caso de que dos o más personas decidan actuar de manera concertada para cometer uno o varios de los actos previstos en el párrafo anterior.

*Artículo L.633-25.* Se castigará con reclusión perpetua al que deliberadamente:

1. Cometa un acto de violencia contra una persona que se encuentre a bordo de un buque, cuando dicho acto pueda comprometer la seguridad del buque o de las personas o bienes que se encuentren a bordo;
2. Destruya un buque, total o parcialmente, y por el medio que sea;
3. Cometa un acto de piratería. Se considera pirata a todo aquel que:

a) Encontrándose a bordo de un buque y actuando en aras de su interés personal, cometa un acto ilícito de violencia, destrucción o saqueo contra otro buque en el mar, o contra las personas o bienes a bordo de dicho buque;

b) Participe voluntariamente en la utilización de un buque para cometer los actos previstos en el apartado a) *supra*;

c) Incite a cometer los actos previstos en el apartado a) *supra* o suministre los medios para ello;

d) Tras haber participado en un motín a bordo de un buque y haber tomado el mando del mismo, cometa los actos previstos en el apartado a) *supra*.

*Artículo L.633-26.* En los casos previstos en los artículos L.633-23, L.633-24 y L.633-25, la resistencia del capitán y de las personas que le presten ayuda se considerará un acto de legítima defensa.

*Artículo L.633-27.* El que comunique una información a sabiendas de que es falsa u omita comunicar una información exacta, cuando dicha comunicación u omisión pueda comprometer la seguridad de un buque en el mar, será castigado con uno a cinco años de prisión y con la multa prevista en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-28.* Los hurtos cometidos a bordo se castigarán con arreglo a las disposiciones del Código Penal.

Dichas disposiciones no impedirán la aplicación del inciso 8 del artículo L.632-7.

*Artículo L.633-29.* El marino que, tras haber recibido adelantos a cuenta de su sueldo o su parte, se abstenga sin motivo legítimo de prestar a bordo los servicios a que está obligado y no se muestre dispuesto a reembolsar las sumas que se le hayan adelantado será castigado con las penas establecidas en el inciso 1 del artículo 337 del Código Penal.

*Artículo L.633-30.* Toda persona embarcada que introduzca alcohol o bebidas espirituosas a bordo del buque, o que facilite su introducción sin la autorización expresa del capitán, será castigada con seis días a un mes de prisión.

La pena se duplicará cuando sea el capitán o el armador quien proceda al embarque o quien disponga o autorice el embarque de alcohol o bebidas espirituosas destinadas al consumo de la tripulación en cantidades superiores a las reglamentarias.

*Artículo L.633-31.* Se castigará con seis días a seis meses de prisión al capitán que se encuentre en estado de ebriedad a bordo de su buque, así como al oficial, contraмаestre o miembro de la tripulación que se embriague habitualmente o que se encuentre en estado de ebriedad durante su turno de guardia.

El capitán que incurra en ebriedad habitual será castigado con el doble de dicha pena, sin perjuicio de la aplicación de las medidas disciplinarias previstas en el artículo L.632-10.

*Artículo L.633-32.* El oficial, contraмаestre o miembro de la tripulación que injurie de palabra o con gestos o amenazas a un superior será castigado con uno a seis meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-33.* Toda persona embarcada que haga uso de la violencia o atente físicamente contra el capitán será castigada con seis meses a tres años de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

Si dicha violencia o agresión física causan una incapacidad para trabajar que dure más de 20 días, la pena será de tres a cinco años de prisión y la multa aplicable será la prevista en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

Si dicha violencia o agresión física causan la mutilación, la amputación o la privación del uso de un miembro, la ceguera, la pérdida de un ojo u otra enfermedad permanente grave, la pena será de 5 a 10 años de reclusión.

Si la violencia o agresión física perpetradas sin intención de matar causan sin embargo la muerte, la pena será de 10 a 20 años de reclusión.

*Artículo L.633-34.* Todo miembro de la tripulación que, tras haber sido intimado formalmente por el capitán o un oficial especialmente designado al efecto por el capitán, se niegue a obedecer o se resista a cumplir una orden relativa al servicio será castigado con seis días a seis meses de prisión.

Cuando la negativa a obedecer o la resistencia a cumplir la orden sean susceptibles de entrañar consecuencias perjudiciales, la pena será de seis meses a un año de prisión.

Las penas previstas en los dos párrafos precedentes se duplicarán cuando el infractor sea un oficial o contraemaestre.

*Artículo L.633-35.* La tercera falta grave y las faltas disciplinarias graves subsiguientes que se cometan durante el mismo período de embarco se considerarán delitos y se castigarán con seis días a seis meses de prisión.

No obstante, cuando la índole de la falta y las circunstancias en que se haya cometido lo permitan, el Fiscal General, con la conformidad del Director de Asuntos Marítimos, podrá decidir que la infracción conserve el carácter de falta disciplinaria.

Las faltas leves reputadas faltas graves en virtud de lo dispuesto en el inciso 1 del artículo L.632-7 no podrán nunca constituir delitos.

#### *Sección IV*

##### Infracciones a las normas sobre vigilancia de la navegación

*Artículo L.633-36.* Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos segundo y tercero del presente artículo, toda persona, incluso de nacionalidad extranjera, embarcada en un buque monegasco o extranjero que, en aguas interiores o territoriales, no se ajuste a las disposiciones legales o reglamentarias o a los decretos emanados de las autoridades marítimas, que se refieran a la vigilancia de las aguas y las radas o a la vigilancia de la navegación marítima, será castigada con seis días a seis meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

El capitán de un buque monegasco o extranjero que, en aguas territoriales o interiores monegascas, infrinja las normas relativas al tráfico marítimo dictadas en aplicación del Convenio de Londres sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, de 20 de octubre de 1972, en lo que respecta a los dispositivos de separación del tráfico, o las normas sobre las distancias mínimas aplicables al pasaje frente a las costas monegascas, será castigado con un mes a dos años de prisión y con la multa prevista en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal. Las mismas penas se aplicarán al capitán de un buque monegasco que cometa alguna de las infracciones previstas en el párrafo anterior fuera de las aguas territoriales o interiores de Mónaco.

No obstante, cuando la infracción sea cometida por el capitán de un buque que transporte un cargamento de hidrocarburos u otras sustancias definidas como peligrosas por decreto soberano, se aplicará una multa 10 veces superior a la prevista en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-37.* Se castigará con un mes a dos años de prisión y con una multa 50 veces superior a la prevista en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal al capitán de un buque monegasco o extranjero que penetre en aguas territoriales o interiores de Mónaco con un cargamento de hidrocarburos u otras sustancias definidas como peligrosas por decreto soberano sin haber comunicado previamente a la autoridad marítima la fecha y hora de entrada, la posición, el destino, la ruta y la velocidad del buque, así como la índole y la importancia del cargamento y, en su caso, los accidentes marítimos —en el sentido de lo dispuesto en el Convenio de Bruselas de 29 de noviembre de 1969— que hubiera sufrido el buque.

*Artículo L.633-38.* El que, encontrándose a bordo de un buque monegasco, ejerza —sin autorización de la autoridad marítima y salvo en caso de fuerza mayor— el mando del buque o cualquier otra fun-

ción relacionada con éste sin cumplir los requisitos exigidos por los artículos L.610-3, L.610-4 y L.610-5 será castigado con seis días a un año de prisión y con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-39.* Todo aquel que emprenda una navegación marítima sin tener uno de los títulos o certificados de navegación previstos en el capítulo I del título I del libro IV, o se niegue a exhibirlo ante el primer requerimiento de la autoridad competente, incurrirá en la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-40.* El capitán que no se ajuste a lo dispuesto en el artículo L.413-5 en lo que respecta a los signos exteriores de identificación del buque, o que borre, altere, cubra o disimule dichos signos, incurrirá en la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-41.* El capitán que no acate las órdenes impartidas por un buque de una autoridad policial monegasca y lo obligue a hacer uso de la fuerza será castigado con seis meses a dos años de prisión.

*Artículo L.633-42.* El que en forma fraudulenta suba a bordo de un buque con la intención de realizar un viaje será castigado con seis días a seis meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

En caso de reincidencia, la pena de prisión será de seis meses a dos años y la multa aplicable será la prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-43.* Todo aquel que, a bordo o en tierra, facilite el embarco o desembarco de un pasajero clandestino, lo oculte o le proporcione víveres será castigado con seis días a seis meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

Se aplicarán las penas máximas previstas en el párrafo anterior a quienes actúen en forma concertada para facilitar el embarco de pasajeros clandestinos.

En caso de reincidencia, la pena de prisión será de seis meses a dos años y la multa aplicable será la prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

La pena máxima aplicable en el caso previsto en el segundo párrafo del presente artículo se duplicará.

*Artículo L.633-44.* Toda persona embarcada que, sin conocimiento del capitán, introduzca en el buque mercaderías no declaradas en el manifiesto de carga con la intención de transportarlas será castigada con seis días a seis meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal, sin perjuicio del derecho del capitán de arrojar al mar, en las condiciones previstas en el artículo L.623-7, las mercaderías indebidamente cargadas en el buque.

### *Sección V*

#### **Destrucción deliberada y pérdida de buques, abordajes, encalladuras y otros accidentes de navegación**

*Artículo L.633-45.* El que deliberadamente encalle, pierda o destruya cualquier tipo de buque, por el medio que sea, será castigado, según el caso, con las penas establecidas en los artículos 369, 370, 373 y 374 del Código Penal.

Si el autor de la infracción es el encargado de la conducción del buque, en la calidad que sea, se le aplicará la pena máxima.

*Artículo L.633-46.* El capitán o el encargado de la guardia que infrinja las normas establecidas en los reglamentos marítimos con respecto a las luces que deben encenderse durante la noche, las señales que deben hacerse en caso de bruma, la ruta que corresponde seguir o las maniobras que debe realizar el

buque al encontrarse con otra embarcación será castigado con seis días a tres meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

Con las mismas penas se castigará al práctico que infrinja las normas relativas a la conducción del buque.

*Artículo L.633-47.* Si alguna de las infracciones previstas en el artículo anterior, o cualquier otro acto de negligencia imputable al capitán, al encargado de la guardia o al práctico, provoca un abordaje, una encalladura o un choque contra un obstáculo visible o conocido, o una avería grave a un buque o a su carga, el culpable será castigado con seis días a seis meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

Si la infracción o el acto de negligencia traen aparejada la pérdida o la innavegabilidad del buque, o la pérdida de su carga, el culpable será castigado con tres meses a un año de prisión y con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

Si alguien muere o resulta herido como consecuencia de la infracción o el acto de negligencia, el culpable será castigado con seis meses a tres años de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-48.* Todo miembro de la tripulación, con excepción del capitán, el encargado de la guardia o el práctico, que estando de servicio cometa un acto de negligencia inexcusable que ocasione un abordaje, una encalladura o un choque contra un obstáculo visible o conocido, o una avería grave a un buque o a su carga, será castigado con seis días a cuatro meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

Si el acto de negligencia trae aparejada la pérdida o la innavegabilidad del buque o la pérdida de la carga, el culpable será castigado con uno a seis meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

Si alguien muere o resulta herido como consecuencia del acto de negligencia, el culpable será castigado con seis meses a tres años de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-49.* El capitán que, en caso de abordaje, se abstenga por negligencia de emplear todos los medios a su alcance para salvar a la otra embarcación, su tripulación y sus pasajeros de los peligros derivados del abordaje, cuando le sea posible hacerlo sin poner en peligro a su buque, su tripulación y sus pasajeros, será castigado con seis meses a tres años de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

Con la misma pena se castigará al capitán que, salvo en caso de fuerza mayor, se aleje del lugar del siniestro sin haberse asegurado previamente de que una asistencia más prolongada no sería de utilidad a la otra embarcación, su tripulación y sus pasajeros y, en caso de que dicha embarcación naufrague, sin haber realizado antes todos los esfuerzos posibles por recoger a los naufragos.

Esta pena podrá duplicarse en caso de que perezcan una o más personas como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones previstas en el presente artículo.

*Artículo L.633-50.* En caso de abordaje, el capitán de cualquiera de los buques abordados que no ponga en conocimiento del capitán del otro buque el nombre y puerto de matrícula de su propio buque será castigado con seis días a tres meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-51.* El capitán que, en caso de un siniestro que haga necesario el abandono del buque, actúe con negligencia en la organización del salvamento de las personas embarcadas y de la documentación del buque será castigado con uno a dos años de prisión y con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-52.* El capitán que, viéndose obligado a abandonar su buque, no sea el último en hacerlo será castigado con las penas previstas en el artículo anterior.

*Artículo L.633-53.* El capitán que no preste auxilio, cuando pueda hacerlo sin poner en peligro a su buque, su tripulación o sus pasajeros, a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar será castigado con seis meses a tres años de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-54.* Las disposiciones de los artículos L.633-46 a L.633-50 se aplicarán a todas las personas, incluso de nacionalidad extranjera, que se encuentren a bordo de un buque extranjero cuando la infracción se cometa en aguas interiores o territoriales de Mónaco.

*Artículo L.633-55.* Si alguna de las infracciones previstas en los artículos L.633-46, L.633-47, L.633-49 y L.633-50 es cometida por una persona que ejerce el mando del buque en las condiciones irregulares previstas en el artículo L.633-38, las penas se duplicarán.

## *Sección VI*

### Infracciones a diversas normas del régimen jurídico de la gente de mar

*Artículo L.633-56.* Las infracciones a lo dispuesto en el artículo L.623-49 se castigarán con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 29 del Código Penal.

En caso de reincidencia antes de transcurrido un año contado a partir de la infracción anterior, se aplicará la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

Se dictarán tantas condenas como infracciones se comprueben.

*Artículo L.633-57.* Las infracciones a lo dispuesto en los artículos L.623-14 a L.623-18, L.623-19 (segundo párrafo), L.623-20 a L.623-26, L.623-28, L.623-41, L.623-43 y L.623-46 serán castigadas con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

En caso de reincidencia, la multa se duplicará.

Se dictarán tantas condenas como infracciones se comprueben.

Las penas son independientes de las restituciones y de los daños y perjuicios a que haga lugar el juez.

*Artículo L.633-58.* Las infracciones a lo dispuesto en los artículos L.623-29, L.623-31, L.623-35 (segundo párrafo) y L.623-36 (tercer párrafo) se castigarán con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

En caso de reincidencia, la multa se duplicará.

Se dictarán tantas condenas como infracciones se comprueben.

Las penas son independientes de las restituciones y de los daños y perjuicios a que haga lugar el juez.

*Artículo L.633-59.* Las infracciones a lo dispuesto en los artículos L.623-8 y L.623-9 y en los decretos soberanos que reglamentan su aplicación se castigarán con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

En caso de reincidencia antes de transcurrido un año contado a partir de la infracción anterior, la pena se duplicará.

Se dictarán tantas condenas como infracciones se comprueben.

*Artículo L.633-60.* Las infracciones a lo dispuesto en los artículos L.626-9 a L.626-12 y L.626-13 y en los decretos soberanos que reglamentan su aplicación se castigarán con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

En caso de reincidencia, se aplicará la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código citado, y el tribunal podrá ordenar la publicación y la colocación de un anuncio de la sentencia de condena de acuerdo con el artículo 30 del Código Penal.

Se dictarán tantas condenas como infracciones se comprueben.

*Artículo L.633-61.* Las infracciones a lo dispuesto en los artículos L.623-11, L.623-12 y L.623-13 serán castigadas con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

En caso de reincidencia, se aplicará la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código citado.

Se dictarán tantas condenas como infracciones se comprueben.

## *Sección VII*

### Infracciones varias

*Artículo L.633-62.* El capitán que, ante el requerimiento de la autoridad marítima, se niegue sin motivo legítimo a encarcelar a un acusado a bordo de su buque será castigado con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-63.* El capitán que, sin motivo legítimo, no entregue al acusado confiado a su cuidado a la autoridad judicial será castigado con seis meses a tres años de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 26 del Código Penal.

En caso de evasión o complicidad en la evasión, se aplicará lo dispuesto en los artículos 174 a 182 del Código Penal.

*Artículo L.633-64.* El capitán que, sin motivo legítimo, se niegue a acceder al pedido de repatriación de un nacional de Mónaco formulado por la autoridad marítima será castigado con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.633-65.* El capitán que deje en tierra, en un puerto donde no exista autoridad monegasca alguna, a un miembro de su tripulación enfermo o herido, sin antes proporcionarle los medios de garantizar su tratamiento y su repatriación, será castigado con seis días a seis meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 2 del artículo 26 del Código Penal.

En la misma pena incurrirá el capitán que deje en tierra a un pasajero enfermo o herido antes de que éste llegue a su lugar de destino sin haber informado previamente de esta medida a la autoridad consular del país al que pertenezca el pasajero desembarcado o, en su defecto, a la autoridad local.

*Artículo L.633-66.* El armador que infrinja lo dispuesto en el artículo L.623-45 será castigado con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal.

## **Libro VII. Vigilancia de las aguas territoriales y de las aguas interiores**

### TÍTULO I. RESTOS DE NAUFRAGIOS MARÍTIMOS

#### CAPÍTULO I. DESCUBRIMIENTO Y SALVAMENTO DE RESTOS DE NAUFRAGIOS MARÍTIMOS

*Artículo L.711-1.* El que descubra los restos de un naufragio marítimo deberá declararlo dentro de las 24 horas siguientes a la Dirección de Asuntos Marítimos.

Además, el que proceda al salvamento de los restos deberá ponerlos a disposición de dicho organismo. Se le expedirá en forma inmediata un recibo de la declaración de descubrimiento o salvamento. En

dicho recibo se hará constar el nombre, el apellido y la dirección del declarante, la fecha, la hora y el lugar del descubrimiento o salvamento, y las características principales de los restos.

*Artículo L.711-2.* El propietario de los restos o sus sucesores podrán reclamarlos a la Dirección de Asuntos Marítimos dentro del plazo de un año y un día a partir de la fecha de declaración ante dicho organismo.

No obstante, los restos de carácter perecedero o susceptibles de deteriorarse podrán ser vendidos de inmediato por la Administration des Domaines (Administración de los Bienes del Estado), en la forma establecida en el artículo L.711-5. El producido de la venta se consignará en la forma prevista en dicho artículo.

Los restos sólo podrán restituirse en especie a su propietario o a sus sucesores previa justificación de su título.

Antes de la restitución de los restos y sin perjuicio de lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo L.711-4, el propietario o sus sucesores deberán reembolsar al Fisco, o eventualmente al autor del salvamento, todos los gastos en que éste hubiera incurrido.

Los créditos del Fisco, y eventualmente del autor del salvamento, por los gastos que haya realizado gozan del privilegio previsto en el artículo 1939-9º del Código Civil.

*Artículo L.711-3.* Una vez cumplida la formalidad de la declaración, el salvamento de los restos se hará saber mediante la colocación de un anuncio en los locales de la Dirección de Asuntos Marítimos y su publicación en la prensa, mencionando el plazo exigido para su reivindicación.

*Artículo L.711-4.* Con sujeción a lo dispuesto en los artículos L.712-3 y L.712-4, el salvamento de restos de naufragios y su entrega a la Dirección de Asuntos Marítimos darán derecho al autor del salvamento a percibir una remuneración equivalente a la tercera parte del valor de los restos, fijado de común acuerdo o bien sobre la base de la opinión de un experto o del producido bruto de la venta de dichos restos.

La remuneración deberá ser abonada por el propietario o sus sucesores, o por el Fisco en caso de venta.

Sin embargo, el autor del salvamento tiene la facultad de reclamar, con preferencia sobre la citada remuneración, el precio de su trabajo y el monto de los gastos de salvamento que justifique. En ese caso, la suma de ambas cantidades no podrá superar el producido neto de la venta.

*Artículo L.711-5.* Los restos que, al vencimiento del plazo previsto en el primer párrafo del artículo L.711-2, no hayan sido restituidos en especie a su propietario o a sus sucesores serán vendidos por la Administration des Domaines (Administración de los Bienes del Estado), en forma particular o en subasta pública, según las circunstancias y de acuerdo con el valor estimado.

El producido de la venta, una vez deducidos los gastos del Fisco por todo concepto, se depositará en la Caisse des dépôts et consignations (Caja de depósitos y consignaciones), donde permanecerá a disposición del propietario o sus sucesores por un período de tres años a partir de la fecha de depósito. Si al vencimiento de dicho plazo no hubiera sido reclamado, pasará al dominio del Fisco.

*Artículo L.711-6.* Cuando los restos de un naufragio constituyan un obstáculo para la navegación o la pesca o representen una amenaza para el medio marino, o cuando su recuperación revista un interés general o sea de carácter urgente, el Ministro de Estado intimará al propietario, si es conocido, a que proceda a retirar o a demoler los restos del naufragio, indicando los plazos dentro de los cuales deberá comenzar, ejecutar y terminar los trabajos de remoción o demolición.

Si no se conociera al propietario o éste se negara a cumplir la intimación prevista en el párrafo anterior o tardara en hacerlo, el Ministro de Estado podrá disponer que se proceda de inmediato a retirar los restos del naufragio por cuenta y riesgo del propietario.

Cuando el Ministro de Estado considere que los restos del naufragio constituyen un peligro inminente y ponen trabas a la actividad o la industria marítima, podrá subrogarse en el propietario, por cuenta y riesgo de este último, a los efectos de la remoción o la demolición de los restos.

El crédito del Fisco por los gastos realizados gozará del privilegio previsto en el artículo 1939-9º del Código Civil.

## CAPÍTULO II. RESTOS DE NAUFRAGIOS DE INTERÉS HISTÓRICO O ARTÍSTICO Y YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS

*Artículo L.712-1.* El Ministro de Estado determinará el interés arqueológico, histórico o artístico de los restos de un naufragio sobre la base del informe de la persona que él designe en razón de su idoneidad.

*Artículo L.712-2.* Sin perjuicio de los requisitos de declaración y publicidad o del plazo establecido para la reivindicación en los artículos precedentes, todos los restos de naufragios que revistan un interés arqueológico, histórico o artístico pertenecerán al dominio privado del Estado si no llega a saberse quién es su propietario o los sucesores de éste.

*Artículo L.712-3.* Si se descubren los restos de un naufragio que revisten un interés histórico o artístico o que constituyen por su importancia un yacimiento arqueológico, el Ministro de Estado podrá disponer que se proceda a su recuperación, ya sea directamente o mediante la celebración de un contrato, de preferencia con el autor del hallazgo, si demuestra tener la capacidad y ofrece las garantías necesarias para ello, o en su defecto con cualquier otra empresa que reúna tales requisitos.

La remuneración contractual por las operaciones de recuperación que realice el autor del hallazgo podrá fijarse en función del valor de los restos, estimado de común acuerdo o sobre la base del dictamen de un perito.

*Artículo L.712-4.* El que recupere los restos de un naufragio de interés arqueológico, histórico o artístico, o descubra un yacimiento arqueológico, sin haber obtenido autorización para proceder a su recuperación, tendrá derecho a una remuneración fijada de común acuerdo o, a falta de acuerdo, por el tribunal de primera instancia tras un procedimiento contradictorio con la Administration des Domaines (Administración de los Bienes del Estado). Dicha remuneración se calculará teniendo en cuenta, entre otras cosas, el valor de los restos, el valor del trabajo realizado por el autor del hallazgo, los gastos que haya justificado, la habilidad con que se haya desempeñado y los riesgos que haya corrido.

No obstante, la Administration des Domaines (Administración de los Bienes del Estado) podrá adjudicar la propiedad de los restos de un naufragio aislado de la índole referida en el párrafo anterior al salvador de dichos restos si el Ministro de Estado así lo autoriza tras oír la opinión de la persona referida en el artículo L.712-1.

## CAPÍTULO III. DISPOSICIONES PENALES

*Artículo L.713-1.* El que omita formular la declaración exigida por el artículo L.711-1 será castigado con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 29 del Código Penal.

En caso de reincidencia, podrá imponerse además una pena de cinco días de prisión. Con la misma pena se castigará al salvador de los restos de un naufragio que haya infringido lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo L.711-1.

*Artículo L.713-2.* Si el autor de la infracción hubiera actuado con intención fraudulenta, será castigado con las penas previstas en el artículo 325 del Código Penal.

*Artículo L.713-3.* Siempre que se dicte una sentencia de condena, el tribunal decretará la pérdida para el condenado de su derecho a la remuneración por el salvamento.

El tribunal ordenará asimismo que los restos sean restituidos a su propietario o, en caso de no conocerse al propietario, que se entreguen al Estado.

## TÍTULO II. BUQUES, EMBARCACIONES O ARTEFACTOS FLOTANTES QUE HAYAN QUEDADO EN ESTADO DE INNAVEGABILIDAD O ABANDONADOS

*Artículo L.720-1.* Los buques, embarcaciones o artefactos flotantes que hayan quedado en estado de innavegabilidad o abandonados en aguas portuarias o que, después de hundirse, no hayan sido retirados de esas aguas serán vendidos o destruidos con arreglo a los procedimientos previstos en los artículos L.720-2, L.720-3, L.720-4, L.720-5 y L.720-7.

La misma norma se aplicará a los buques, embarcaciones o artefactos flotantes que hayan quedado en estado de innavegabilidad o abandonados junto a los muelles u otras partes del dominio del Estado.

A los efectos del presente título se reputará que el armador o explotador de un buque es su propietario, sin perjuicio de los derechos del verdadero propietario.

*Artículo L.720-2.* Se considerará que un buque, embarcación o artefacto flotante está incapacitado para navegar cuando así lo determine la Dirección de Asuntos Marítimos. En caso de impugnación, dicho organismo decidirá en forma definitiva sobre la base de informes periciales presentados por las partes en litigio y cuyos gastos serán de cuenta del propietario, quien deberá abonarlos por adelantado. La modalidad de los informes periciales se determinará por decreto soberano.

La decisión de la Dirección de Asuntos Marítimos se notificará al propietario por carta certificada enviada con solicitud de acuse de recibo o entregada contra recibo.

Se considerará que un buque, embarcación o artefacto flotante se encuentra abandonado:

1. Cuando la Dirección de Asuntos Marítimos no haya podido identificar a su propietario o averiguar su domicilio o lugar de residencia, y hayan transcurrido dos meses desde la publicación de un aviso en el *Journal de Monaco* en la forma establecida por decreto soberano con el fin de que los interesados puedan darse a conocer;

2. Cuando el propietario, dentro de los dos meses siguientes a la notificación por acta extrajudicial de la intimación respectiva, no haya procedido a retirar el buque, embarcación o artefacto flotante o a pagar el importe de los derechos que estuviese adeudando.

*Artículo L.720-3.* En la notificación a que se refiere el artículo anterior se indicará, además, que transcurrido un plazo de dos meses, el buque, embarcación o artefacto flotante será vendido o destruido, a menos que antes del vencimiento de dicho plazo el propietario retome la posesión del mismo y abone al Fisco el importe de los derechos y gastos que correspondan.

La notificación se comunicará, si procediera, a los acreedores hipotecarios y prendarios.

*Artículo L.720-4.* Al vencimiento del plazo de dos meses establecido en el inciso 1 del artículo L.720-2, o en el artículo L.720-3, los buques, embarcaciones o artefactos flotantes cuyo valor haya sido estimado por un perito designado por el Ministro de Estado en una suma inferior al monto fijado por decreto soberano serán entregados a la Administration des Domaines (Administración de los Bienes del Estado) para que sean vendidos de común acuerdo o en subasta pública.

La modalidad del informe pericial se determinará por decreto soberano.

El producido de la venta, una vez deducidos los adelantos y gastos adeudados al Fisco por todo concepto, se depositará en la Caisse des dépôts et consignations (Caja de depósitos y consignaciones).

Los buques, embarcaciones o artefactos flotantes que, de acuerdo con el dictamen del perito, estén incapacitados para navegar serán destruidos de inmediato a instancias de la autoridad administrativa. La misma norma se aplicará en caso de no encontrarse adquirente.

*Artículo L.720-5.* Los buques, embarcaciones o artefactos flotantes que se reputen en estado de innavegabilidad o abandonados, y que no sean los previstos en el artículo anterior, serán vendidos por orden judicial.

La Administration des Domaines (Administración de los Bienes del Estado) formulará la solicitud de venta al tribunal de primera instancia.

El tribunal podrá decidir o bien que la venta se realice de común acuerdo, una vez cumplidos, si correspondiere, los requisitos de publicidad que el tribunal pudiera exigir, o bien que se lleve a cabo en la forma prevista en el caso de embargo y ejecución de buques.

A falta de adquirentes o adjudicatarios, se procederá a la destrucción.

*Artículo L.720-6.* El que, de acuerdo con el artículo L.720-2, se repute responsable de haber dejado un buque, embarcación o artefacto flotante en estado de innavegabilidad o abandonado será castigado con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 29 del Código Penal.

El tribunal podrá decretar la confiscación del buque, embarcación o artefacto flotante, u ordenar su destrucción.

*Artículo L.720-7.* Cuando el buque, embarcación o artefacto flotante constituya un peligro grave e inminente para la navegación, la pesca, el medio marino, las personas o los bienes, la Dirección de Asuntos Marítimos, tras notificar debidamente al propietario, podrá disponer que se proceda de inmediato a recuperar, retirar o destruir el buque, embarcación o artefacto flotante, o adoptar todas las medidas que sean necesarias para eliminar el peligro que representen la totalidad o parte de los restos.

*Artículo L.720-8.* En todos los casos, las operaciones serán de cuenta y riesgo del propietario.

El Fisco gozará, para el cobro de los créditos derivados de su intervención, del privilegio establecido en el artículo 1939-9º del Código Civil.

### TÍTULO III. SEGURIDAD

*Artículo L.730-1.* La protección de las personas y los bienes contra todo tipo de peligros, en particular los incendios, las explosiones, la asfixia o la muerte por inmersión, se garantizará mediante normas particulares.

Dichas normas se establecerán por decreto soberano.

*Artículo L.730-2.* Toda persona física o jurídica que pueda incurrir en responsabilidad civil por daños corporales o materiales causados a terceros por un buque, una embarcación o un artefacto flotante utilizado con fines de recreo deberá contratar un seguro que garantice esa responsabilidad, en las condiciones que se establezcan por decreto soberano.

Dichas condiciones se referirán, en particular, al alcance de la garantía que deberá estipularse en el contrato, los límites geográficos dentro de los cuales regirá la garantía, así como el tipo de documentos que deberán presentarse para demostrar ante las autoridades que se ha cumplido la obligación de contratar el seguro, particularmente con respecto a los buques, embarcaciones o artefactos flotantes que no enarboles el pabellón de Mónaco.

A partir de la fecha de su aplicación, se reputará que todo contrato de seguro celebrado en virtud del presente artículo proporciona una garantía por lo menos equivalente al monto establecido por decreto soberano de conformidad con el primer párrafo, aun cuando en el contrato se estipule lo contrario.

*Artículo L.730-3.* La obligación de contratar el seguro referido no se aplicará al Estado. Por resolución ministerial podrá también exonerarse total o parcialmente del cumplimiento de dicha obligación a organismos o empresas que justifiquen poseer garantías financieras suficientes.

*Artículo L.730-4.* Los seguros deberán contratarse con empresas de seguros o aseguradores autorizados en virtud de lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley No. 609, de 11 de abril de 1956.

*Artículo L.730-5.* Cuando el causante de un accidente no pueda demostrar que ha cumplido la obligación de contratar el seguro establecido en el artículo L.730-2, la víctima tendrá derecho a ampararse en las medidas provisionales previstas en el artículo 759 del Código de Procedimiento Civil.

#### TÍTULO IV. PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

*Artículo L.740-1.* Sin perjuicio de lo dispuesto en los capítulos II, III y IV del título II del libro II, toda persona que utilice las aguas territoriales, las aguas interiores, los puertos, muelles e instalaciones portuarias deberá ajustarse a las disposiciones legales destinadas a prevenir la contaminación u otros fenómenos nocivos para el medio marino.

#### TÍTULO V. BAÑOS DE MAR Y DEPORTES NÁUTICOS

*Artículo L.750-1.* Los baños de mar, los deportes acuáticos y los eventos náuticos se regirán por normas particulares destinadas a garantizar la seguridad y proteger la salud de las personas que tomen parte en esas actividades.

Dichas normas se establecerán por decreto soberano.

#### TÍTULO VI. DERECHOS Y TARIFAS

*Artículo L.760-1.* Con sujeción a lo dispuesto en los Convenios internacionales, los armadores o los propietarios de buques, embarcaciones o artefactos flotantes deberán abonar uno o más de los derechos o tarifas siguientes:

1. Derechos de naturalización;
2. Derechos de amarre y permanencia en puerto;
3. Derechos de practica;
4. Tarifas de ocupación de las instalaciones portuarias por buques;
5. Tarifas de ocupación de las instalaciones portuarias por mercaderías;
6. Tarifa única por los objetos, buques, embarcaciones, artefactos flotantes, mercaderías o materiales cuya remoción o desplazamiento se haya ordenado de oficio.

*Artículo L.760-2.* Las formas de cálculo, liquidación y recaudación de los derechos y tarifas, así como los montos respectivos, se determinarán por decreto soberano.

*Artículo L.760-3.* El derecho de naturalización anual establecido en el artículo L.311-8 sustituirá los derechos que se cobraban anteriormente por concepto de inscripción, salida de puerto, rol, naturalización, licitación, caución y visitas de inspección.

#### TÍTULO VII. DISPOSICIONES PENALES

*Artículo L.770-1.* Será castigado con uno a cinco días de prisión y con la multa prevista en el inciso 3 del artículo 29 del Código Penal, o con una sola de ambas penas, el que infrinja los decretos soberanos o las resoluciones ministeriales dictadas con el fin de reglamentar:

1. La navegación;
2. La entrada, la salida y el movimiento de los buques;
3. El régimen aplicable a los amarraderos y fondeaderos;
4. El uso de los muelles y las instalaciones portuarias;
5. Los baños de mar y los deportes acuáticos.

En caso de reincidencia antes de transcurrido un año contado a partir de la infracción anterior, la pena será de seis días a un mes de prisión y la multa aplicable será la prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal, o una sola de ambas penas.

*Artículo L.770-2.* El que infrinja los decretos soberanos o las resoluciones ministeriales dictadas en aplicación del título III, relativo a la seguridad, y del título IV, relativo a la protección del medio marino, será castigado con seis días a un mes de prisión y con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 26 del Código Penal, o con una sola de ambas penas.

En caso de condena, el tribunal podrá ordenar la confiscación de los buques, embarcaciones, artefactos flotantes o materiales incautados.

*Artículo L.770-3.* Cuando el propietario, el armador, el capitán o cualquier otra persona responsable de un buque haya sido acusado de infringir los decretos soberanos o las resoluciones ministeriales a que se refieren los artículos L.770-1 y L.770-2, se le podrá denegar la autorización para salir de puerto mientras no deposite una suma de dinero equivalente al monto máximo de la multa en la que hubiera incurrido.

La misma norma se aplicará a los buques respecto de los cuales se haya incurrido en gastos que sean de cuenta del propietario, el armador, el capitán o cualquier otra persona responsable del buque; la suma depositada deberá cubrir la totalidad de esos gastos.

*Artículo L.770-4.* Cuando el propietario, el armador, el capitán o cualquier otra persona responsable de un buque haya sido acusada de infringir los decretos soberanos o las resoluciones ministeriales a que se refiere el artículo L.770-2, se le podrá denegar la autorización para salir de puerto mientras no subsane la irregularidad y deposite una suma equivalente al doble del monto máximo de la multa en la que hubiera incurrido.

*Artículo L.770-5.* El que a sabiendas contravenga lo dispuesto en el primer párrafo del artículo L.750-2 será castigado con 10 días a 6 meses de prisión y con la multa prevista en el inciso 4 del artículo 26 del Código Penal.

*Artículo L.770-6.* Si se plantea ante la justicia civil un litigio serio con respecto a la existencia o la validez de un seguro, el tribunal penal competente para juzgar el delito previsto en el artículo anterior no instruirá la causa mientras no se resuelva en forma definitiva el litigio mencionado.

*Artículo L.770-7.* Toda persona obligada a contratar el seguro previsto en el artículo L.730-2 que no pueda presentar el documento reglamentario que permita presumir que ha cumplido dicha obligación o que está comprendido en las disposiciones del artículo L.730-3 será castigada con la multa prevista en el inciso 1 del artículo 29 del Código Penal.

A falta de dicho documento, las circunstancias antedichas podrán probarse por todos los medios ante las autoridades judiciales.

El asegurador que reciba una solicitud de documento probatorio deberá expedirlo dentro del plazo de 15 días, so pena de incurrir en la multa prevista en el inciso 1 del artículo 29 del Código Penal.

El documento probatorio a que se refiere el presente artículo no entraña para el asegurador la obligación de proporcionar el seguro.

## **ARTÍCULO 2**

Se agrega el siguiente inciso al artículo 1939 del Código Civil:

“9°. la créance du Trésor et éventuellement du sauveter pour les frais engagés à l’occasion du sauvetage d’une épave maritime, sur l’épave (el crédito del Fisco y eventualmente del salvador por los gastos incurridos con ocasión del salvamento de los restos de un naufragio, en dichos restos).”

## **ARTÍCULO 3**

Se derogan todas las disposiciones contrarias a la presente Ley, y en particular las siguientes:

- El libro II del Código de Comercio;
- El decreto de 22 de enero de 1891 sobre disciplina marítima;

- El decreto de 2 de julio de 1908 sobre el servicio de la marina y la policía marítima;
- El decreto de 15 de octubre de 1915 sobre naturalización de buques en Mónaco;
- El decreto de 16 de octubre de 1915 sobre la hipoteca naval;
- El decreto de 16 de octubre de 1915 relativo a la seguridad de la navegación en el mar y el trabajo a bordo de los buques;
- El decreto de 7 de marzo de 1917 sobre el corretaje marítimo;
- El decreto de 9 de mayo de 1927, de organización del Consejo marítimo y sanitario;
- La Ley No. 478, de 17 de julio de 1948, sobre las tarifas aplicadas por el servicio de la marina;
- La Ley No. 592, de 21 de junio de 1954, relativa al movimiento y el amarre de buques en el puerto de Mónaco;
- La Ley No. 814, de 24 de enero de 1967, sobre los restos de naufragios;
- El artículo 1º de la Ley No. 954, de 19 de abril de 1974, sobre la lucha contra la contaminación del agua y de la atmósfera;
- La Ley No. 1018, de 29 de diciembre de 1978, relativa a las infracciones a las normas de policía marítima;
- La Ley No. 1027, de 1º de julio de 1980, sobre la represión de los actos de contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos provenientes de buques.

Sin perjuicio de ello, las disposiciones de los decretos soberanos y las resoluciones ministeriales aprobados en virtud de las normas legislativas derogadas con arreglo al párrafo anterior se seguirán aplicando, en cuanto fuere necesario y siempre que no sean contrarias a la nueva legislación, hasta que se promulguen los textos reglamentarios de la presente Ley.

*Promúlgase la presente Ley, la cual se aplicará como ley del Estado.*

HECHA en Mi Palacio en Mónaco, el veintisiete de marzo de mil novecientos noventa y ocho.

### III. OTRAS INFORMACIONES

#### A. Elección de miembros del Tribunal Internacional del Derecho del Mar

El mandato de siete de los miembros del Tribunal Internacional del Derecho del Mar expira el 30 de septiembre de 1999. El 24 de mayo de 1999, la novena Reunión de los Estados Partes en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar eligió a los siete miembros siguientes por un período de nueve años a partir del 1° de octubre de 1999: Paul Bamela Engo y José Luis Jesus del Grupo de Estados de África, Joseph Akl y P. Chandrasekhara Rao del Grupo de Estados de Asia, Anatoly Lazarevich Kolodkin del Grupo de Estados de Europa oriental, Vicente Marotta Rangel del Grupo de Estados de América Latina y el Caribe, y Rüdiger Wolfrum del Grupo de Estados de Europa occidental y otros Estados.

#### *Lista de miembros del Tribunal al 1° de octubre de 1999*

<i>Nombre</i>	<i>Nacionalidad</i>	<i>Grupo regional</i>	<i>Expiración del mandato</i>
Akl, Joseph	Líbano	Asia	2008
Anderson, David Heywood	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Europa occidental y otros Estados	2005
Bamela Engo, Paul	Camerún	África	2008
Caminos, Hugo	Argentina	América Latina y el Caribe	2002
Eiriksson, Gudmundur	Islandia	Europa occidental y otros Estados	2002
Jesus, José Luis	Cabo Verde	África	2008
Kolodkin, Anatoly Lazarevich	Federación de Rusia	Europa oriental	2008
Laing, Edward Arthur	Belice	América Latina y el Caribe	2002
Marotta Rangel, Vicente	Brasil	América Latina y el Caribe	2008
Marsit, Mohamed Mouldi	Túnez	África	2005
Mensah, Thomas A.	Ghana	África	2005
Ndiaye, Tafsir Malick	Senegal	África	2002
Nelson, L. Dolliver M.	Granada	América Latina y el Caribe	2005
Park, Choon-Ho	República de Corea	Asia	2005
Rao, P. Chandrasekhara	India	Asia	2008

<i>Nombre</i>	<i>Nacionalidad</i>	<i>Grupo regional</i>	<i>Expiración del mandato</i>
Treves, Tullio	Italia	Europa occidental y otros Estados	2002
Vukas, Budislav	Croacia	Europa oriental	2005
Wolfrum, Rüdiger	Alemania	Europa occidental y otros Estados	2008
Yamamoto, Soji	Japón	Asia	2005
Yankov, Alexander	Bulgaria	Europa oriental	2002
Zhao, Lihai	China	Asia	2002

### **B. Tribunal Internacional del Derecho del Mar: fallo dictado en la causa sobre el buque “Saiga” (No. 2)**

El 1º de julio de 1999, el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, por 18 votos contra 2, declaró que Guinea había violado los derechos de San Vicente y las Granadinas al detener al buque “Saiga” y condenó a Guinea al pago de la suma de 2.123.357,00 dólares de los EE.UU. más intereses en concepto de indemnización. De esta manera, el fallo hizo lugar a la petición de indemnización por el arresto del capitán y la tripulación, las heridas de bala recibidas por el primer oficial y otra persona, la confiscación de la carga y los daños ocasionados al buque. El Tribunal entendió asimismo que Guinea se había excedido en el uso de la fuerza al detener al buque.

El Tribunal rechazó la alegación de San Vicente y las Granadinas de que Guinea había violado sus derechos al señalar como civilmente responsable a San Vicente y las Granadinas en la cédula de citación librada contra el Capitán del “Saiga”. El Tribunal también rechazó la alegación de San Vicente y las Granadinas de que Guinea había violado sus derechos al no proceder a la pronta liberación del “Saiga” y su tripulación. En un proceso anterior, el Tribunal había ordenado su liberación contra el depósito de una fianza.

Los *Magistrados* Caminos, Yankov, Akl, Anderson, Vukas, Treves y Eiriksson adjuntaron al fallo una declaración conjunta. El *Presidente* Mensah, el *Vicepresidente* Wolfrum y los *Magistrados* Zhao, Nelson, Chandrasekhara Rao, Anderson, Vukas y Laing agregaron al fallo opiniones separadas. Los *Magistrados* Warioba y Ndiaye adjuntaron opiniones discrepantes.

El texto íntegro del fallo puede verse en el sitio de las Naciones Unidas en la Web:

<http://www.un.org/Depts/los/>

### **C. Mecanismo de solución de controversias**

#### *1. Elección del procedimiento por los Estados partes con arreglo al artículo 287 de la Convención*

En declaraciones formuladas de conformidad con el artículo 287, se expresaron las siguientes elecciones, en el orden presentado por cada uno de los Estados mencionados:

##### **1. Alemania**

a) Tribunal Internacional del Derecho del Mar;

- b) Tribunal arbitral con arreglo al Anexo VII;
  - c) Corte Internacional de Justicia.
2. **Argelia** acepta la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia sólo si existe un acuerdo previo entre las partes interesadas en cada caso.
3. **Argentina**
- a) Tribunal Internacional del Derecho del Mar;
  - b) Tribunal arbitral especial con arreglo al Anexo VIII.
4. **Austria**
- a) Tribunal Internacional del Derecho del Mar;
  - b) Tribunal arbitral especial con arreglo al Anexo VIII;
  - c) Corte Internacional de Justicia.
5. **Bélgica**
- El Tribunal Internacional del Derecho del Mar o la Corte Internacional de Justicia.
6. **Cabo Verde**
- a) Tribunal Internacional del Derecho del Mar;
  - b) Corte Internacional de Justicia.
7. **Chile**
- a) Tribunal Internacional del Derecho del Mar;
  - b) Tribunal arbitral especial con arreglo al Anexo VIII.
8. **Cuba** rechaza la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia para cualquier tipo de controversias.
9. **Egipto**
- Tribunal arbitral con arreglo al Anexo VII.
10. **España**
- Corte Internacional de Justicia.
11. **Finlandia**
- Corte Internacional de Justicia y Tribunal Internacional del Derecho del Mar.
12. **Grecia**
- Tribunal Internacional del Derecho del Mar.
13. **Guinea-Bissau** rechaza la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia para cualquier tipo de controversias.
14. **Italia**
- Corte Internacional de Justicia y Tribunal Internacional del Derecho del Mar.
15. **Noruega**
- Corte Internacional de Justicia.

16. **Omán**  
 a) Tribunal Internacional del Derecho del Mar;  
 b) Corte Internacional de Justicia.
17. **Países Bajos**  
 Corte Internacional de Justicia.
18. **Portugal**  
 a) Tribunal Internacional del Derecho del Mar;  
 b) Corte Internacional de Justicia;  
 c) Tribunal arbitral con arreglo al Anexo VII;  
 d) Tribunal arbitral especial con arreglo al Anexo VIII.
19. **Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte**  
 Corte Internacional de Justicia.
20. **República Unida de Tanzania**  
 Tribunal Internacional del Derecho del Mar.
21. **Suecia**  
 Corte Internacional de Justicia.
22. **Ucrania**  
 a) Tribunal arbitral con arreglo al Anexo VII;  
 b) Tribunal arbitral especial con arreglo al Anexo VIII;  
 c) Tribunal Internacional del Derecho del Mar respecto de las cuestiones relacionadas con la pronta liberación de buques detenidos o sus tripulaciones.
23. **Uruguay**  
 Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

2. *Excepciones facultativas a la aplicabilidad de la sección 2  
de la Parte XV de la Convención*

El párrafo 1 del artículo 298 permite a los Estados y entidades declarar que no aceptan los procedimientos obligatorios de solución de controversias previstos en la Convención respecto de determinadas categorías de controversias.

Los siguientes Estados formularon declaraciones con el propósito de expresar que no aceptaban la aplicación de la sección 2 de la Parte XV de la Convención con respecto a una o varias categorías de controversias, en los términos que se indican a continuación:

- |                   |   |
|-------------------|---|
| <b>Argentina</b>  | Con respecto a las controversias indicadas en los apartados <i>a)</i> , <i>b)</i> y <i>c)</i> del párrafo 1 del artículo 298 de la Convención;  |
| <b>Cabo Verde</b> | Con respecto a las controversias relativas a actividades militares, incluidas las actividades militares de buques y aeronaves de Estado dedicados a servicios no comerciales, y las controversias relativas a actividades encaminadas a hacer |

*Artículo 298*

Excepciones facultativas a la aplicabilidad de la sección 2

1. Al firmar o ratificar esta Convención o adherirse a ella, o en cualquier otro momento posterior, los Estados podrán, sin perjuicio de las obligaciones que resultan de la sección 1, declarar por escrito que no aceptan uno o varios de los procedimientos previstos en la sección 2 con respecto a una o varias de las siguientes categorías de controversias:

a) i) Las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de los artículos 15, 74 y 83 concernientes a la delimitación de las zonas marítimas, o las relativas a bahías o títulos históricos, a condición de que el Estado que haya hecho una declaración de esa índole, cuando una controversia de ese tipo surja después de la entrada en vigor de esta Convención y no se llegue a un acuerdo dentro de un período razonable en negociaciones entre las partes, acepte, a petición de cualquier parte en la controversia, que la cuestión sea sometida al procedimiento de conciliación previsto en la sección 2 del Anexo V; además, quedará excluida de tal sumisión toda controversia que entrañe necesariamente el examen concurrente de una controversia no resuelta respecto de la soberanía u otros derechos sobre un territorio continental o insular;

ii) Una vez que la comisión de conciliación haya presentado su informe, en el que expondrá las razones en que se funda, las partes negociarán un acuerdo sobre la base de ese informe; si estas negociaciones no conducen a un acuerdo, las partes, a menos que acuerden otra cosa, someterán la cuestión, por consentimiento mutuo, a los procedimientos previstos en la sección 2;

iii) Las disposiciones de este apartado no serán aplicables a ninguna controversia relativa a la delimitación de zonas marítimas que ya se haya resuelto mediante acuerdo entre las partes, ni a ninguna controversia de esa índole que haya de resolverse de conformidad con un acuerdo bilateral o multilateral obligatorio para las partes;

b) Las controversias relativas a actividades militares, incluidas las actividades militares de buques y aeronaves de Estado dedicados a servicios no comerciales, y las controversias relativas a actividades encaminadas a hacer cumplir las normas legales respecto del ejercicio de los derechos soberanos o de la jurisdicción excluidas de la competencia de una corte o un tribunal con arreglo a los párrafos 2 ó 3 del artículo 297;

c) Las controversias respecto de las cuales el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ejerza las funciones que le confiere la Carta de las Naciones Unidas, a menos que el Consejo de Seguridad decida retirar el asunto de su orden del día o pida a las partes que lo solucionen por los medios previstos en esta Convención.

cumplir las normas legales respecto del ejercicio de los derechos soberanos o de la jurisdicción excluidas de la competencia de una corte o un tribunal con arreglo a los párrafos 2 y 3 del artículo 297 de la Convención;

**Chile**

Con respecto a las controversias indicadas en los apartados a), b) y c) del párrafo 1 del artículo 298 de la Convención;

**Federación de Rusia**

Con respecto a las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de los artículos 15, 74 y 83 de la Convención, concernientes a la delimitación de las zonas marítimas, o las relativas a bahías o títulos históricos; las controversias relativas a actividades militares, incluidas las actividades militares de buques y aeronaves de Estado, y las controversias relativas a actividades encaminadas a hacer cumplir las normas legales respecto del ejercicio de los derechos soberanos o de la jurisdicción; y las controversias respecto de las cuales el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ejerza las funciones que le confiere la Carta de las Naciones Unidas;

**Francia**

Con respecto a las controversias relativas a la interpretación o la aplicación de los artículos 15, 74 y 83, concernientes a la delimitación de las zonas marítimas, o las relativas a bahías o títulos históricos; las controversias relativas a activida-

des militares, incluidas las actividades militares de buques y aeronaves de Estado dedicados a servicios no comerciales, y las controversias relativas a actividades encaminadas a hacer cumplir las normas legales respecto del ejercicio de los derechos soberanos o de la jurisdicción excluidas de la competencia de una corte o un tribunal con arreglo a los párrafos 2 ó 3 del artículo 297; y las controversias respecto de las cuales el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ejerza las funciones que le confiere la Carta de las Naciones Unidas, a menos que el Consejo de Seguridad decida retirar el asunto de su orden del día o pida a las partes que lo solucionen por los medios previstos en la Convención;

<b>Italia</b>	Con respecto a las controversias relativas a la interpretación de los artículos 15, 74 y 83, concernientes a la delimitación de las zonas marítimas, así como las relativas a bahías o títulos históricos;
<b>Portugal</b>	Con respecto a una o más de las categorías indicadas en los apartados <i>a)</i> , <i>b)</i> y <i>c)</i> del párrafo 1 del artículo 298 de la Convención;
<b>Túnez</b>	Con respecto a las categorías de controversias referidas en los apartados <i>a)</i> , <i>b)</i> y <i>c)</i> del párrafo 1 del artículo 298 de la Convención;
<b>Ucrania</b>	Para el examen de las controversias concernientes a la delimitación de las zonas marítimas, las controversias relativas a bahías o títulos históricos y las controversias relativas a actividades militares, a menos que se disponga otra cosa en los tratados internacionales celebrados entre Ucrania y los Estados pertinentes sobre esas cuestiones en particular;
<b>Uruguay</b>	Con respecto a las controversias relativas a actividades encaminadas a hacer cumplir las normas legales respecto del ejercicio de los derechos soberanos o de la jurisdicción excluidas de la competencia de una corte o un tribunal con arreglo a los párrafos 2 y 3 del artículo 297.

Además, los Estados siguientes, si bien no excluyeron la aplicabilidad de la sección 2 de la Parte XV de la Convención con respecto a las categorías de controversias indicadas en el párrafo 1 del artículo 298, formularon declaraciones con respecto a sus preferencias por uno o varios de los procedimientos, o su no aceptación de los mismos, en los términos que se indican a continuación:

<b>Cuba</b>	No acepta la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia con respecto a las disposiciones de los artículos 297 y 298;
<b>Guinea-Bissau</b>	No acepta la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia con respecto a las disposiciones de los artículos 297 y 298;
<b>Islandia</b>	Declaró que, de acuerdo con el artículo 298 de la Convención, se reservaba el derecho de someter cualquier interpretación del artículo 83 al procedimiento de conciliación previsto en la sección 2 del Anexo V de la Convención;
<b>Noruega</b>	No acepta ningún tribunal arbitral constituido de conformidad con el Anexo VII respecto de ninguna de las categorías de controversias mencionadas en el artículo 298.

3. *Lista de conciliadores y árbitros designados de conformidad con el artículo 2 de los anexos V y VII de la Convención*

**a) Lista de conciliadores designados de conformidad con el artículo 2 del anexo V de la Convención**

<i>Estado parte</i>	<i>Conciliadores designados</i>	<i>Fecha de depósito de la notificación en poder del Secretario General</i>
Chile	Helmut Brunner Nöer Rodrigo Díaz Albónico Carlos Martínez Sotomayor Eduardo Vío Grossi	18 de noviembre de 1998
República Checa	Dr. Vladimir Kopal	18 de diciembre de 1996
Sri Lanka	Hon. M. S. Aziz, P.C. S. Sivarasan, P.C. (Prof.) Dr. C. F. Amerasinghe A .R. Perera	17 de enero de 1996
Sudán	Dr. Abd Elrahman Elkhalfifa Sayed/Eltahir Hamadalla	1995

**b) Lista de árbitros designados de conformidad con el artículo 2 del anexo VII de la Convención**

<i>Estado parte</i>	<i>Árbitros designados</i>	<i>Fecha de depósito de la notificación en poder del Secretario General</i>
Alemania	Dra. Renate Platzoeder	25 de marzo de 1996
Chile	José Miguel Barros Franco María Teresa Infante Caffi Edmundo Vargas Carreño Fernando Zegers Santa Cruz	18 de noviembre de 1998
España	José Antonio de Yturriaga Barberan	23 de junio de 1999
Federación de Rusia	Vladimir S. Kotliar Vladimir N. Trofimov Prof. Kamil A. Bekyashev	27 de mayo de 1997 4 de marzo de 1998
Francia	Prof. Daniel Bardonnnet Prof. Pierre-Marie Dupuy Prof. Jean-Pierre Queneudec Prof. Laurent Lucchini	4 de febrero de 1998
Países Bajos	Ellen Hey Prof. Alfred H.A. Soons Adriaan Bos	6 de febrero de 1998

<i>Estado parte</i>	<i>Árbitros designados</i>	<i>Fecha de depósito de la notificación en poder del Secretario General</i>
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Prof. Christopher Greenwood Prof. Elihu Lauterpacht Sir Arthur Watts	19 de febrero de 1998
República Checa	Dr. Vladimír Kopal	18 de diciembre de 1996
Sri Lanka	Hon. M. S. Aziz, P.C. S. Sivarasan, P.C. (Prof.) Dr. C. F. Amerasinghe A. R. Perera	17 de enero de 1996
Sudán	Sayed/Shawgi Hussain Dr. Ahmed Elmufti	8 de septiembre de 1995