
DECRETO No. 994.-

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO:

- I.- Que la Constitución de la República establece que el territorio nacional es irreductible, estando comprendido dentro del mismo el espacio marítimo, el cual estará sujeto a la jurisdicción y soberanía nacional;
- II.- Que es necesario regular con amplitud, todo lo relacionado con los servicios de navegación marítima y con los servicios de los puertos nacionales en general, a efecto de normar con efectividad la explotación de ambos servicios;
- III.- Que para lograr una efectiva regulación técnica y económica del subsector de transporte marítimo portuario, es necesario contar con una entidad reguladora que posea personalidad jurídica, autonomía administrativa, técnica y financiera, a efecto de garantizar su continuo desarrollo institucional y con una capacidad técnica efectiva para el cumplimiento de sus competencias;
- IV.- Que es necesario delimitar las competencias del ente rector del sector transporte a la formulación de la política subsectorial marítima portuaria, a la planificación indicativa de ésta y a la normativa legal que permita la implementación de éstas;
- V.- Que para que la función reguladora se realice bajo reglas claras y exenta de conflictos de intereses, se requiere que el ente rector posea una relación exclusivamente funcional con respecto al ente regulador, y que el recurso humano que participe en las unidades de dirección y administrativas superiores de ambas entidades, estén plenamente desvinculadas de los sectores usuarios del subsector de transporte marítimo portuario;
- VI.- Que para evitar al máximo el abuso en la discrecionalidad de los funcionarios, se hace necesario crear una Autoridad Marítima Portuaria, en calidad de organismo de decisión colegiada;
- VII.- Que el ordenamiento del subsector marítimo portuario requiere de una ley general para ese subsector, moderna e integrada, que responda al derecho marítimo internacional con apropiadas disposiciones en concepto de seguridad de la navegación marítima y de la seguridad operacional portuaria, así como de una normativa portuaria efectiva en materia de desarrollo, administración, mantenimiento, conservación y explotación de la infraestructura y superestructura portuaria, y comprenda además el respectivo régimen de infracciones y sanciones;

POR TANTO,

en uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa del Presidente de la República, por medio del Ministro de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano,

DECRETA la siguiente:

LEY GENERAL MARÍTIMO PORTUARIA

**TÍTULO I
DE LOS ASPECTOS INSTITUCIONALES**

**Capítulo I
DISPOSICIONES GENERALES**

OBJETO

Artículo 1

La presente Ley tiene por objeto regular todas las actividades relacionadas a la promoción, desarrollo y defensa de los intereses marítimos, al control y vigilancia de los asuntos relativos al mar y al ejercicio de la soberanía y jurisdicción en el territorio marítimo y aguas continentales de El Salvador, así como regular el uso de los espacios marítimos nacionales, incluyendo los acuáticos continentales, respecto a la prestación y desarrollo de los servicios de transporte acuático; igualmente establece las regulaciones relacionadas con la construcción, rehabilitación, administración, operación y mantenimiento de los puertos nacionales en general.

Los espacios marítimos y acuáticos continentales situados en el territorio salvadoreño estarán sujetos a la jurisdicción y soberanía nacional, de conformidad a lo establecido en el Artículo 84 de la Constitución de la República.

AMBITO DE APLICACIÓN Y COMPETENCIA

Artículo 2

Quedan comprendidos en las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, todas las relaciones jurídicas vinculadas a la actividad marítima y portuaria. A falta de disposiciones de derecho marítimo portuario en la presente Ley y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía, se aplicará el derecho común.

En especial, estarán comprendidas dentro del ámbito de aplicación y competencia de esta Ley, las siguientes personas y actividades:

- a) La entidad que ejerza la competencia de autoridad marítima portuaria; incluyendo instituciones y entidades estatales que ejerzan competencias relacionadas con dicha autoridad, incluyendo dentro de ese contexto el desarrollo de actividades de apoyo, vinculantes o conexas con la referida autoridad;
- b) Todas las personas naturales y jurídicas, nacionales y extranjeras, que desarrollen

actividades marítimas portuarias;

- c) Los actos relacionados a las actividades marítimas portuarias de los buques en razón de la propiedad de éstos, sean nacionales o extranjeros, en cuanto a la ley aplicable;
- d) El conocimiento de las causas que versen sobre los hechos ocurridos, los actos jurídicos realizados y los delitos cometidos a bordo de los buques navales ocurridos en las aguas jurisdiccionales del territorio salvadoreño o donde ningún Estado ejerza su soberanía. Igualmente, quedan sometidos, los hechos ocurridos, los actos jurídicos y los delitos cometidos a bordo de las naves o artefactos navales de bandera nacional durante su travesía en aguas jurisdiccionales de territorio extranjero, a menos que aquellos atenten contra la seguridad del Estado y el orden público del Estado extranjero subyacente.

Asimismo, quedan sometidos a la jurisdicción y leyes salvadoreñas, los hechos, actos y los delitos cometidos a bordo de buques y artefactos navales de bandera extranjera que naveguen en las aguas jurisdiccionales salvadoreñas, ya sea con derecho de paso inocente o que ingresen y salgan de puerto salvadoreño, cuando atenten contra la seguridad del Estado o el orden público del Estado Salvadoreño y de las personas domiciliadas en éste, o cuando infrinjan normas de seguridad de navegación marítima, de conformidad a la ley aplicable;
- e) Las actividades vinculadas a los puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y administración, así como la prestación de servicios a los buques y a las cargas;
- f) La planeación, programación y ejecución de las acciones correspondientes a la promoción, operación y desarrollo de los puertos y terminales; y
- g) La administración de la zona de desarrollo portuario;

La navegación en los puertos y sus canales de acceso se rige por las disposiciones de la presente Ley, y por las regulaciones de la Autoridad Marítima Portuaria en materia de navegación, atraque y desatraque de buques, de acuerdo a las características hidrográficas de los distintos puertos.

Corresponderá a los tribunales comunes del país conocer de las controversias que se susciten entre particulares con motivo de la aplicación de esta Ley, sin perjuicio que las partes decidan someterlo a arbitraje, de conformidad a las leyes aplicables.

SUJETOS DE LA LEY

Artículo 3

Quedan comprendidos como sujetos a esta Ley, además de las personas jurídicas estatales, las personas naturales o jurídicas cuando negocien y utilicen los servicios de las instalaciones de puertos en el territorio nacional, especialmente los armadores, líneas navieras, agentes marítimos, operadores portuarios y sus usuarios.

EXCLUSION

Artículo 4

Se excluye de la presente Ley a la Fuerza Naval, rama permanente de la Fuerza Armada, que se rige por sus propias Leyes, Reglamentos y disposiciones especiales, de conformidad a lo que le ordena la Constitución de la República.

Se excluye también de la presente Ley, la normativa legal vigente en materia de ordenación y promoción de las actividades de pesca y acuicultura, conservación y desarrollo de los recursos hidrobiológicos; exceptuando el registro del buque o artefacto naval autorizado para estas actividades, el cual queda regulado por esta normativa, conjuntamente con las actividades de navegación para pesca.

DEFINICIONES

Artículo 5

Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:

ABANDERAMIENTO: Acción de inscribir una nave en el Registro de Matrículas de Naves para enarbolar el Pabellón Nacional.

ABALIZAMIENTO: Sistema para señalar por medio de dispositivos internacionalmente aceptados, sectores de aguas navegables.

ACCIDENTE MARITIMO: Acontecimiento que ha sido causado, o está relacionado con las operaciones de un buque, por las cuales el buque o cualquier persona se expone a peligro o cuyo resultado puede causar serios daños a las personas, al buque, estructuras o medio ambiente.

ACTIVIDADES MARITIMAS: Se consideran todas aquellas actividades que se efectúan en el Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva, Suelo y Subsuelo pertenecientes a la Plataforma Continental, y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma.

AMP o ENTE REGULADOR: Autoridad Marítima Portuaria, institución autónoma de servicio público, sin fines de lucro, responsable de ejercer la regulación técnica y económica de las actividades marítimas y portuarias.

AMPL: Autoridad Marítima Portuaria Local; pueden ser las agencias estatales propietarias de infraestructura y superestructura portuaria propiedad del Estado, o ser los operadores portuarios designados por éstas, o ser los operadores de puertos de uso público de propiedad privada.

ÁREA DE JURISDICCIÓN PORTUARIA: Es la zona donde se realizan las operaciones portuarias.

ARTEFACTO NAVAL: Es todo aquel que no estando constituido para navegar, cumple en el agua funciones de apoyo y complemento a las actividades marítimas, fluviales, lacustres o de extracción de recursos, tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares. No se incluyen en este concepto las obras portuarias aunque se internen en el agua.

ARMADOR: Es la persona que explota comercialmente o no un buque o un artefacto naval, y que resulta responsable de la navegación del mismo. En términos de propiedad, el armador puede o no ser el propietario del buque.

AUTORIZACIONES: Documentos extendidos por la AMP, mediante los cuales da fe que personas naturales o jurídicas en general, cumplen con los requisitos legales, reglamentarios y de regulaciones establecidas por dicha entidad, para desarrollar una determinada actividad marítima portuaria.

BUQUE: es toda construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea la finalidad para la cual fue construido, así como cualquiera sea la propulsión que lo haga navegar. Este concepto incluye buques de transporte de carga y de pasajeros, lanchas recreativas y de pesca, barcazas, veleros, transbordadores, remolcadores, y cualquier otro tipo de vehículo acuático. La expresión buque, comprende además de su casco, arboladuras, máquinas principales o auxiliares, y las demás pertenencias fijas o no, que son necesarias para sus servicios de maniobra, navegación y equipamiento, aunque se hallen separadas.

BUQUES EN CONSTRUCCIÓN: Son todos los buques o artefactos navales considerados como tales desde el inicio de su construcción hasta el término de la misma.

BUQUES MILITARES NACIONALES: Son aquellos que están al servicio de la Fuerza Armada de El Salvador, en la rama permanente de la Fuerza Naval.

BUQUES MILITARES EXTRANJEROS: Son aquellos que están al servicio de las fuerzas armadas de otros países.

BUQUES POLICÍA: Son aquellos que independientemente de su propiedad, se encuentran afectados al servicio de los organismos de la Policía Nacional Civil, Aduanas o cualquier otro organismo estatal que ejerza las funciones de policía.

BUQUES PRIVADOS: Se entienden como tales los afectados a actividades de carácter privado o comercial, ya sea en el transporte de pasajeros o de carga.

BUQUES PÚBLICOS: Son los afectados al servicio del poder público, independientemente del carácter de su propietario, entendiéndose como tal al destino, prestaciones y afectación que éstos tienen, tales como los buques de guerra, policía, aduanas, sanitarios o humanitarios.

BUQUES REGISTRABLES: Son aquellos que conforme a las disposiciones y reglamentaciones de la AMP deben estar registrados ante los registros creados por esta ley.

CARGADOR: Es la persona a quien se le suministra la carga para el transporte, sea o no fletador.

CEPA: Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.

CONSIGNATARIO O DESTINATARIO: Es la persona facultada para recibir la mercancía en destino.

CDAMP: Consejo Directivo de la Autoridad Marítima Portuaria.

CONCESIONARIO PORTUARIO: Persona natural o jurídica a quien se le entrega mediante un contrato de concesión parcial o total, por un tiempo determinado y a cambio de un canon anual, obra pública portuaria y sus correspondientes servicios, o bien se le entrega solamente la explotación de los servicios portuarios de manera total o parcial. El concesionario podrá operar los servicios portuarios o en su defecto contratar personas naturales o jurídicas que ejecuten los servicios portuarios en calidad de operadores.

CONTRATO DE AJUSTE: Es el valor a pagar al dueño de la carga, por el armador de un buque o por el transportador de un buque, o por el armador o transportador de un buque que colisiona a otro, cuando la carga ha sido sujeta de avería. El valor a pagar lo determina un perito especializado designado por las partes para esos efectos.

CONTRATO DE CARGA GENERAL: Es aquel por el cual una de las partes, el transportador, se obliga, a cambio de un precio o flete, llevar una cosa a un lugar determinado, designado por la otra, el cargador. Cuando el transportador acepte efectos de cuantos cargadores se presenten, el transporte se regirá por las disposiciones de la presente Ley en lo que se haya previsto en el contrato respectivo o en las condiciones del conocimiento o manifiesto de carga.

CONTRATO DE FLETAMENTO: Se denomina a aquel contrato mediante el cual el armador de un buque determinado, conservando su tenencia y mediante el pago de un flete, se compromete a ponerlo a disposición de otra persona, y a realizar los viajes que ésta disponga dentro del término o por los trayectos o viajes y en las condiciones previstas en el contrato, o en las que los usos establezcan. En este contrato el armador se denomina fletante y la otra parte fletador. Los contratos de fletamento se clasifican en fletamentos por viaje o fletamentos a tiempo.

CONTRATO DE FLETAMENTO A TIEMPO: Es aquel contrato mediante el cual el fletante de un buque determinado, lo pone a disposición del fletador, y a realizar los viajes que éste disponga dentro de un lapso determinado de tiempo, suscribiendo el respectivo contrato o póliza de fletamento.

CONTRATO DE FLETAMENTO PARCIAL: Es el contrato mediante el cual el fletador solamente dispondrá de uno o más espacios determinados. Dentro de este contrato, el fletante debe emplear la diligencia razonable para poner el buque en condiciones de navegabilidad, en el tiempo y lugar convenidos y cumplir con las prestaciones comprometidas frente al fletador.

CONTRATO DE FLETAMENTO TOTAL: Es el contrato mediante el cual el fletante pone a disposición del fletador, todos los espacios útiles o todo el porte que posee un buque determinado, el que puede sustituirse por otro, si así se hubiese pactado. Dentro de este contrato, el fletante debe emplear la diligencia razonable para poner el buque en condiciones de navegabilidad, en el tiempo y lugar convenidos y cumplir con las prestaciones comprometidas frente al fletador.

CONTRATO DE LOCACIÓN DE BUQUE: Es el contrato mediante el cual una parte se obliga, mediante el

pago de un precio, a conceder a la otra el uso y goce de un buque por un tiempo determinado, transfiriéndole la tenencia.

CONTRATO DE REMOLQUE: Es el contrato por el cual un buque remolcador presta su fuerza de tracción a favor de otro remolcado para su traslación desde un punto a otro del espacio acuático, o para cooperar con el remolcado en sus maniobras de desplazamiento a cambio de un flete de remolque.

CONTRATO DE FLETAMENTO POR VIAJE: Es aquel por el cual el fletante de un buque determinado, lo pone a disposición del fletador, para realizar una travesía o viaje determinado indicando el puerto de salida y llegada del buque, mediante la suscripción del respectivo contrato o póliza de fletamento. A los demás efectos le son aplicables las normas relativas al fletamento a tiempo.

CREDITOS PRIVILEGIADOS: Persona que tiene prelación para que sus créditos le sean cancelados frente a otra u otras personas, con los bienes del deudor común.

DÁRSENA: Zona o área portuaria, comprendida por un espejo de agua, en donde los buques efectúan maniobras para atracar o fondear.

DERECHO ESPECIAL DE GIRO: Unidad de cuenta establecida por el Fondo Monetario Internacional (FMI), que se empleará para determinar la responsabilidad del armador y de los operadores y concesionarios portuarios; así como para cuantificar las infracciones y sanciones establecidas en la presente ley. El valor del Derecho Especial de Giro, para los efectos de determinar el monto de las responsabilidades, será el fijado por el FMI al momento en que ocurra la pérdida o daño; para la determinación del monto de las infracciones, será el fijado al momento que quede firme la resolución que aplica la multa respectiva.

ENTE RECTOR: Es el Ministerio de Obras Publicas, Transporte, y de Vivienda y Desarrollo Urbano, quien a través del Viceministerio de Transporte, es la entidad estatal responsable de formular, impulsar y vigilar el cumplimiento de la política sectorial de transporte, así como la planificación nacional indicativa de éste, y el establecimiento de la normativa legal para hacer efectiva dicha política y planificación.

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA: Está constituida por los canales de acceso al puerto, el área de maniobras de los buques o dársena o rada, las obras de abrigo como rompeolas y exclusas, los elementos de señalización para la navegación de los buques en los canales de acceso y rada, los muelles y diques, áreas abiertas de almacenamiento, y vías de transporte internas del puerto.

INSTALACIONES PORTUARIAS: Son todas aquellas obras de infraestructura y superestructura portuarias, necesarias para el funcionamiento de un puerto.

INTERESES MARÍTIMOS: Son las funciones político-económicas que se materializan en el transporte marítimo, las comunicaciones marítimas comerciales, las estaciones de transferencias como puertos o terminales marítimas, fluviales y lacustre, la pesca, los deportes náuticos, la industria naval, el desarrollo y control del personal marítimo, los recursos marinos renovables y no renovables; abarcando con ello todo su universo.

MERCANCÍA: Es todo objeto o efecto cargado a bordo.

OPERADOR PORTUARIO: Es la persona natural o jurídica, con experiencia específica en actividades de

explotación portuaria, que ejecuta dichas actividades en un puerto.

PRÁCTICO: Es la persona que se desempeña a bordo de un buque y que no pertenece a la tripulación de éste, en calidad de consejero del Capitán del mismo en el curso y maniobra en los canales de acceso y del atraque y desatraque en los puertos, así como también en zonas de navegación que por razones de seguridad requieran de sus servicios y sus conocimientos.

PUERTO: Ámbito acuático y terrestre, natural o artificial, e instalaciones fijas, que por sus condiciones físicas y de organización resulta apto para realizar maniobras de fondeo, atraque y desatraque y estadía de buques o cualquier otro artefacto naval; para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transporte acuático y terrestre, embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques, artefactos navales, pasajeros y cargas, y plataformas fijas o flotantes para alijo o comportamiento de cargas y cualquier otra operación considerada portuaria por la Autoridad Portuaria.

RECINTO ADUANERO DEL PUERTO: Área ubicada dentro del recinto portuario sometida al control aduanero.

RECINTO PORTUARIO: Área terrestre de un puerto en donde se realizan actividades operacionales de éste.

SERVICIOS PORTUARIOS: Son todos los servicios que se prestan dentro de un puerto a los buques, a las cargas, y a los pasajeros.

SINIESTRO: Significa todo acontecimiento o serie de acontecimientos cuyo origen sea el mismo, que causa daños por contaminación o de otro tipo.

SUPERESTRUCTURA PORTUARIA: Está constituida por todos los equipos portuarios en general, por las bodegas de mercaderías en general, bodegas de carga a granel sólido, tanques para almacenamiento de gráneles líquidos, almacenes en general, instalaciones administrativas en general, talleres, y toda otra obra construida dentro del recinto portuario.

TARIFA PORTUARIA: Precio que los operadores, permisionarios o prestadores de servicios portuarios, percibirán de los usuarios, como contraprestación por los servicios que brinden a éstos.

TERMINALES PORTUARIAS: Territorio portuario que comprende un conjunto de infraestructura y superestructura, con los equipos y servicios necesarios para atender la demanda de buques de carga y de pasajeros.

TRANSPORTADOR: Es la persona que contrata con el cargador el transporte de mercancías; sea propietario, armador o fletador o quien tenga la disponibilidad del buque. Esta expresión no comprende al agente marítimo o intermediario.

TRANSPORTE MULTIMODAL: Es aquel que se realiza utilizando dos o más medios de transporte, sean éstos marítimos, aéreos o terrestres, realizando el viaje bajo la responsabilidad de un único transportador, denominado transportista multimodal, y amparado bajo un único documento de transporte.

TRIPULACIÓN: Se denomina al conjunto de personas embarcadas conforme a las respectivas autorizaciones o habilitaciones, destinadas a atender todos los servicios del buque.

ZARPE: Documento de autorización de salida de una embarcación procedente de un puerto hacia el mar u otro puerto.

ZONA DE INFLUENCIA PORTUARIA DE LOS PUERTOS (HINTERLAND): Zona adyacente a una zona de jurisdicción portuaria, en la que se desarrollan instalaciones industriales y actividades económicas conexas o vinculadas a las actividades que se efectúan en un puerto.

CAPITULO II ENTIDAD REGULADORA Y REGIMEN ADMINISTRATIVO

CREACION DEL ENTE REGULADOR

Artículo 6

Créase la Autoridad Marítima Portuaria, la que en lo sucesivo se denominará por sus siglas AMP, con carácter de institución autónoma de servicio público y sin fines de lucro. Dicha autonomía comprende lo administrativo, lo técnico y lo financiero, además tendrá personalidad jurídica y patrimonio propio.

La AMP se relacionará funcionalmente con el ente rector del sector transporte, que tendrá bajo su responsabilidad la definición, difusión, supervisión y control de la política sectorial, la planificación nacional indicativa del desarrollo del sector transporte, y la normativa legal que permita la operativización de dicha política y planificación.

COMPETENCIAS INSTITUCIONALES DE LA AMP

Artículo 7

Son competencias Institucionales de la Autoridad Marítima Portuaria, las siguientes:

1. Fomentar el desarrollo de las actividades marítimas y portuarias de El Salvador, de conformidad a la normativa establecida en la presente Ley, y elaborar y proponer ante las autoridades superiores, propuestas de políticas públicas relacionadas con las actividades marítimo portuarias;
2. Fiscalizar, supervisar y controlar todas las actividades de transporte marítimo y portuarias de El Salvador;
3. Establecer reglas y procedimientos técnicos alternos, para garantizar la seguridad de la navegación de los buques y de todo tipo de artefacto naval, cuando no sea práctico cumplir con algún requerimiento técnico sobre la materia;

-
4. Ejecutar todas las competencias y funciones relacionadas con el registro marítimo portuario de El Salvador;
 5. Ejercer la función de Autoridad Marítima Portuaria Nacional, con competencia para regular en lo técnico y en lo económico, a las Autoridades Portuarias Locales, sean éstas agencias estatales propietarias de la infraestructura y superestructura portuaria de propiedad del Estado, o en su defecto a los operadores portuarios designados por éstas; dicha regulación se ejercerá a su vez a los operadores de puertos de uso público de propiedad privada. La Autoridad Marítima Portuaria, regulará además en lo técnico, a los puertos privados de uso privado, así como todas las actividades de transporte marítimo y de transporte acuático en tierra continental;
 6. Establecer las normas que regulen la construcción, remodelación, rehabilitación, mantenimiento y conservación de obras marítimas, inclusive el dragado de puertos y de canales de acceso, con observancia de las normas aplicables en medio ambiente y las normas técnicas que rigen sobre la materia; asimismo, deberá velar por su cumplimiento;
 7. Representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales en materia de puertos y de temáticas marítimas, en coordinación con las dependencias competentes;
 8. Supervisar y controlar los procesos de otorgamiento y de cumplimiento de los contratos de concesión de los puertos nacionales, de conformidad a lo establecido en el Artículo 120 de la Constitución de la República; y declarar la caducidad de dichos contratos de acuerdo a lo que norma sobre la materia la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública;
 9. Aprobar todos los actos legales relacionados con la cesión, prórroga, caducidad, y rescate de las concesiones, de acuerdo a la presente ley y a lo establecido en la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública;
 10. Regular tarifas portuarias y establecer los mecanismos de ajuste de las mismas, de conformidad a lo establecido en la presente ley;
 11. Supervisar las actividades operacionales que se desarrollen en los puertos, incluyendo el mantenimiento de las instalaciones portuarias, y todos los aspectos que inciden en la conservación y mejoramiento de los lugares comunes y vías de acceso; de conformidad a los reglamentos de la presente Ley y de las regulaciones técnicas sobre la materia;
 12. Dirimir conflictos marítimos portuarios que se presenten entre los diferentes agentes económicos que intervienen en la actividad económica marítima portuaria, de acuerdo a los procedimientos y criterios que serán establecidos en el reglamento respectivo;
 13. Fiscalizar el cumplimiento de requerimientos técnicos relativos a las obras que se construyan en los puertos;

-
14. Verificar que los usuarios de los puertos nacionales sean sujetos de un trato eficiente, equitativo y universal;
 15. Ejercer los derechos que le correspondan al Estado, en relación al cumplimiento de las obligaciones asumidas por los operadores de los puertos y de la actividad marítima;
 16. Supervisar el buen funcionamiento de los servicios marítimos que se presten a la navegación de los buques, en especial los servicios de remolque, maniobra, practica y comunicaciones para la seguridad de la navegación;
 17. Obtener de los operadores de los servicios informes periódicos que permitan establecer el grado de cumplimiento de los planes de mantenimiento de la infraestructura y superestructura portuaria;
 18. Supervisar a los operadores y prestadores de servicios públicos, en lo que respecta al cumplimiento efectivo de las tarifas aprobadas, exigiendo la pública exhibición de las mismas;
 19. Atender los reclamos de todos los usuarios de los servicios marítimos y portuarios prestados en el ámbito de la República de El Salvador;
 20. DEROGADO POR D.L. No. 528/04
 21. Organizar y llevar todos los registros creados por la legislación vigente en materia marítima y portuaria;
 22. Supervisar y controlar el cumplimiento efectivo de las normas marítimas portuarias, relativas a la protección y conservación del medio ambiente;
 23. Normar la seguridad operacional marítima portuaria en situaciones de riesgos para la seguridad operacional de las instalaciones portuarias; en tales casos, la AMP estará facultada para suspender temporalmente las operaciones portuarias;
 24. Establecer las regulaciones técnicas relacionadas con la recepción y zarpe de los buques que utilicen los puertos del país, así como los que navegan en nuestras aguas territoriales con derecho de paso inocente;
 25. Establecer la normativa técnica que corresponda a cada una de las áreas funcionales de la Administración Marítima;
 26. Establecer las normas que regulen la construcción, mantenimiento, conservación y funcionamiento de las fábricas ensambladoras de buques y todo tipo de artefacto naval, motores o partes de éstas;
 27. Aprobar los itinerarios y frecuencias de todo servicio de transporte marítimo en el territorio nacional;

28. Tomar las acciones y medidas que permitan asegurar que los buques y artefactos navales en general que operen en el territorio salvadoreño, o que estando con matrícula salvadoreña operen en el extranjero, cumplan con las disposiciones de la presente Ley, sus reglamentos, y convenios internacionales marítimos portuarios suscritos y ratificados por El Salvador;
29. Prohibir la navegación de buques, artefactos navales e hidroaviones, en los puertos nacionales y en sus canales de acceso, cuando las condiciones meteorológicas o hidrográficas resulten peligrosas, o existan obstáculos para la navegación, o por razones de orden público. Se exceptúa de esta norma a la Unidades Navales de la Fuerza Armada;
30. Dictar sanciones por incumplimiento a la presente Ley, sus reglamentos y regulaciones, de conformidad a las disposiciones legales pertinentes; y
31. Ejercer las demás atribuciones que expresamente le fija esta ley y sus reglamentos.

AUTORIDAD SUPERIOR DE DIRECCIÓN DE LA AMP

Artículo 8

La autoridad superior de la AMP será el Consejo Directivo de la Autoridad Marítima Portuaria, cuyas siglas serán CDAMP, el cual estará integrado de la siguiente forma:

1. Un Director Presidente nombrado por el Presidente de la República.
2. Un Director Propietario nombrado por el Ente Rector.
3. DOS DIRECTORES PROPIETARIOS DEL SECTOR NO GUBERNAMENTAL, ELECTOS Y NOMBRADOS POR EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, DE UN LISTADO ABIERTO DE CANDIDATOS DE LAS ENTIDADES GREMIALES DE LA EMPRESA PRIVADA CON PERSONALIDAD JURÍDICA, ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES CON PERSONALIDAD JURÍDICA RELACIONADAS A LA TEMÁTICA MARÍTIMO PORTUARIA Y UNIVERSIDADES ACREDITADAS POR EL MINISTERIO DE EDUCACIÓN. LAS ENTIDADES MENCIONADAS QUE DESEEN INCLUIR CANDIDATOS EN EL LISTADO, DEBERÁN SELECCIONARLOS DE ACUERDO A SU ORDENAMIENTO INTERNO. LOS PROCEDIMIENTOS REFERENTES AL PRESENTE NUMERAL SERÁN REGULADOS REGLAMENTARIAMENTE, y (3)
4. Un Director Titular, designado por las facultades de ingeniería de las universidades legalmente acreditadas en el país.

De la misma forma, se deberán nombrar los Directores Suplentes, los cuales podrán participar en las reuniones con voz pero sin derecho a voto, salvo en el caso de sustitución del propietario.

El Consejo Directivo se reunirá al menos cada quince días o cuando las circunstancias lo hagan

necesario, previa convocatoria del Presidente o de quien haga sus veces.

LAS REUNIONES SE ESTABLECERÁN CON UN QUÓRUM DE TRES MIEMBROS, SIENDO ÉSTOS LOS SIGUIENTES: EL DIRECTOR PRESIDENTE O QUIEN LOS SUSTITUYA EN SU AUSENCIA; UN DIRECTOR DEL ENTE RECTOR; Y UNO DE LOS RESTANTES DIRECTORES DEL SECTOR NO GUBERNAMENTAL O DE LAS UNIVERSIDADES LEGALMENTE ACREDITADAS. (3)

Solamente los Directores Propietarios o los Directores Suplentes que actúen en representación de éstos, incluyendo el Presidente, gozarán de dieta, cuyo monto y mecanismos de ajuste se establecerán reglamentariamente.

REQUISITOS PARA LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DIRECTIVO

Artículo 9

Para ser miembro del Consejo Directivo de la AMP se requiere:

1. Ser salvadoreño por nacimiento;
2. Ser mayor de treinta años de edad;
3. Ser de reconocida honorabilidad y probidad;
4. Poseer título universitario y no tener conflicto de intereses con el cargo;
5. Poseer competencia notoria en las materias relacionadas con sus atribuciones;
6. Obtener el finiquito de sus cuentas si hubiese administrado fondos públicos;
7. Hallarse libre de reclamaciones de toda clase, en caso de haber sido contratista de obras públicas ejecutadas con fondos del Estado y de Municipios;
8. Hallarse solvente con la Hacienda Pública y con el Municipio de su residencia; y
9. No haber desempeñado dentro de los dos últimos años, funciones en empresas privadas vinculadas con el sector marítimo y portuario.

ATRIBUCIONES DEL CDAMP

Artículo 10

El Presidente del CDAMP ejercerá la representación legal de la AMP, con facultad para firmar todos los actos públicos y privados que sean necesarios para el debido cumplimiento de sus funciones; asimismo, convocará a las reuniones del Consejo Directivo y las presidirá; y en su ausencia actuará en su representación el Director designado por el Ente Rector.

El CDAMP, en su calidad de entidad colegiada dirigida por su Presidente, tendrá bajo su

responsabilidad las atribuciones siguientes:

1. Designar y remover al Director Ejecutivo de la AMP y a todo el personal ejecutivo necesario para cumplir y ejecutar las funciones asignadas por Ley;
2. Dictar al Director Ejecutivo las políticas, las directrices y los lineamientos para el efectivo cumplimiento de las competencias institucionales especificadas en el Artículo 7 de esta Ley;
3. Aprobar los reglamentos internos de funcionamiento, normativas, disposiciones administrativas internas de la institución, regulaciones, directrices, controles internos, manuales, publicaciones de información marítima portuaria, normas técnicas de operación y modificaciones a todos éstos, de conformidad a la presente Ley, para garantizar el efectivo cumplimiento y desarrollo de la actividad marítima portuaria, incluyendo la aprobación de la aplicación del régimen sancionatorio;
4. Establecer reglas y procedimientos técnicos alternos, para garantizar la seguridad marítima y portuaria, cuando sea impracticable cumplir algún requerimiento técnico sobre la materia; de conformidad a la presente ley;
5. Establecer todas las medidas o acciones necesarias para garantizar que las actividades marítimas y portuarias sean realizadas de manera segura;
6. Aprobar normas, procedimientos y métodos aplicables a los servicios de tránsito de navegación marítima, incluyendo el abalizamiento de los puertos y vías navegables, instalaciones meteorológicas, oceanográficas y toda otra actividad complementaria de ayuda a la navegación;
7. Aprobar normas, procedimientos y métodos aplicables para la prestación de los servicios de practica, entrada y salida de buques y su permanencia en los puertos;
8. Aprobar normas, procedimientos y métodos aplicables relacionados a la correcta recepción, entrega y almacenaje de mercancías;
9. Asegurar la competencia dentro de las actividades marítimas y portuarias, impidiendo prácticas monopólicas, de conformidad con la presente ley;
10. Someter a la consideración y aprobación del Ente Rector, el anteproyecto del presupuesto especial de la AMP, y las modificaciones al mismo, para su presentación a la Asamblea Legislativa, de conformidad con la legislación aplicable;
11. Presentar la Memoria Anual de Labores al Ente Rector para su posterior presentación a la Asamblea Legislativa;
12. Contratar las auditorías técnica y financiera de la institución, especialmente la auditoría técnica y legal; y conocer y aprobar los informes correspondientes;

-
13. Nombrar los apoderados legales que estime necesario;
 14. Aprobar políticas y metodologías de regulación y ajuste de tarifas de servicios portuarios, tarifas de tránsito de navegación acuática y de protección de éste, de acuerdo a lo establecido en la presente ley;
 15. SOLICITAR ANTE LA AUTORIDAD ENCARGADA DE PROMOVER, PROTEGER Y GARANTIZAR LA COMPETENCIA, DICTÁMENES QUE TENDRÁN CARÁCTER VINCULANTE, SOBRE SITUACIONES DE TRANSPORTE MARÍTIMO QUE PRESENTEN PRÁCTICAS ANTICOMPETITIVAS ENTRE LOS DISTINTOS OPERADORES Y, CON BASE A DICHS DICTÁMENES, APROBAR LA REGULACIÓN EFECTIVA PARA LA CORRECCIÓN DE LAS RESPECTIVAS SITUACIONES. (2)
 16. Conocer en segunda instancia de las resoluciones tomadas por el responsable de la administración ejecutiva de la AMP;
 17. Aprobar la estructura orgánica de la AMP, sus modificaciones, actualizaciones y reestructuraciones;
 18. Aprobar la política salarial de la AMP y su correspondiente régimen salarial;
 19. Asesorar a las áreas de gobierno competentes sobre las modalidades y formas de contratación y trabajo del personal relacionado con los puertos;
 20. Autorizar todos los actos jurídicos y contratos relacionados a comprar, permutar, gravar y vender bienes;
 21. Aprobar la normativa que regule la construcción, administración, operación, explotación, mantenimiento, rehabilitación y ampliación de la infraestructura y superestructura portuaria;
 22. Disponer el cierre parcial o total de los puertos cuando no reúnan las condiciones de seguridad apropiadas para su funcionamiento, de acuerdo con las disposiciones de la presente ley y el reglamento de la misma;
 23. Aprobar disposiciones administrativas y regulaciones para garantizar el efectivo cumplimiento y desarrollo de la actividad marítima portuaria;
 24. Adquirir y disponer a cualquier título y de conformidad con las normas aplicables, los bienes necesarios para el cumplimiento de sus objetivos;
 25. Evaluar la labor desarrollada por el Director Ejecutivo, fundamentalmente con base a los dictámenes de auditorías técnicas y financieras, y a los informes semestrales y extraordinarios que presente dicho funcionario;

-
26. Llevar a cabo todas las actividades que en la presente ley no se hayan atribuido al Director Ejecutivo o a su Presidente;
 27. Proponer reformas a la presente Ley y sus reglamentos, ante las instancias internas competentes; y,
 28. CONTRATAR, PREVIA AUTORIZACIÓN DEL ENTE RECTOR DE LA AMP Y COMPROBACIÓN DE LA CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO ANTE EL MINISTERIO DE HACIENDA, PRÉSTAMOS MAYORES A UN AÑO PLAZO, CON EL FIN DE ADQUIRIR BIENES INMUEBLES EN CUALQUIER PARTE DEL TERRITORIO NACIONAL, PARA EL FUNCIONAMIENTO DE OFICINAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS DE LA AMP, PUDIENDO GARANTIZARLOS EN CUALQUIER FORMA LEGAL, INCLUSO CONSTITUIR GRAVAMEN HIPOTECARIO SOBRE LOS CITADOS BIENES; TODO DE ACUERDO A LAS POLÍTICAS VIGENTES DEL GOBIERNO EN MATERIA DE ENDEUDAMIENTO. (4)

RESPONSABLE DE LA ADMINISTRACIÓN

Artículo 11

La administración de la AMP estará a cargo de un Director Ejecutivo, a quien le corresponderá ejercer las funciones que esta ley le atribuye, así como todas aquellas que el Presidente del Consejo Directivo le delegue. Este cargo será a tiempo completo.

El Director Ejecutivo, dentro de las atribuciones que esta ley le otorga, podrá efectuar delegación de las mismas en los gerentes de área, específicamente en la firma de documentos y otros actos administrativos, todo lo cual será establecido y regulado en el reglamento interno de la AMP.

REQUISITOS PARA EL DIRECTOR EJECUTIVO

Artículo 12

Para ser designado Director Ejecutivo de la AMP se requieren los mismos requisitos establecidos para los Directores del CDAMP, en el Artículo 9 de la presente Ley.

ATRIBUCIONES DEL DIRECTOR EJECUTIVO

Artículo 13

Son atribuciones del Director Ejecutivo de la AMP, las siguientes:

1. Ejecutar las decisiones y resoluciones del Consejo Directivo de la AMP;
2. Administrar la institución y cumplir con las atribuciones que la presente Ley le otorgue a la AMP;
3. Asistir a las reuniones del Consejo Directivo, con voz pero sin derecho a voto;

-
4. Por delegación del Presidente del CDAMP, representar judicial y extrajudicialmente a la AMP, conforme las instrucciones que reciba de ese Consejo Directivo;
 5. Administrar todas las actividades relacionadas con el Registro Marítimo Portuario (REMS);
 6. Ejercer todas las gestiones que fueran pertinentes para la promoción del sector marítimo y portuario;
 7. Por delegación del Presidente del CDAMP, realizar los actos y celebrar los contratos que sean necesarios para el cumplimiento de los objetivos de la AMP;
 8. Designar al personal administrativo y operacional de la AMP; y remover y promover al personal de la AMP dentro de la política que establezca el Consejo Directivo;
 9. Representar a la AMP ante los organismos internacionales relacionados a la actividad marítima y portuaria, conforme lo disponga el Consejo Directivo;
 10. Establecer, mantener y fomentar relaciones de cooperación con instituciones u organismos extranjeros y multilaterales, vinculados al sector;
 11. Fijar los estándares de seguridad, operación y servicios en el sector marítimo y portuario en el país, conforme las normas internacionales correspondientes;
 12. Emitir circulares internas que contengan directrices organizacionales, reportes, normas y controles administrativos, que faciliten a los empleados la efectiva ejecución de sus funciones;
 13. Intercambiar información con otras autoridades o instituciones vinculadas a la actividad marítima y portuaria y del comercio exterior;
 14. Supervisar el funcionamiento de los puertos, de sus operadores, permisionarios y empresas que ahí operen o presten servicios;
 15. En lo administrativo, ejercer la coordinación de todas las acciones necesarias e inherentes a la investigación efectiva de accidentes y de incidentes de la navegación marítima y de las operaciones portuarias;
 16. Conceder y modificar los permisos a empresas operadoras de servicios en los puertos, de acuerdo con lo establecido en la ley y el reglamento respectivo;
 17. Otorgar, revalidar o convalidar licencias al personal afectado a la actividad marítima y portuaria, previa demostración de cumplimiento por parte del solicitante de los requisitos establecidos en la presente ley y sus reglamento, así como también las demás regulaciones emitidas por la AMP; así mismo la suspensión o cancelación de las mismas;

-
18. Ejercer el adecuado control y supervisión sobre el personal técnico marítimo y portuario e imponer las sanciones disciplinarias;
 19. Mediar en conflictos entre operadores del sector portuario y marítimo, de conformidad a lo dispuesto en las normas y reglamentos aplicables;
 20. Resolver sobre reclamos de usuarios de los servicios portuarios;
 21. Mantener la más estrecha relación de coordinación con las autoridades en materia de medio ambiente;
 22. DEROGADO POR D.L. No. 528/04
 23. Desarrollar acciones para recopilar y divulgar la información estadística del sector marítimo y portuario;
 24. Elaborar el proyecto de su presupuesto y sus modificaciones, y presentarlo al Consejo Directivo para su aprobación;
 25. Proponer, para la aprobación del Consejo Directivo, el régimen de remuneraciones de los funcionarios de la AMP;
 26. Realizar todos los actos, contratos y operaciones que sean necesarios para cumplir con los objetivos que le impone la presente Ley y su reglamento;
 27. Aplicar, previo el debido proceso, las sanciones correspondientes a los incumplimientos de lo establecido en la presente ley, reglamentos, regulaciones, tratados y convenios internacionales vigentes; y
 28. Presentar al Consejo Directivo cualquier informe que le sea solicitado, y además dentro de los dos meses siguientes a la terminación de cada año, presentar al CDAMP el informe de labores y de la situación del sector bajo su regulación.

DURACIÓN EN LOS CARGOS

Artículo 14

Los Directores del Consejo Directivo de la AMP durarán en sus funciones cuatro años y podrán ser reelectos en sus cargos.

El Director ejecutivo durará en su cargo un período de cinco años y podrá ser reelecto en su cargo.

CESACIÓN EN LOS CARGOS DE DIRECTORES DEL CONSEJO DIRECTIVO

Artículo 15

Los miembros del Consejo Directivo, cesarán en el cargo por las siguientes causas:

1. Por renuncia;
2. Por expiración del plazo para el cual fueron nombrados;
3. Por sentencia judicial condenatoria definitiva en la comisión de un delito;
4. Por incapacidad física o mental que impida el ejercicio en el cargo;
5. Por sobrevenir alguna incompatibilidad de las previstas en esta ley; y
6. Por pérdida de confianza.

Cuando exista o sobrevenga alguna de las causales de cesación mencionadas, debidamente comprobadas, caducará la gestión del director y se procederá a su reemplazo inmediato.

INCOMPATIBILIDADES

Artículo 16

El cargo de miembro del Consejo Directivo o de Director Ejecutivo de la AMP será incompatible con:

1. El ejercicio de cualquier cargo de elección popular, de elección de segundo grado, o de Ministro y Viceministro de Estado, excepto el ejercicio de la docencia;
2. El ejercicio remunerado de cualquier empleo o profesión, para el caso exclusivo del director ejecutivo;
3. El desempeño de funciones de dirección en cualquier partido político, organización sindical, o asociaciones gremiales;
4. La participación directa o indirecta en cualquier sociedad que opere concesiones o mantenga contratos vinculados a los sectores marítimo y portuario o usuario de las mismas; y,
5. El ejercicio de cualquier cargo o función dentro de la Administración Pública.

HABILIDADES PARA SER MIEMBRO DEL CDAMP Y DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AMP

Artículo 17

No podrán ser miembros del CDAMP, ni Director Ejecutivo de la AMP, los titulares que gocen de concesiones en los ramos de transporte acuático y actividades portuarias en general; ni los socios, accionistas, representantes, directores, administradores o apoderados de las sociedades que tengan esas

cualidades, o que desarrollen cualquier actividad en el subsector que regula la presente ley, así como los directores de otras instituciones autónomas, el cónyuge y los parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad de los Presidentes de los tres Órganos del Estado, ni los que hayan administrado fondos públicos y no hayan obtenido el finiquito de sus cuentas.

Quien se haya desempeñado como miembro del CDAMP o Director Ejecutivo de la AMP, no podrá representar ante ésta a ningún operador o concesionario en el ramo del transporte marítimo portuario, durante los cuatro años posteriores a la fecha en que haya cesado en sus funciones.

PATRIMONIO Y RECURSOS

Artículo 18

El patrimonio de la AMP estará constituido por los bienes muebles e inmuebles, fondos, valores líquidos que posea o se le transfiera para el cumplimiento de sus fines y los que en el futuro se incorporen por transferencia, donación o legado o los que adquiriera con el producto de sus ingresos.

Los recursos de la AMP se integrarán además con:

- a) Un porcentaje no mayor del 6% de los ingresos derivados de las tarifas de los servicios portuarios prestados a las naves y a la carga, en los diferentes puertos de uso público o privados que presten servicios en El Salvador;
- b) Las tarifas por servicios que preste la AMP y que se fijen en el reglamento de la presente ley;
- c) Los derechos que perciban los distintos registros que lleve la AMP y que serán fijados en el reglamento de la presente ley;
- d) El producto de las multas o sanciones económicas que determine la AMP;
- e) El producto de ingresos extraordinarios provenientes de asignaciones especiales del Estado, de organismos internacionales o privados; y
- f) Cualquier otro ingreso que se obtenga a título legal.

El presupuesto de la AMP será anual, debiéndose liquidar anualmente. En caso de excedentes financieros al final de cada año, éstos serán utilizados para cubrir el presupuesto aprobado del año siguiente; y si dichos excedentes fueran inferiores al mencionado presupuesto aprobado, para complementarlo, el porcentaje de contribución para el ente regulador no deberá exceder del 6% de los ingresos derivados de las tarifas de los servicios portuarios prestados a las naves y a la carga, en los diferentes puertos de uso público o privados que presten servicios en El Salvador.

LA AMP, PREVIA AUTORIZACIÓN DEL ENTE RECTOR DE LA MISMA, Y COMPROBACIÓN DE SU CAPACIDAD DE ENDEUDAMIENTO ANTE EL MINISTERIO DE HACIENDA, PODRÁ CONTRATAR PRÉSTAMOS MAYORES A UN AÑO PLAZO, CON EL FIN DE ADQUIRIR BIENES INMUEBLES, EN CUALQUIER PARTE DEL

TERRITORIO NACIONAL, PARA EL FUNCIONAMIENTO DE SUS OFICINAS ADMINISTRATIVAS Y OPERATIVAS; PUDIENDO GARANTIZARLOS EN CUALQUIER FORMA LEGAL INCLUSO CONSTITUIR GRAVAMEN HIPOTECARIO SOBRE LOS CITADOS BIENES. (4)

EN CASO QUE LAS OBLIGACIONES ADQUIRIDAS PARA LA ADQUISICIÓN DE LOS BIENES A QUE SE REFIERE EL INCISO ANTERIOR, TRASCIENDAN UN EJERCICIO FISCAL, EL IMPORTE ANUAL RESPECTIVO, DEBERÁ SER INCORPORADO, EN EL PRESUPUESTO ANUAL INSTITUCIONAL, EL QUE DEBERÁ SER SOMETIDO A CONSIDERACIÓN Y APROBACIÓN DEL MINISTERIO DE HACIENDA PARA SU POSTERIOR PRESENTACIÓN Y APROBACIÓN DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA. (4)

COMPETENCIAS DE OTROS ORGANISMOS ESTATALES

Artículo 19

Las entidades del Estado que brindan soporte a las actividades portuarias, tales como la Policía Nacional Civil (PNC), autoridades aduanales, sanitarias, migratorias o cualquier otra entidad que ejerza funciones en dichos puertos, deberán ejercer las respectivas funciones operacionales, en coordinación con la AMP.

PLANIFICACION TERRITORIAL Y PORTUARIA

Artículo 20

En los Departamentos del país en los cuales la AMP haya autorizado la construcción de un exista puerto que se vaya a construir o se haya reservado y el uso del respectivo borde, una parte del borde costero o litoral para estos fines, el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, a través del Viceministerio de Transporte, deberá velar porque las vías de acceso a dichos puertos e interconexión con la red nacional de transporte del país se encuentren consideradas en los proyectos viales y urbanos nacionales.

AUDITORIA TÉCNICA Y FINANCIERA EXTERNA

Artículo 21

La AMP, a instancia del Consejo Directivo deberá contratar un servicio de auditoría externa, en lo técnico y en lo financiero, de manera integral.

SERVICIO DE DRAGADO Y TRASVASE DE ARENAS DE LOS PUERTOS NACIONALES

Artículo 22

El ente rector de las obras públicas podrá establecer un servicio de dragado y de trasvase de arenas de los puertos nacionales, que podría ser gestionado en cualquiera de las modalidades directas o indirectas que establece la legislación vigente. Los operadores que resulten beneficiarios del servicio mencionado tienen la consideración de sujetos pasivos obligados a satisfacer las tarifas correspondientes. Esta actividad estará sujeta a las normas, correspondientes del Ministerio de Medio Ambiente y de Recursos Naturales (MARN).

AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS

Artículo 23

La AMP mantiene las competencias plenas sobre las autorizaciones administrativas existentes en la zona costera mientras se mantengan los usos autorizados.

EJERCICIO DE PODER DE VIGILANCIA

Artículo 24

La AMP y las autoridades responsables de las operaciones en los puertos salvadoreños, podrán coordinar con la Fuerza Naval la vigilancia marítima, en cumplimiento de la función constitucional de ésta, relativa a velar por la Soberanía del Estado.

La Fuerza Naval contribuirá con la AMP a aplicar y fiscalizar en el borde costero y en los espacios acuáticos nacionales fuera de los puertos, especialmente para la salvaguarda de la vida humana en la mar, la protección de los intereses marítimos y la seguridad de la navegación. Para tal efecto, un Reglamento establecerá la forma de implementar estas relaciones entre el Ministerio de la Defensa Nacional y la AMP.

**TITULO II
DE LO MARITIMO****Capítulo I
DEL BUQUE Y ARTEFACTOS NAVALES****BIENES REGISTRABLES**

Artículo 25

Los buques y los artefactos navales, conforme a su naturaleza, se consideran bienes registrables y se encuentran sometidos al régimen jurídico de la presente ley y de las demás leyes que regulan a los bienes de estas características.

Todos los buques o artefactos navales se consideran como tales desde el inicio de su construcción y la actividad estará regulada y supervisada por la AMP, quién llevará un registro de todos aquellos que se construyan o reparen en territorio salvadoreño.

Los propietarios de buques o artefactos navales en construcción tienen la obligación de registrarlos desde el inicio de la misma.

PROPIEDAD Y CONDOMINIO NAVAL

Artículo 26

La propiedad de un buque o artefacto naval será atribuida a aquella persona natural o jurídica

que efectúe ante el registro correspondiente la inscripción a su nombre, acreditando haberlo adquirido o construido, pudiéndose realizar dicha inscripción aún en la etapa de construcción.

La propiedad de un buque o artefacto naval será admitida bajo el régimen de condominio.

INSCRIPCIÓN

Artículo 27

Todos los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad o de derechos reales sobre un buque que por sus características deba ser registrado, o sobre una o más partes en copropiedad naval, deben registrarse ante la autoridad de registro competente, y producirán efectos frente a terceros desde la fecha de su inscripción.

HIPOTECA NAVAL

Artículo 28

Sobre todo buque o artefacto naval de matrícula salvadoreña, que por sus características deba ser inscrito en el registro previsto en esta ley, incluyendo aquellos en construcción, su propietario podrá constituir sobre el mismo, derecho de hipoteca mediante instrumento público.

PREFERENCIA

Artículo 29

El orden de inscripción de la hipoteca determina la preferencia del título y su orden de privilegio.

Capítulo II DE LOS BUQUES EN PUERTO

LÍMITES DE LAS ZONAS PORTUARIAS

Artículo 30

Los límites de las zonas portuarias se establecen de acuerdo a las determinaciones de la Autoridad Marítima Portuaria. Cuando las zonas portuarias no estén expresamente delimitadas, se reconocerán como tales las establecidas por la práctica y el uso, en concordancia con los criterios y definiciones dados en esta ley.

SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Artículo 31

El arribo, atraque y desatraque, y zarpe de los buques, artefactos navales e hidroaviones serán actividades reguladas por la AMP, la cual tendrá en cuenta a tales fines la seguridad en la navegación.

A tal efecto la AMP dictará las reglamentaciones pertinentes mediante las cuales se determinarán las normas y requisitos de seguridad que deberán seguir los buques para su arribo, permanencia y zarpe de los puertos.

AUTORIZACIÓN PARA ENTRAR Y SALIR DE PUERTO

Artículo 32

La autorización para entrar y salir de puerto se concede por la Autoridad Marítima Portuaria Local, a solicitud de los armadores, explotadores o de sus agentes, o del capitán del buque, o encargado del artefacto naval. La autorización se supedita al cumplimiento previo de las disposiciones sobre seguridad de la navegación, sanitarias, aduaneras, migratorias y portuarias vigentes.

ARRIBADA FORZOSA

Artículo 33

En caso de arribada forzosa, el cumplimiento de las disposiciones sobre entrada y salida de puerto, se ajustará a las circunstancias particulares de cada caso, pudiéndose eximir al buque de ciertas normas a criterio de la AMP.

Son considerados casos de arribada forzosa, aquellos que encuadren peligro para las personas transportadas, el propio buque y la carga que se encuentre en sus bodegas, o la preservación del medio ambiente, que requieran prioridad en cuanto a la autorización de entrada al puerto. La arribada forzosa se podrá presentar a su vez en los casos de desperfectos de buques.

Quedará a criterio de la AMP, de acuerdo a las circunstancias especiales de cada caso, determinar los requisitos y exigencias que le demandará al buque que solicita la arribada forzosa, teniendo facultades para rechazarla.

El buque que haga una arribada forzosa será responsable de los gastos que haya demandado a todas aquellas personas que hayan contribuido en su auxilio.

IZAR BANDERA Y EMPAVESADO

Artículo 34

Todo buque amarrado o fondeado en un puerto salvadoreño debe izar la bandera de su nacionalidad. Los buques extranjeros deben izar también la bandera salvadoreña.

RESPONSABLES DE LAS OPERACIONES DE LOS BUQUES EN PUERTOS SALVADOREÑOS

Artículo 35

Los buques anclados en puerto están obligados a facilitar las respectivas operaciones de carga y descarga, en cuanto las mismas no los perjudiquen o les causen averías. Pero ningún otro buque podrá interrumpir las operaciones de otro, salvo en los casos de estar listo para zarpar o por caso fortuito o fuerza

mayor.

BUQUES Y ARTEFACTOS NAVALES SALVADOREÑOS

Artículo 36

Los buques y artefactos navales salvadoreños deberán ser registrados en el orden interno y a todos los efectos legales, por su nombre, número, matrícula, tonelaje de desplazamiento y puerto de registro.

NOMBRE DEL BUQUE

Artículo 37

El nombre de un buque salvadoreño no puede ser igual al de otro buque. A tal efecto la reglamentación regulará la imposición, uso y cese de dicho elemento de individualización.

MATRÍCULA

Artículo 38

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

DEBER DE EXHIBICIÓN

Artículo 39

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

Capítulo III DEL REGISTRO MARITIMO SALVADOREÑO

ESTABLECIMIENTO DEL REGISTRO

Artículo 40

Se establece el Registro Marítimo Salvadoreño, que en adelante se denominará REMS, el cual será una dependencia orgánica de la AMP.

En el registro se inscribirá:

1. Los buques y artefactos navales, acreditando el nombre y demás datos de su propietario;
2. Características técnicas y detalles de su equipamiento;

3. Derechos que graven a los buques o artefactos navales;
4. Hipotecas y demás privilegios;
5. Embargos e Interdicciones;
6. Contratos de Compraventa, Construcción, Fletamento y Locación;
7. Resoluciones Judiciales que afecten, modifiquen o transfieran derechos; y
8. Todo dato o información de interés para el registro.

Para su efectivo funcionamiento, el registro deberá contar con las áreas organizacionales básicas, para lo cual deberá de considerarse por ejemplo, área de registro de buques y artefactos navales, área de aspectos administrativos, área de aspectos portuarios.

Ninguna inscripción se hará en el REMS, si no consta en él, que la persona que constituye o enajena el derecho que pretende inscribir es el titular del mismo.

El REMS está destinado a garantizar la propiedad o posesión de los buques y artefactos navales, la publicidad formal de los contratos y documentos que se relacionen con la operación portuaria; tales como: concesiones, autorizaciones y permisos.

El REMS deberá contar para su efectivo funcionamiento con un reglamento de registro, en el cual se desarrolle su organización funcional, los procedimientos relacionados con los documentos a inscribirse, los requisitos a que deberán sujetarse las inscripciones, las cancelaciones y las certificaciones que deban expedirse.

EFFECTOS DE LA INSCRIPCIÓN

Artículo 41

El otorgamiento de la matrícula nacional confiere al buque o artefacto naval la nacionalidad salvadoreña y el derecho de enarbolar el pabellón nacional.

REQUISITOS

Artículo 42

Para inscribir un buque o artefacto naval en el REMS, deberá acreditarse:

1. Haber dado cumplimiento de las exigencias reglamentarias sobre construcción y condiciones de navegabilidad e idoneidad del buque o artefacto naval, conforme lo determinado por su constructor;

-
2. Que su propietario esté domiciliado en el país; y
 3. Si fuere titular de la propiedad una sociedad, que ésta se haya constituido de acuerdo con las leyes del país, o que habiéndose constituido en el extranjero, tenga en El Salvador sucursal, asiento o cualquier otra especie de representación permanente, de acuerdo con lo dispuesto en la ley respectiva.

Los buques extranjeros podrán ser registrados en el REMS, siempre que hayan cancelado previamente su matrícula en el país expedidor. Para ello deberán solicitar su inscripción por escrito, adjuntando a la solicitud el certificado de matrícula cancelado, el pasavante de navegación, los seguros de protección e indemnización o responsabilidad civil, y el contrato o documento que acredite la compraventa, junto con la documentación aduanera que acredite la importación.

CERTIFICADO DE MATRÍCULA

Artículo 43

La AMP otorgará a todo buque o artefacto naval que se inscriba en el REMS, un certificado de matrícula en el que conste el nombre del buque o artefacto naval y el de su propietario, el número de matrícula y la medida de los arqueos total y neto, cuando se trate de buque, así como los demás datos contenidos en el folio de su inscripción. Dicho certificado identifica y determina la nacionalidad del buque o del artefacto naval.

CANCELACIÓN DE LA MATRÍCULA NACIONAL

Artículo 44

La cancelación de la matrícula de un buque o artefacto naval en el REMS, procederá en los siguientes casos:

1. Por comprobada innavegabilidad absoluta;
2. Por pérdida total comprobada y declarada por la autoridad marítima;
3. Por presunción fundada de pérdida, después de transcurrido un año desde la última noticia del buque o artefacto naval;
4. Por desguace;
5. Por cancelación de la inscripción a solicitud de su propietario;
6. Por declaración de abandono por parte del REMS;
7. Por estar registrada en otro Estado; y
8. Por orden judicial de la autoridad competente.

REGLAMENTACIÓN

Artículo 45

El régimen de registro y cancelación de la inscripción de los buques y artefactos navales, en todo cuanto no esté previsto en esta ley, será fijado por la reglamentación a dictarse al efecto por la AMP, en orden a su competencia.

**Capítulo IV
RIESGOS DE LA NAVEGACIÓN****ABORDAJE**

Artículo 46

Se entiende por abordaje el choque o la colisión de dos o más buques o entre un buque y un artefacto naval. Cuando un abordaje entre dos o más buques o entre un buque y un artefacto naval se origine por causa de fuerza mayor o caso fortuito, o cuando existan dudas sobre sus causas, los daños deberán ser soportados por quienes los hubieren sufrido.

Si el abordaje es causado por culpa exclusiva de uno de los buques o artefacto naval involucrados, el declarado culpable deberá indemnizar todos los daños producidos. En caso de culpa concurrente, cada buque o artefacto será responsable en proporción a la gravedad de su culpa. Si ésta no pudiese establecerse, la responsabilidad será soportada en partes iguales por cada uno de los siniestrados.

Las responsabilidades subsistirán aún en caso que las mismas sean imputables al práctico, aunque su servicio pueda ser obligatorio. En caso de abordaje, el convoy constituido por el buque remolcado y su remolcador será considerado a los efectos de la responsabilidad hacia terceros, como un solo buque, sin perjuicio del derecho de repetición entre sí, de acuerdo con la culpa de cada uno.

Serán aplicables los principios sobre abordaje, cuando un buque cause a otro o a las personas u objetos que se encuentren sobre éste, daños indemnizables, aunque no haya existido contacto efectivo o material entre éstos.

ASISTENCIA Y SALVAMENTO

Artículo 47

Se entiende por asistencia y salvamento, a la ayuda prestada por un buque a otro que se encuentre en peligro o con riesgo de perderse, y que se haya dado con la anuencia del capitán del buque en peligro y siempre que la ayuda recibida produzca el salvamento previsto. En tal caso, el buque asistente tiene derecho a percibir una equitativa remuneración denominada salario de asistencia o de salvamento, la cual no podrá exceder los valores de los bienes salvados.

El auxilio a las personas no da derecho a indemnización de ningún tipo, salvo que exista responsabilidad del propietario o armador del buque auxiliado, o de un tercero en la creación del peligro

que lo motivó.

La tripulación del buque auxiliador tienen derecho a una parte equitativa del salario de asistencia o de salvamento acordado a los que hayan salvado bienes en la misma operación, previa deducción de los gastos y daños causados en la operación.

NAUFRAGIOS Y HALLAZGOS

Artículo 48

Se entiende por naufragios, aquellos restos náufragos de buques que se han perdido en el mar o en aguas interiores a consecuencia de un siniestro de la navegación, o que sin perderse se encuentren abandonados y perdido su condición o habilidad para navegar.

Todo interesado en reflotar, extraer o demoler un buque o artefacto naval o restos náufragos en aguas jurisdiccionales salvadoreñas, deberá solicitar autorización a la AMP, quién notificará el pedido a los titulares del buque o publicará el pedido en caso desconocerse su identidad.

Producido el reflotamiento o extracción del buque o artefacto naval, quien haya realizado la operación tendrá derecho a ser reembolsado por los titulares del buque o con cargo a los restos que rescate, de los gastos realizados y de los daños sufridos y a percibir una remuneración que se calculará de acuerdo con el valor de lo recuperado.

En caso de que se trate de recuperar bienes con valor histórico o arqueológico, situados en el mar territorial salvadoreño y sus aguas interiores, en la zona contigua, y en la plataforma continental; la AMP emitirá la respectiva autorización de conformidad a los procedimientos establecidos por la entidad nacional responsable sobre la materia.

RECUPERACIÓN DE OBJETOS

Artículo 49

Todo el que recupere de las aguas o en las playas de mares, ríos o lagos navegables, accesorios o cargas de buques que hayan sido arrojados por necesidad del buque o como consecuencia de un accidente, deberán entregarlas a la AMP, teniendo derecho a ser reembolsado por su propietario de los gastos incurridos en su recuperación. En caso de no poder identificarse al propietario responsable, podrán reembolsarse los gastos del valor de las mercancías recuperadas.

AVERÍA

Artículo 50

Se entiende por avería en general, todo daño o pérdida que pueda sobrevenir en el curso de una expedición marítima sobre el buque o los efectos transportados, o gastos de carácter excepcional o anormal realizados durante ella, con la finalidad de salvar la expedición. Quedan al margen de este concepto todos los gastos comunes u ordinarios a toda travesía marítima, tales como, derechos de puerto, costo de

prácticos, remolque y en general todo gasto razonablemente previsible para el armador.

CLASIFICACIÓN DE LAS AVERÍAS

Artículo 51

1. Avería Simple: Son aquellas que en caso de ocurrencia deben ser soportadas por el dueño de la cosa que ocasionare o sufiere el gasto extraordinario.
2. Avería Gruesa: Son aquellas que en caso de ocurrencia deben ser soportadas por el conjunto de los intereses vinculados a la expedición, debido a que las mismas han sido causadas o producidas en beneficio común de todos los interesados.

DESIGNACIÓN DE LIQUIDADOR

Artículo 52

Todos los interesados en la expedición que hayan declarado avería gruesa deberán firmar un compromiso de avería y a depositar o extender una fianza a satisfacción del transportador, para responder al pago de su respectiva contribución y a remitir al Liquidador que se designe, la documentación que justifique el valor de los bienes afectados a la avería, a fin de que éste realice la liquidación y determine el valor de contribución de cada afectado.

Los actos y contribuciones en concepto de avería gruesa se registrarán, salvo convención especial celebrada por las partes interesadas, por las Reglas de York - Amberes.

Capítulo V DEL PERSONAL DE NAVEGACIÓN

AUTORIZACIÓN E INSCRIPCIÓN DEL PERSONAL

Artículo 53

Ninguna persona puede formar parte de la tripulación de los buques o artefactos navales inscritos en el REMS, o ejercer profesión, oficio u ocupación alguna en la jurisdicción portuaria, o en actividad regulada o controlada por la Autoridad Marítima Portuaria, si no es autorizada por ésta e inscrita en la sección respectiva del REMS.

REQUISITOS TÉCNICOS, ACADÉMICOS Y DE IDONEIDAD DEL PERSONAL

Artículo 54

La AMP reglamentará los requisitos mínimos de idoneidad profesional que deberán cumplir y consecuentemente acreditar todo el personal que desempeñe funciones en el ámbito de la industria marítima.

AGRUPAMIENTO DEL PERSONAL

Artículo 55

El personal de los buques, y artefactos navales, y el integrado por quienes ejercen profesiones, oficios y ocupaciones conexas con las actividades marítimas, fluviales, lacustres, que se desempeñen en tierra, se agrupa en:

1. Personal embarcado: el que ejerce profesión, oficio u ocupación a bordo de buques y artefactos navales.
2. Personal terrestre de la navegación: el dedicado a ejercer profesión, oficio u ocupación en jurisdicción portuaria, pero en conexión con la actividad marítima, fluvial y lacustre, tales como la de remolcadores o embarcaciones menores auxiliares del puerto.

La AMP, reglamentariamente deberá establecer los requisitos de idoneidad y capacidad que deberá poseer toda persona que integre las tripulaciones de los buques y artefactos navales, de acuerdo con la normativa técnica sobre la materia.

EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PERSONAL

Artículo 56

El embarque o desembarque del personal en puerto salvadoreño, a que se refiere el artículo anterior, se efectuará mediante la coordinación de la Autoridad Marítima Portuaria Local, con las autoridades de Migración designadas en el respectivo puerto. La AMP deberá asentar constancias respectivas en el REMS.

FORMA ORGÁNICA DEL PERSONAL DEL BUQUE

Artículo 57

Conforme con su función específica, el personal embarcado estará clasificado y asignado según su especialidad en las áreas operacionales siguientes:

1. Cubierta;
2. Máquinas;
3. Comunicaciones;
4. Administración; y
5. Practicaje.

La autorización que otorgue la AMP facultará a sus titulares a ejercer los cargos máximos que se determinen en el reglamento respectivo.

Cuando no se disponga de personal habilitado en un nivel determinado para cubrir algún servicio, las autoridades competentes, a pedido del armador o capitán, pueden autorizar temporalmente a personal

de un nivel inferior de habilitación, hasta tanto haya personal disponible y siempre que ello no afecte la seguridad de la navegación, ni la de la vida humana en el mar.

Capítulo VI DEL CAPITAN

DEL COMANDANTE DEL BUQUE

Artículo 58

Todo buque deberá contar con el mando de un comandante o capitán, quien será la máxima autoridad a bordo y la encargada de la dirección y gobierno del buque, ejerciendo la representación del armador o del propietario según sea el caso. El Capitán, a bordo, representa al Estado de Pabellón del buque.

ATRIBUCIONES

Artículo 59

Compete especialmente al Capitán:

1. Resolver todas las cuestiones que se susciten en navegación, entre tripulantes o pasajeros, o entre unos y otros;
2. Autorizar licencias a la tripulación para bajar a tierra o permanecer fuera del buque, de acuerdo con las exigencias del servicio;
3. Disponer sobre la organización de los servicios del buque, de acuerdo con las normas legales o reglamentarias vigentes;
4. Disponer el abandono del buque en peligro cuando sea razonablemente imposible su salvamento; y
5. Toda otra facultad que le otorguen las leyes o reglamentos vigentes.

RESPONSABILIDAD

Artículo 60

El Capitán, aun cuando estará obligado a utilizar los servicios de un práctico, será directamente el responsable de la conducción, maniobra y gobierno del buque, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponde al práctico por su defectuoso asesoramiento. La autoridad del Capitán no se subroga a la del práctico.

DEBER DE SERVICIO

Artículo 61

El Capitán, desde el momento que formaliza su embarco ante la Autoridad Marítima, estará al servicio permanente del buque.

DELEGACIÓN DE LA AUTORIDAD PÚBLICA

Artículo 62

El capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden, seguridad y salvamento del buque; y para su seguridad y salvación, así como la de los pasajeros, tripulantes y carga. Los tripulantes y pasajeros le deben respeto y obediencia al capitán o quien haga sus veces, en todo cuanto concierne a las referidas funciones.

OBLIGACIONES

Artículo 63

En su carácter de delegado de la autoridad pública, para la seguridad y salvación de las personas, la carga o el buque, el Capitán estará especialmente obligado a:

1. Verificar que el buque sea idóneo para el viaje a emprender y que esté armado y tripulado reglamentariamente;
2. Verificar el buen arrumaje y distribución de los pesos a bordo y el cumplimiento de las normas sobre seguridad de la carga y estabilidad del buque;
3. Rechazar la carga que considere peligrosa para la seguridad del buque u otras cargas que, teniendo tal característica, no estén acondicionadas de acuerdo con las reglamentaciones nacionales o internacionales, y arrojar al agua la que se vuelva peligrosa durante el viaje;
4. Efectuar las inspecciones destinadas a verificar el cumplimiento de los servicios y el estado material del buque;
5. Disponer la ejecución de zafarranchos y la instrucción del personal del buque y de los pasajeros, en todo lo relativo a servicios de emergencia, de acuerdo con lo establecido en leyes y reglamentos vigentes;
6. Adoptar, en caso de peligro, todas las medidas que estén a su alcance para la salvación de las personas, el buque y la carga que se encuentren a bordo, realizando, si fuere necesario, una arribada forzosa o pidiendo auxilio;
7. Tomar los prácticos necesarios en los lugares en que los reglamentos o la prudencia lo exijan;

8. Encontrarse en el puente de mando, en las entradas y en las salidas de los puertos, en los pasajes por canales balizados, estrechos o lugares de navegación restringida, en caso de niebla, en navegación por zonas de intenso tránsito y, en general, en toda otra circunstancia en que los riesgos sean mayores;
9. Todas las maniobras de arribo, amarre y desamarre, y zarpe de puerto, se efectuarán bajo la responsabilidad directa del capitán del buque, a cuyo efecto todos los que colaboren en ello deben obedecer sus órdenes e instrucciones;
10. Velar por el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias referentes al alojamiento y alimentación de la tripulación y de los pasajeros y por el buen estado sanitario e higiénico del buque;
11. No abandonar el buque en peligro, sino después de haber agotado todos los medios de salvación, y luego de emplear la mayor diligencia para salvar personas, cargas y documentos de a bordo, correspondiéndole, en todos los casos, ser el último en dejar el buque;
12. Acudir en auxilio de las vidas humanas, aun de enemigos que se encuentren en peligro en el mar, de acuerdo con lo establecido en las convenciones internacionales incorporadas al ordenamiento jurídico nacional. Cesará esta obligación cuando ella signifique un serio peligro para el buque o las personas en él embarcadas, o cuando tenga conocimiento de que el auxilio estará asegurado en mejores o iguales condiciones que las que él podría ofrecer, o cuando tenga motivos razonables para prever que su auxilio es inútil. De estas causas deberá dejar constancia en el diario de navegación;
13. Después de un abordaje, y siempre que pueda hacerlo sin peligro para su buque, tripulación y pasajeros, prestará auxilio al otro buque, a su tripulación y pasajeros, y comunicará a este último buque, en la medida de lo posible, el nombre del suyo y su puerto de matrícula, así como los puertos de donde procede y a donde se dirige;
14. En caso de siniestro, agotará los recaudos o actuaciones tendientes a encontrar a los desaparecidos, siempre que a su juicio ello no implique riesgos graves para la seguridad de las personas, buque y carga;
15. Presentarse en forma inmediata a su llegada a puerto salvadoreño, ante la Autoridad Marítima o ante la Autoridad Marítima de puerto extranjero, para levantar una exposición sobre los hechos extraordinarios ocurridos durante el viaje y de interés para la Autoridad Marítima, con transcripción de la parte pertinente del diario de navegación; y
16. Cumplir y hacer cumplir toda obligación legal o reglamentaria que le sea impuesta en consideración a sus funciones de delegado de la autoridad pública, o como representante del armador, en lo que se refiere a las relaciones de éste con las autoridades.

FUNCIONES DEL CAPITÁN COMO DELEGADO DE LA AUTORIDAD PÚBLICA

Artículo 64

En su carácter de delegado de la autoridad pública, el Capitán ejercerá funciones de policía, y en tal carácter le compete:

1. Mantener el orden interior del buque, e imponer las sanciones establecidas por las leyes y reglamentos respectivos, por las faltas cometidas por tripulantes o pasajeros a bordo;
2. En caso de delito, ordenar e instruir la investigación prevención correspondiente con apego arreglo a lo dispuesto por la legislación penal salvadoreña. Cesa su intervención al llegar a puerto, donde en un plazo no mayor de veinticuatro horas deberá comunicar de los acontecimientos con las correspondientes pruebas, a la Autoridad Marítima si se trata de puerto salvadoreño, o a la Autoridad Marítima del país extranjero si se trata de puerto no salvadoreño;
3. Comunicar de inmediato y por el medio más rápido a la autoridad marítima o consular salvadoreña más cercana, todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, y cualquier otra novedad de importancia observada en la ruta que afecte a la navegación; y
4. Aprobar todo embarque o desembarque de personas o cosas, teniendo la facultad de rechazar su embarque o desembarque cuando existan causas que así lo justifiquen y que puedan poner en peligro la expedición.

ACTAS DE REGISTRO CIVIL**Artículo 65**

En su carácter de oficial de registro civil y de conformidad a las Leyes de la República vigentes sobre la materia, el Capitán de un buque a bordo de éste, está facultado para efectuar matrimonios y asentar las actas respectivas en el Diario de Navegación. El Capitán deberá asentar a su vez en este diario las actas de los nacimientos y defunciones que ocurran a bordo.

En caso de desaparición o fallecimiento de personas, instruirá la información sumaria pertinente, y consignará en el Diario de Navegación las circunstancias principales de la desaparición, y las medidas adoptadas para la búsqueda y salvamento.

De todos estos actos, el Capitán deberá presentar la documentación correspondiente a las autoridades civiles salvadoreñas en su próxima arribada a puerto nacional, e informar de dichos actos oficialmente a la AMP, de conformidad a reglamento que ésta establezca para esos efectos.

TESTAMENTO**Artículo 66**

El capitán estará facultado para otorgar testamentos marítimos, de forma pública o cerrada, de conformidad a los procedimientos siguientes.

En caso de testamento público el Capitán recibirá la manifestación de voluntad del testador, la cual deberá ser extendida por escrito y suscrita por el interesado, el capitán y un oficial del buque, quienes acreditarán la veracidad y existencia del acto.

Para el caso de testamento cerrado, el Capitán recibirá la manifestación del testador por escrito y en sobre cerrado, procediendo a lacrar su contenido en presencia del interesado y de un oficial del buque.

El Capitán deberá dar a conocer de estos actos oficialmente a las autoridades marítimas del puerto de próximo arribo, dejando constancia de todo ello en el diario de navegación.

MUERTE O IMPEDIMENTO DEL CAPITÁN

Artículo 67

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

La persona que asumirá el mando del buque lo hará con todas las prerrogativas, facultades, obligaciones y responsabilidades inherentes a la función del Capitán, hasta que se disponga su sustitución por el armador o la Autoridad Marítima o consular.

RECHAZO DE TRIPULANTE

Artículo 68

En ningún caso el Capitán estará obligado a aceptar tripulantes con cuya permanencia a bordo no esté de acuerdo.

Si el tripulante no aceptado hubiere sido destacado por el organismo encargado de la colocación de la gente de mar, el Capitán deberá expresar las razones del rechazo en un acta en que se dejará constancia del descargo que formule el interesado. El levantamiento y registro de dicho procedimiento no impedirá la salida del buque.

DEBER DE OBEDIENCIA

Artículo 69

El Capitán deberá obedecer toda orden o instrucción impartida por un buque militar o policial salvadoreño, en mar libre y en aguas territoriales salvadoreñas.

APLICACIÓN EXTENSIVA

Artículo 70

Las funciones, facultades, obligaciones y responsabilidades que emergen de los artículos

precedentes del presente Capítulo, serán aplicables a toda persona autorizada o habilitada para mandar un buque o embarcación, con las limitaciones que determine el título profesional del cual se trate y la navegación que se efectúe.

**Capítulo VII
DE LA TRIPULACIÓN**

CATEGORÍA DEL PERSONAL

Artículo 71

Las categorías básicas del personal de la navegación, por orden de jerarquía, son las siguientes:

- 1) Capitán;
- 2) Oficiales;
- 3) Habilitados con título no superior;
- 4) Maestranza; y
- 5) Marinería.

La reglamentación fijará dentro de cada categoría los niveles de capacidad.

OBLIGACIONES DE LOS TRIPULANTES

Artículo 72

Los tripulantes estarán obligados de conformidad con lo establecido por la norma legal laboral específica, las convenciones colectivas de trabajo y las estipulaciones especiales del contrato individual; a:

1. Encontrarse a bordo el día y hora señalados por el Capitán;
2. No ausentarse del buque ni de su puesto, en caso de encontrarse de servicio, sin expresa autorización de su superior jerárquico;
3. Colaborar con el capitán en cualquier acontecimiento de la navegación que afecte la seguridad o salvación de los pasajeros, del buque, o de la carga;
4. Velar por el mantenimiento de la regularidad del servicio y del material a su cargo, y por la conservación del orden interno del buque; y
5. Prestar auxilio al Capitán u oficial que actúe en su nombre, cuando éste se vea obligado a usar la coerción para mantener su autoridad y, restablecer el orden, en el ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas.

DOTACIÓN MÍNIMA

Artículo 73

La AMP, mediante reglamento respectivo, establecerá el número de tripulantes que todo buque o artefacto naval deberá asignar para asegurar su efectiva navegación y servicio en puerto, con sus elementos fundamentales de seguridad y salvamento, así como para que operen normal y eficientemente en las actividades que el armador o explotador los destine.

Capítulo VIII DE LOS PRÁCTICOS

OBLIGACIONES DE LOS PRÁCTICOS

Artículo 74

Son obligaciones del práctico:

1. Embarcarse a bordo del buque que debe pilotear y permanecer en él hasta la salida de su zona de practicaje, o hasta que sea amarrado o fondeado en el lugar asignado;
2. Sugerir la ruta y las maniobras necesarias para la debida y segura conducción del buque;
3. Asesorar al Capitán en todo cuanto le sea requerido a los efectos de la navegación, ruta, gobierno, maniobra y seguridad del buque en su zona;
4. Dar directamente órdenes referentes a la conducción y maniobra, cuando sea autorizado por el Capitán y bajo su inmediata vigilancia o la de su reemplazante reglamentario;
5. Informar a los capitanes de buques extranjeros acerca de las reglamentaciones especiales sobre navegación en la zona;
6. Vigilar y exigir en los buques extranjeros el cumplimiento de las leyes y reglamentos vigentes; y
7. Dar cuenta de inmediato y por el conducto más rápido a la Autoridad Marítima más cercana, de todo acontecimiento extraordinario y de toda infracción a las leyes y reglamentos vigentes que se cometan a bordo del buque que pilotea o por otros que naveguen en la zona.

PRACTICAJE OBLIGATORIO

Artículo 75

El practicaje en aguas jurisdiccionales salvadoreñas constituye un servicio público regulado y controlado por la AMP, quién determinará la obligación de utilizar el servicio para todos los buques salvadoreños o extranjeros.

La reglamentación que la AMP dicte al respecto fijará la forma y modalidad de su uso, así como también las disposiciones regulatorias con las tarifas correspondientes.

**Capítulo IX
DEL ARMADOR****DEBER DE INSCRIPCIÓN**

Artículo 76

La persona o entidad que desempeñe las funciones de armador de un buque de matrícula salvadoreña deberá inscribirse como tal en el REMS. Las inscripciones deberán ser cumplidas también por el propietario, cuando el armador las omita.

En defecto de inscripción, responderán frente a terceros el armador y el propietario solidariamente, pero este último estará exento de responsabilidad en el caso de que aquél haya dispuesto del uso del buque en virtud de un hecho ilícito con conocimiento del acreedor.

REQUISITOS DE INSCRIPCIÓN

Artículo 77

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

RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR

Artículo 78

El armador es responsable de las indemnizaciones a favor de terceros, a que haya dado lugar por hecho suyo o de los tripulantes, con motivo de las obligaciones contractuales contraídas por el Capitán, en todo lo relativo al buque o artefacto naval y a la expedición.

No responde el armador, en el caso de que el Capitán habiendo sido advertido no haya procedido como corresponde o se haya prestado a hechos ilícitos cometidos por los cargadores, salvo la responsabilidad personal del Capitán.

En el caso del inciso anterior, los responsables quedan sujetos a las leyes del Estado Rector.

LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR

Artículo 79

El armador podrá limitar su responsabilidad, establecida en el artículo anterior, salvo que: exista culpa de su parte con relación a los hechos que den origen al crédito reclamado; al valor que tenga el buque al final del viaje en que tales hechos hayan ocurrido, más el de los fletes brutos; el de los pasajes percibidos o a percibir por ese viaje; y el de los créditos a su favor que hayan nacido durante el mismo.

CRÉDITOS ALCANZADOS

Artículo 80

Los créditos frente a los cuales el armador podrá invocar la limitación autorizada, son los originados en las siguientes causas:

1. Muerte o lesiones corporales de cualquier persona;
2. Pérdida de bienes o de derechos, o daños sufridos en ellos; y
3. Responsabilidad u obligación emergente de la remoción de restos náufragos, o de reflotamiento de un buque hundido o varado, o de daños causados a obras de arte de un puerto o vías navegables.

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

CRÉDITOS EXCLUIDOS

Artículo 81

La limitación de responsabilidad no puede ser invocada frente a créditos provenientes de asistencia y salvamento, contribución de avería gruesa, los del capitán o de sus tripulantes o de los respectivos causahabientes que tengan su origen en el contrato de ajuste, y de los otros dependientes del armador, cuyas funciones se relacionan con el servicio del buque.

PERSONAS COMPRENDIDAS DENTRO DE LA LIMITACIÓN

Artículo 82

La limitación de responsabilidad establecida en los artículos precedentes, podrá ser invocada también por el propietario del buque o por el transportador, cuando sea una persona o entidad distinta del armador, o por sus representantes o por los del armador o por el Capitán y miembros de la tripulación en las acciones ejercidas contra ellos. Si se demanda a dos o más personas, la indemnización total no podrá exceder la referida limitación.

**CAPITULO X
REGIMEN DE RESPONSABILIDAD DE LOS ARMADORES****RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR**

Artículo 83

El armador o transportador de mercancías por agua, debe asegurar al dueño de la carga la entrega de las mercancías en destino en la misma forma, peso, cantidad y estado en que la recibió. La responsabilidad del armador o transportista comienza cuando la carga le es entregada bajo su custodia,

haya sido o no cargada sobre el buque, y cesa cuando la misma es entregada a su consignatario en el puerto de destino y haya transferido la órbita de su responsabilidad y custodia.

El armador o transportador procederá en forma conveniente y apropiada a la carga, manipuleo, estiba, transporte, custodia y descarga de la mercancía transportada.

LIMITE DE RESPONSABILIDAD

Artículo 84

La responsabilidad del armador o transportador del buque por las pérdidas o daños que sufran las mercancías transportadas, podrá limitarse a dos Derechos Especiales de Giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas; de igual manera, si se trata de mercancías cargadas por bulto o pieza, por cada unidad de flete, excepto por aquellas mercancías en las cuales el cargador haya declarado el valor antes del embarque.

Cuando el transporte se realice en contenedores o artefacto unitario de carga, todo bulto o unidad enumerado en el conocimiento de embarque como unidad o bulto, será considerado a los fines de la limitación anterior.

En ningún caso el monto a indemnizar excederá el valor según factura de la mercancía perdida o dañada.

PERIODO DE RESPONSABILIDAD

Artículo 85

El Armador o Transportador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de las mercancías, si el hecho que causa la pérdida o el daño se produjo durante el período en que las mercancías se encontraban bajo su custodia, salvo que pruebe que él, sus empleados, representantes u otras personas a quien haya encomendado la prestación del servicio, adoptaron las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

CONCURRENCIA DE OTRAS CAUSAS

Artículo 86

Cuando el armador o transportador marítimo, sus empleados, mandatarios u otras personas a cuyo cuidado se haya encomendado la prestación del servicio, no hubieran adoptado las medidas a que se refiere el artículo anterior, y ese incumplimiento concorra con otra causa para ocasionar la pérdida o el daño, el armador o transportador será responsable sólo en la medida en que los perjuicios resultantes puedan atribuirse a tal incumplimiento y siempre que pueda probar el monto de los perjuicios que no le pueden ser atribuidos personalmente.

RESPONSABILIDAD OBJETIVA

Artículo 87

El Armador o Transportador Marítimo no podrá limitar su responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción u omisión del propio Armador o Transportador marítimo o de sus empleados o mandatarios, realizada con intención de causar tal pérdida o daño, o intencionalmente y a sabiendas que sobrevendrían dicha pérdida o daño.

Esta disposición será igualmente aplicable al empleado o mandatario del Armador o Transportador Marítimo, u otra persona a cuyos servicios éste haya encomendado la prestación de sus servicios, a quien se exija directamente su responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción u omisión de ese empleado, mandatario o persona, realizada con intención de causar tal pérdida o daño, o intencionalmente y a sabiendas que sobrevendrían dicha pérdida o daño.

RECEPCION DE MERCANCIAS

Artículo 88

Al momento de recibir las mercancías, el Armador o transportador marítimo deberá emitir por escrito los documentos necesarios en los que se identifiquen las mercancías y se acuse recibo de su recepción, indicando fecha en que fueron recibidas, y se haga constar su estado y cantidad, dicho documento podrá incorporar las condiciones generales de los conocimientos de embarque utilizados por los porteadores.

PRESUNCION DE RECIBO DE MERCANCIAS EN BUEN ESTADO

Artículo 89

Si el armador o transportador no emite los documentos a que se refiere el artículo anterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercancías en buen estado.

INTERCAMBIO ELECTRONICO DE DATOS

Artículo 90

Para la emisión de los documentos a que se refieren los artículos anteriores, podrá emplearse cualquier medio por el que quede constancia de la información que contenga. Cuando el usuario y el armador o transportador hayan convenido en comunicarse electrónicamente, dichos documentos podrán ser sustituidos por un mensaje de intercambio electrónico de datos.

La firma podrá ser manuscrita, o bien estampada mediante facsímile o autenticada por un código electrónico.

PLAZO PARA DAR AVISO

Artículo 91

El operador portuario, el consignatario o cualquier otra persona facultada para recibir las

mercancías de manos del armador o transportador marítimo, dispondrá de un lapso de tres días hábiles contados desde la fecha en que haya recibido dichas mercancías, para dar aviso ante el armador o transportador marítimo de pérdida o daño, especificando la naturaleza del perjuicio sufrido.

Se presume, salvo prueba en contrario, que el armador o transportador marítimo ha entregado las mercancías en buen estado, si no se hubiere dado el aviso señalado en el inciso anterior.

INSPECCIONES

Artículo 92

Cuando se hubiere dado el aviso de pérdida o daño conforme al artículo anterior, el operador portuario, el consignatario o la persona facultada para recibir las mercancías y el armador o transportador, darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

No obstante, si el operador portuario, el consignatario o la persona facultada para recibir las mercancías hubieren participado en un examen o una inspección de las mismas, documentada mediante acta suscrita por ambas partes en el momento que fueron puestas en su poder por el armador o transportador, se omitirá el régimen de avisos y presunciones establecidas en el artículo precedente.

RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL

Artículo 93

Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidas en este Capítulo, serán aplicables a toda acción contra el operador o administrador portuario respecto de la pérdida o el daño de la mercancía, o daños a los buques, independientemente que la acción se fundamente en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

MERCANCIAS PELIGROSAS

Artículo 94

Cuando fueren puestas en poder del armador o transportador marítimo mercancías peligrosas que no estén marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas como tales, o si en el momento de hacerse cargo de ellas, no ha tenido conocimiento por otro medio de su carácter peligroso, aquel tendrá derecho a adoptar cualquiera de las siguientes medidas o conjunto de éstas:

1. Adoptar todas las precauciones que exijan las circunstancias del caso, y en particular, cuando las mercancías constituyan un peligro inminente a las personas o los bienes, para destruir dichas mercancías, a transformarlas en inofensivas o a deshacerse de ellas por otros medios lícitos, sin que haya lugar al pago de una indemnización por el daño o la destrucción de éstas, ocasionadas por la adopción de estas medidas, para lo cual, en todo caso, deberá seguir los procedimientos fijados en el reglamento respectivo de manejo de mercancías peligrosas;

2. A ser reembolsado de todos los gastos en que hubiere incurrido por la adopción de las medidas a que se refiere el numeral anterior, de parte de la persona que no haya cumplido la obligación de hacer notar la peligrosidad de tales mercancías; y
3. A adoptar todas las precauciones especificadas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), de Naciones Unidas, del año 1965.

Capítulo XI DEL AGENTE MARÍTIMO

AGENTE MARÍTIMO

Artículo 95

El Agente Marítimo es la persona designada por el propietario, armador o Capitán para realizar ante las Autoridades Marítimas, Portuarias y Aduaneras, las gestiones relacionadas con la atención de un buque en puerto salvadoreño. Dicho agente marítimo tiene la representación activa y pasiva, judicial y extrajudicial, conjunta o separadamente, de su Capitán, propietario o armador, ante los entes públicos y privados, a todos los efectos y responsabilidades del viaje que el buque realice a dicho puerto o desde el mismo y hasta tanto se designe a otro en su reemplazo. No tiene la representación del propietario ni del armador que estuviere domiciliado en el lugar.

El Agente Marítimo, por el solo hecho de solicitar la atención de una nave, se entenderá investido de representación suficiente para todos los efectos subsecuentes, sin perjuicio de tener que acreditar su nombramiento con posterioridad.

REPRESENTACIÓN

Artículo 96

La representación ante los entes privados y públicos prevista en el artículo anterior, subsiste aun en el caso de renuncia, hasta tanto el propietario, armador o capitán designen al reemplazante. La sustitución podrá hacerse aunque el buque haya zarpado de puertos salvadoreños.

DENUNCIA DEL DOMICILIO DEL ARMADOR

Artículo 97

El Agente Marítimo de un buque, en su primera gestión, denunciará ante la AMP el domicilio correspondiente al Armador del buque que se encuentra representando.

En el respectivo reglamento se establecerá todo lo atinente a las designaciones de los agentes marítimos, que se registren en la AMP.

RESPONSABILIDAD

Artículo 98

El Agente Marítimo, en cualquiera de sus designaciones, no responderá por las obligaciones de su representado, salvo la responsabilidad que le corresponde por sus hechos personales o los que surjan de las leyes y reglamentos fiscales y administrativos.

Capítulo XII DEL EJERCICIO DE LA NAVEGACIÓN

REPRESENTACIÓN LEGAL DEL CAPITÁN

Artículo 99

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

REPRESENTACIÓN

Artículo 100

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

RECIBO DE LA CARGA

Artículo 101

De los efectos que se carguen a bordo, el Capitán o quien lo represente hará constar en los recibos provisionales el estado y condición aparente de la mercancía. En los recibos provisionales de los efectos que se carguen a bordo, el Capitán o quien lo represente hará constar el estado y condición aparente de la mercancía.

RESPONSABILIDAD POR LA CARGA

Artículo 102

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

Salvo pacto en contrario, la responsabilidad del Capitán respecto de la carga, comenzará desde

que la recibe y termina con el acto de la entrega en el lugar en que se haya pactado, o en el que sea de uso en el puerto de descarga.

DEBER DE COMUNICACIÓN

Artículo 103

El Capitán, dentro de sus posibilidades, deberá mantenerse durante el viaje en continuo contacto con la AMP, para tenerla al corriente de todos los acontecimientos relativos a la expedición, y requerirle instrucciones en los casos que sean necesarios. Los correspondientes mecanismos se establecerán reglamentariamente.

REGISTRO DE AVERÍA GRUESA

Artículo 104

El Capitán, cuando se vea en la necesidad de realizar un acto de avería gruesa, deberá asentar en el diario de navegación, con toda minuciosidad, sus causas, las circunstancias que mediaron en ella y el detalle del sacrificio realizado.

TÍTULO III DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LOS BUQUES

Capítulo I

DEL CONTRATO DE LOCACIÓN

INSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE BUQUE LOCADO

Artículo 105

El contrato de locación de buque deberá otorgarse por escrito, y para ser invocado frente a terceros, debe estar inscrito en el REMS.

SUBLOCACIÓN

Artículo 106

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

ENTREGA Y DEVOLUCIÓN DE BUQUE

Artículo 107

El locador deberá entregar el buque al locatario, en el lugar y tiempo convenidos y con la

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

OBLIGACIÓN DEL LOCADOR

Artículo 108

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

USO DEL BUQUE

Artículo 109

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

LUGAR Y TIEMPO DE RESTITUCIÓN DEL BUQUE

Artículo 110

El locatario deberá restituir el buque a la expiración del término de la locación en el lugar convenido y, en su defecto, en el puerto del domicilio del locador.

PRESCRIPCIÓN

Artículo 111

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

CAPITULO II DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

OBLIGACIONES GENÉRICAS DEL FLETANTE

Artículo 112

Son obligaciones del Fletante:

-
1. Poner el buque fletado a disposición del Fletador en el lugar y tiempo convenidos contractualmente;
 2. Ejercer la debida diligencia para colocar al buque fletado en estado de navegabilidad y mantenerlo durante toda la vigencia del contrato en idénticas condiciones;
 3. Disponer de todos los elementos necesarios para la operación y funcionamiento del buque fletado, con su tripulación debidamente embarcada;
 4. Disponer de toda la documentación que habilite al buque fletado a navegar hacia los destinos que se le indiquen;
 5. Pagar los salarios y gastos de manutención de la tripulación y elementos de cubierta y máquinas;
 6. Contratar los seguros necesarios para la navegación; y,
 7. Disponer la navegación del buque.

OBLIGACIONES GENÉRICAS DEL FLETADOR

Artículo 113

Son obligaciones genéricas del fletador:

1. Recibir el buque en el lugar y fecha convenidos contractualmente;
2. Pagar todos los costos derivados de la utilización comercial del buque, derechos de puerto y navegación de canales;
3. Utilizar convenientemente el buque fletado, dentro de los límites de seguridad del propio buque fletado;
4. Pagar el flete convenido contractualmente;
5. Reintegrar el buque al fletante en el lugar y tiempo convenido; y
6. Pagar el flete pactado contractualmente y a indicar al fletante en debida forma, los trayectos o rutas que deberá realizar en cumplimiento del contrato.

DERECHOS GENÉRICOS DEL FLETANTE

Artículo 114

Son derechos genéricos del fletante:

-
1. Abstenerse de navegar el buque fletado cuando pueda quedar expuesto a peligros no previstos en el momento de la celebración del contrato, pudiendo disolver el contrato por imposibilidad de su ejecución;
 2. No iniciar el viaje que previsiblemente no vaya a concluir alrededor de la fecha de vencimiento del contrato;
 3. Exigir al fletador las indemnizaciones que correspondan a consecuencia de perjuicios experimentados por acciones iniciadas por terceros y derivados de la explotación comercial del buque y que puedan hacerse efectivas sobre el mismo; y,
 4. Exigir al fletador el pago del flete, bajo pena de resolución del contrato.

DERECHOS GENÉRICOS DEL FLETADOR

Artículo 115

Son derechos genéricos del fletador:

1. Disponer de las bodegas del buque para el transporte de mercancías;
2. Ordenar al capitán los viajes a realizar;
3. Disponer e instruir al capitán en todo lo referente a la carga, transporte y entrega de la mercancía o personas en destino y documentación;
4. Embarcar un representante para que imparta al capitán las órdenes referentes a la utilización comercial del buque; y,
5. Suspender el pago del flete por causas que no le sean imputables, mientras el buque permanezca innavegable.

RESOLUCIÓN

Artículo 116

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

GASTOS A CARGO DEL FLETANTE Y DEL FLETADOR

Artículo 117

Son a cargo del fletante el pago de los salarios y los gastos de manutención de la tripulación, seguro del buque y repuestos de artículos de cubierta y de máquinas. Corresponden al fletador todos los

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

NAVEGACIÓN NO PREVISTA EN EL CONTRATO

Artículo 118

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

VIAJE QUE EXCEDA EL PLAZO DEL CONTRATO

Artículo 119

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

DEPENDENCIA DEL CAPITAN

Artículo 120

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

RESPONSABILIDAD DEL FLETANTE

Artículo 121

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

PAGO DEL FLETE

Artículo 122

Salvo estipulación o uso distinto, el flete deberá pagarse por períodos mensuales y por anticipado, a falta de lo cual el fletante con notificación del fletador, podrá resolver el contrato y retirar el buque de su disposición con una simple orden al capitán. En ese caso, quedará obligado a entregar en destino la

carga que tenía a bordo y podrá retener el flete pagadero en dicho lugar.

NO EXIGIBILIDAD DEL FLETE

Artículo 123

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

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

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

PÉRDIDA DEL BUQUE

Artículo 124

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

SALARIO DE LA ASISTENCIA O SALVAMENTO

Artículo 125

En el caso de asistencia o de salvamento prestado por el buque, el salario correspondiente se adquirirá por mitades entre el fletante y el fletador, deducidos los gastos, indemnizaciones, participaciones del Capitán y tripulantes, y el importe del flete por los días que durare la operación.

PRESCRIPCIÓN

Artículo 126

Las acciones que se derivan del contrato de fletamento a tiempo, prescribirán por el transcurso de un año, contado desde la fecha de su vencimiento, o desde la fecha en que se rescindió o resolvió el contrato, o desde el día de terminación del último viaje, si es posterior.

PÓLIZA DE FLETAMENTO

Artículo 127

El fletamento total o parcial se prueba mediante la póliza de fletamento, que deberá contener

las siguientes menciones:

1. Nombre del Armador;
2. Nombres del Fletante y Fletador con los respectivos domicilios;
3. Nombre del buque, puerto de matrícula, nacionalidad y tonelaje de registro;
4. La designación del viaje o viajes a realizar;
5. Si el fletamento es total o parcial, en este último caso, la individualización de los espacios a disposición del fletador;
6. Si el fletamento corresponde a mercancías, la clase y cantidad, la forma de computarlas, los días convenidos para estadías y sobreestadías;
7. Si es un fletamento con fines específicos o para el transporte de personas; y,
8. El flete y su forma y tiempo de pago

VENTA DEL BUQUE

Artículo 128

Firmada la póliza de fletamento, el contrato subsistirá aunque el buque fuere vendido, teniendo los nuevos propietarios obligación de cumplirlo.

LUGAR PARA CARGA O DESCARGA

Artículo 129

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

RESOLUCIÓN

Artículo 130

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

OBLIGACIONES DE LAS PARTES

Artículo 131

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

ESTADÍAS Y SOBREESTADÍAS

Artículo 132

A falta de estipulación expresa en la póliza de fletamento, la estadía comprenderá únicamente los días de trabajo. Los usos del puerto determinan su duración y el momento a partir del cual deben computarse, así como la duración, monto, época y forma de pago de las sobreestadías. Si al respecto no existieren usos del puerto, se fijarán judicialmente, y la duración de las sobreestadías será la mitad de los días de trabajo correspondientes a las estadías y se computarán por días corridos.

FALTA DE CARGA, VENCIDAS LAS ESTADÍAS

Artículo 133

Si vencidas las estadías pactadas o de las que sean de uso, y que el fletador no cargare efecto alguno, el fletante tendrá derecho a resolver el contrato, exigiendo la mitad del flete bruto estipulado y las sobreestadías, o a emprender viaje sin carga y, finalizado el mismo, a exigir el flete por entero con las contribuciones que se debían y las sobreestadías; salvo explicación expresa contenida en la póliza del fletamento.

CARGA INCOMPLETA

Artículo 134

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

AVERÍA GRUESA

Artículo 135

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

RESOLUCIÓN POR EL FLETADOR

Artículo 136

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

CARGA SUFICIENTE

Artículo 137

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

CARGA DE TERCEROS

Artículo 138

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

COMISIÓN DE LA DESCARGA

Artículo 139

Si transcurrida la mitad de las estadías contractuales o de las que sean de uso, el fletador o los tenedores de los respectivos conocimientos o manifiestos de carga no hubiere empezado la descarga, o si habiéndola iniciado no estuviere terminada al vencimiento de aquéllas, salvo convenio expreso en la póliza de fletamento, el fletante podrá descargar a tierra o a lanchas por cuenta y riesgo del fletador o consignatario. Si éstos tuvieren domicilio conocido en el lugar, deberá notificárseles.

BLOQUEO DEL PUERTO DE DESTINO

Artículo 140

Si después de iniciado el viaje se declara el bloqueo del puerto de destino, el fletante deberá intimar al fletador para que indique, dentro de las cuarenta y ocho horas, el puerto de descarga de la mercancía. Éste deberá estar en el trayecto que el buque debería seguir para llegar a su primitivo destino. Si dichas instrucciones no llegan a tiempo, el fletante o el capitán determinarán el puerto de descarga.

SUBFLETAMENTO

Artículo 141

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

PRESCRIPCION

Artículo 142

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

**Capítulo III
DEL CONTRATO DE CARGA GENERAL****SUSTITUCIÓN DEL BUQUE**

Artículo 143

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

TARIFAS Y CONDICIONES

Artículo 144

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

OBLIGACIÓN DEL CARGADOR

Artículo 145

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

RESOLUCIÓN POR EL CARGADOR

Artículo 146

Después de cargada la mercancía, el cargador podrá resolver el contrato dentro del término de la permanencia del buque en puerto, cuando ello no ocasionare retardo en la partida del buque, pagando el flete y los gastos de descarga.

ENTREGA DE LA CARGA POR EL TRANSPORTADOR

Artículo 147

El transportador deberá entregar la carga en el puerto de destino de acuerdo con lo que disponen el conocimiento o manifiesto de carga, las reglamentaciones aduaneras y portuarias y los usos y costumbres sobre la materia. Si en virtud de dichas disposiciones las mercancías debieran entrar a depósito fiscal, la entrega quedará cumplida con la descarga al depósito correspondiente o a lanchas cuando por causas no imputables al buque no pudiere efectuarse la descarga a depósito.

ENTREGA A LANCHAS EN INTERÉS DEL TRANSPORTADOR

Artículo 148

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

CESACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR

Artículo 149

Cesará toda responsabilidad del transportador respecto de la carga, a partir del momento en que sea entregada a depósitos fiscales, patios, o en lugares situados dentro de la jurisdicción aduanera, o cuando hubiere sido descargada a lanchas u otro lugar por cuenta y riesgo del titular de la mercancía.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 150

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán durante el tiempo transcurrido, desde la carga hasta la descarga, al transporte de cosas que se haya realizado en virtud de un contrato de fletamento total o parcial; al efectuado en buques de carga general; al de bultos aislados en cualquier buque; y a todo otro en que el transportador asuma la obligación de entregar la carga en destino.

CONTENEDORES

Artículo 151

Se aplicarán al transporte de cajas de carga o contenedores, las normas convencionales sobre la materia; las normas de las leyes especiales; y las normas de esta ley en lo aplicable; teniendo en cuenta

las características y condiciones de los mismos.

EMBARGO DE LA CARGA

Artículo 152

El armador, sea éste fletante o transportador efectivo, podrá solicitar a la autoridad judicial competente el embargo de los efectos transportados, en garantía de sus créditos correspondientes al flete, sobreestadías, avería gruesa u otros gastos relacionados con el transporte de la carga.

RESPONSABILIDAD

Artículo 153

El transportista multimodal será el único responsable frente a los titulares de la carga por todos los tramos de la cadena de transporte, sin perjuicio del derecho de éste a reclamar a los distintos factores de la cadena de transporte y responderá en los mismos términos que esta ley señala para el transportador marítimo, durante todo el período en que las cargas se encuentren bajo su custodia, cualquiera que sea el medio de transporte que se esté empleando.

DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 154

El transportista multimodal, con la recepción de la carga, emitirá un único documento que cubrirá a la mercancía en todo el trayecto del transporte, independiente del tipo de transporte utilizado durante el trayecto parcial.

CAPÍTULO IV DEL TRANSPORTE DE PERSONAS

TRANSPORTE DE PERSONAS

Artículo 155

El armador del buque de pasajeros es responsable de trasladar a las personas que contratan sus servicios de un lugar a otro, mediante el empleo de un buque y, mediante el pago de un boleto o pasaje. El transportador deberá ejercer una razonable diligencia para poner el buque en estado de navegabilidad, armándolo y equipándolo convenientemente y mantenerlo en el mismo estado durante el curso del transporte, a efectos de que el viaje se realice en condiciones de seguridad para los pasajeros. El transportador de personas será responsable de todo daño originado por la muerte o lesiones del pasajero, siempre que el daño ocurra durante el transporte por su culpa o negligencia, o por la de sus dependientes.

EQUIPAJE

Artículo 156

En el precio del pasaje estará comprendido el del transporte del equipaje del pasajero, dentro de los pesos y volúmenes establecidos por el transportador o por los usos y costumbres, entendiéndose como tales los efectos de uso personal del pasajero. El transportador será responsable por la pérdida o daños que sufra el equipaje del pasajero que sea guardado en bodega del buque, si no prueba que la causa de los mismos no le es imputable. Se fija en cuatrocientos cincuenta Derechos Especiales de Giro, el límite de responsabilidad del transportador de pasajeros por cada bulto o pieza de equipaje.

CAPÍTULO V CONTRATO DE REMOLQUE

CLASES DE REMOLQUE

Artículo 157

El contrato de remolque puede ser por su clase, de la manera siguiente:

Remolque Maniobra: Es el que se realiza con el propósito de facilitar la operación de un buque o cooperar con ella, ya sea en su salida de puertos o entrada a ellos, travesías en aguas restringidas donde los buques de cierto tonelaje y calado, destinados a navegar específicamente en aguas abiertas requieren el concurso de una energía motriz de más fácil manejo. El mando de la operación estará a cargo del buque remolcado.

Remolque Transporte: Es la operación que tiene por objeto el traslado de unidades remolcadas carentes de propulsión, de un punto a otro del espacio acuático, bajo la dirección de un capitán de remolcador.

OBLIGACIÓN IMPLÍCITA

Artículo 158

Es obligación implícita en el contrato de remolque maniobra, tanto por parte del remolcado como del remolcador, observar durante el curso de la operación, todas las precauciones indispensables para no poner en peligro al otro buque. La responsabilidad por los daños que resulten del incumplimiento de esta obligación no podrá ser motivo de una cláusula de exoneración o de limitación.

CAPÍTULO VI DISPOSICIONES COMUNES DE LOS CONTRATOS

CONOCIMIENTOS O MANIFIESTO DE EMBARQUE

Artículo 159

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

DEBER DE VERACIDAD

Artículo 160

El cargador garantizará al transportador la exactitud del contenido de la declaración de embarque, y deberá de indemnizarlo, de conformidad a lo indicado en el capítulo correspondiente de esta ley, de todos los daños y perjuicios que sufra con motivo de alguna mención inexacta. El derecho a esta indemnización no modificará en forma alguna la responsabilidad y obligaciones del transportador frente a toda persona que no sea el cargador.

ENTREGA DE LA ORDEN DE EMBARQUE

Artículo 161

El transportador o agente marítimo, aceptada la declaración de embarque y formalizado el contrato, deberá entregar al cargador una orden de embarque para el capitán, en la que se transcribirá el contenido de la declaración. Embarcada la mercancía el capitán deberá entregar al cargador los recibos provisorios. La entrega de la carga se acreditará con los recibos provisorios y los demás medios de prueba admisibles en materia comercial.

INSERCIÓN DE RESERVAS

Artículo 162

El transportador, capitán o agente podrá insertar reservas en el conocimiento con respecto a las marcas, números, cantidades o pesos de las mercancías, cuando sospechare razonablemente que tales especificaciones no correspondieren a la mercancía recibida, o cuando no tuviera medios normales para verificarlo. En defecto de estas reservas, se presume salvo prueba en contrario, que las mercancías fueron embarcadas conforme a las menciones del conocimiento. Esta prueba no será admitida cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercer portador de buena fe.

VALIDEZ Y NULIDAD DE LAS CARTAS DE GARANTÍA

Artículo 163

Son válidas las cartas de garantía entre cargador y transportador, y no podrán ser opuestas al consignatario ni a terceros. Serán nulas las cartas de garantía que se hubiesen emitido para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley.

NÚMERO DE EJEMPLARES DEL CONOCIMIENTO O MANIFIESTO DE CARGA

Artículo 164

El cargador puede exigir al transportador, agente o capitán, hasta tres originales de cada conocimiento. Las demás copias que solicitare, deberán llevar la mención no negociable. Con esta misma mención, una de las copias firmada por el cargador deberá quedar en poder del transportador. Entregada

la mercancía en destino con uno de los originales, los demás carecerán de valor.

ENTREGA DE LA MERCANCIA ANTES DE LA LLEGADA A DESTINO

Artículo 165

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

CATEGORÍAS DE CONOCIMIENTO

Artículo 166

El conocimiento de embarque podrá ser a la orden, al portador o nominativos, y son transferibles con las formalidades y efectos que establezca el Código de Comercio. El tenedor legítimo del conocimiento tiene derecho a disponer de la mercancía respectiva durante el viaje y a exigir su entrega en destino.

PREVALENCIA DE LA PÓLIZA DE FLETAMENTO

Artículo 167

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

INTERVENCIÓN DE DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Artículo 168

Cuando se otorgare un conocimiento directo destinado a cubrir el transporte de mercancías en trayectos servidos por distintos medios de transporte, serán aplicables las disposiciones de esta ley.

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

ÓRDENES DE ENTREGA FRACCIONADA

Artículo 169

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

Al expedir tales órdenes de entrega, el transportador o su agente marítimo deberán anotar en los originales del conocimiento, la calidad y cantidad de mercancía correspondiente a cada orden, con

su firma y con la del tenedor, y retener el documento si el fraccionamiento comprende la totalidad de la carga que ampara. Las órdenes de entrega podrán ser nominativas, a la orden o al portador. La utilización de estos documentos en puertos salvadoreños quedará supeditada al cumplimiento de las disposiciones aduaneras.

CAPÍTULO VII SEGUROS MARÍTIMOS

DISPOSICIONES APLICABLES

Artículo 170

El contrato de seguro vinculado con la actividad marítima se rige por las disposiciones de los seguros generales.

Son considerados asegurables, los siguientes bienes y personas:

1. El buque o artefacto naval;
2. Todo elemento utilizado para equipar al buque;
3. Todos los efectos que se transporten sobre el buque;
4. El flete o precio del pasaje;
5. La Avería;
6. El salario de asistencia y salvamento; y
7. Las tripulaciones y pasajeros transportados.

SEGURO OBLIGATORIO

Artículo 171

Todo buque que ingrese, transite o permanezca en aguas jurisdiccionales salvadoreñas deberá tener en forma obligatoria los siguientes seguros:

1. De Casco y Maquinarias;
2. De Protección e Indemnización;
3. De Protección a la Contaminación de las Aguas; y
4. De Vida sobre las Personas Transportadas.

CAPÍTULO VIII TRIBUNALES COMPETENTES

TRIBUNALES COMPETENTES

Artículo 172

Los tribunales salvadoreños son competentes en todos aquellos hechos producidos dentro de sus aguas jurisdiccionales, salvo convención expresa de las partes involucradas, que sometan su controversia a conocimiento de un tribunal extranjero, a excepción de los delitos.

COMPETENCIA EN AGUAS NO JURISDICCIONALES

Artículo 173

En los casos de accidentes o abordajes ocurridos en aguas no jurisdiccionales, los tribunales salvadoreños serán competentes para conocer de las acciones penales o administrativas que correspondan contra los responsables del buque, cuando éstos sean de bandera salvadoreña.

COMPETENCIA SOBRE CONTRATOS Y HECHOS DEL BUQUE

Artículo 174

Los tribunales salvadoreños serán competentes para conocer de entender las acciones derivadas de los contratos sobre buque, tales como fletamento, locación, transporte, remolque y sus actividades conexas, cuando las obligaciones que nacen de los mismos deban cumplirse o ejecutarse en territorio salvadoreño. Asimismo, serán competentes los tribunales salvadoreños, en todos los asuntos derivados de averías, asistencia y salvamento, abordajes o seguros, cuando, aunque no hayan ocurrido en aguas jurisdiccionales salvadoreñas, el buque fuere de bandera salvadoreña, o las consecuencias de dichos hechos finalicen en los puertos de El Salvador.

CAPÍTULO IX DEL EMBARGO DE BUQUES

BUQUES SALVADOREÑOS

Artículo 175

Los buques de bandera salvadoreña, podrán ser embargados preventivamente en cualquier punto del país, por créditos privilegiados y por otros créditos en el puerto donde su propietario tenga su domicilio o establecimiento principal. El embargo por crédito ajeno al buque, a su explotación o a la navegación, deberá reunir, para su procedencia, los requisitos exigidos por la ley común.

BUQUES EXTRANJEROS

Artículo 176

Los buques extranjeros anclados en puertos de El Salvador, podrán ser embargados

preventivamente en los siguientes casos:

1. Por créditos privilegiados;
2. Por deudas contraídas en territorio salvadoreño en utilidad del mismo buque, o de otro buque que pertenezca o haya pertenecido, cuando se originó el crédito, al mismo propietario;
3. Por deudas originadas en la actividad del buque, o por otros créditos ajenos a ésta, cuando sean exigibles ante los tribunales del país; y
4. Por accidentes marítimos o por daños causados a las instalaciones portuarias.

BUQUE LOCADO

Artículo 177

Si el buque que originó el crédito se encontrare sujeto a un contrato de locación, explotado por un armador-locatario, o existiere un fletador a tiempo, únicos responsables de la deuda respectiva, procederá el embargo de otro buque de propiedad del armador-locatario o del fletador a tiempo, pero no el embargo de otro buque que pertenezca al propietario de aquél.

EMBARGO EJECUTIVO

Artículo 178

El embargo por ejecución de sentencia procederá contra cualquier buque del deudor, sea de matrícula nacional o extranjera, sin las restricciones impuestas por los artículos anteriores.

TRABA DEL EMBARGO

Artículo 179

El embargo se practicará mediante comunicación que ante la autoridad marítima, deberá librar el juez embargante, a los efectos de su anotación en los respectivos registros. Si se trata de un buque de matrícula salvadoreña, su zarpe debe ser impedido si se dispone la prohibición de navegar. Esta última medida se encontrará implícita en el embargo que se dicte contra un buque de bandera extranjera. A pedido de parte, el tribunal podrá ordenar que se levante un inventario de las pertenencias del buque.

CESACIÓN DEL EMBARGO

Artículo 180

Todo embargo o prohibición de zarpe cesará si cualquier interesado en el zarpe otorga fianza o garantía suficiente para el pago de la deuda reclamada en cuanto sea legítima, o cuando se garantizare el límite de la responsabilidad.

RESPONSABILIDAD DEL EMBARGANTE

Artículo 181

La responsabilidad de quien, sin actuar maliciosamente, obtenga el embargo del buque y no exija en definitiva el derecho pretendido, se limitará a los perjuicios que cause la inmovilización del buque hasta el momento en que su armador sustituya dicho embargo por otra garantía, y a los gastos que ésta le ocasionare.

INEMBARGABILIDAD

Artículo 182

No pueden ser objeto de embargo ni de prohibición de zarpe:

1. Los buques de guerra nacionales o extranjeros y los buques en construcción destinados a incorporarse a los efectivos militares de un Estado; y
2. Todo otro buque afectado al servicio del poder público del Estado. Tampoco pueden ser embargados los buques afectados al servicio del poder público de un Estado extranjero.

**TÍTULO IV
DE LOS PUERTOS****CAPÍTULO I
CLASIFICACION DE LOS PUERTOS****CLASIFICACIÓN**

Artículo 183

La naturaleza de los puertos de El Salvador se define según la titularidad, uso, finalidad y grado de intervención de la AMPL.

Según su titularidad, son:

1. Puertos Estatales: son aquellos de propiedad del Estado, los cuales pueden ser administrados por entidades del Gobierno Nacional, por los Gobiernos locales o por entidades del sector privado a través de contratos de concesión de obra pública o de servicios, total o parcial.
2. Puertos Particulares o Privados: son aquellos de propiedad privada, que contando con las correspondientes autorizaciones son administrados y operados por entidades del sector privado. ***DECLARADO INCONSTITUCIONAL**
3. Puertos Mixtos: Son puertos cuyo capital accionario es parte privado y el remanente del

sector estatal.

Según su uso, son:

1. Públicos: los que por sus características operacionales prestan servicios obligatorios a todo usuario que lo requiera.
2. Privados: los que ofrecen y prestan servicios a buques, armadores, cargadores y recibidores de mercancía en forma restringida a las propias necesidades de los particulares o terceros vinculados contractualmente con ellos. Dichos puertos se desarrollarán dentro del sistema de libre competencia.

Por su actividad económica, son:

1. Puertos Comerciales: aquellos cuya finalidad es la prestación de servicios a buques y a cargas, cobrando un precio por tales servicios.
2. Puertos Industriales: aquellos cuya finalidad es la de operar exclusivamente cargas específicas de sus procesos industriales, extractivos o de captura, debiendo existir una integración operativa entre la actividad principal de la industria y el puerto.
3. Puertos Recreativos: aquellos destinados a actividades deportivas o turísticas locales.
4. Puertos Artesanales: aquellos cuyas actividades se desarrollan mediante procesos no industriales.
5. Puertos Mixtos: aquellos puertos que por su actividad económica pueden tener dos o más de las finalidades expresadas para esta actividad en los literales anteriores.

Por el grado de intervención de la Autoridad Portuaria Local, los puertos se clasifican en:

1. Puertos Lanlord: Son aquellos cuya infraestructura es propiedad de la Autoridad Portuaria Local, la cual se ocupa de su gestión. En estos el resto de los servicios portuarios son prestados mediante contratos de concesión parcial o total por empresas privadas propietarias de los activos que conforman la superestructura y de todos aquellos otros activos necesarios para la producción de servicios.
2. Puertos Tool: Son aquellos puertos en los cuales la Autoridad Portuaria Local es propietaria de la infraestructura y de la superestructura, y el sector privado se encarga de la provisión de los servicios portuarios mediante contratos de concesión parcial o total o licencias.
3. Puertos Services: Son aquellos puertos en los cuales la Autoridad Portuaria Local es responsable del puerto en su conjunto, como propietaria de la infraestructura y de la superestructura y se encarga totalmente de la provisión de los servicios portuarios.

La finalidad de los puertos podrá ser modificada por la Autoridad Portuaria Local y autorizada por la Autoridad Marítimo Portuaria. Asimismo, los puertos estatales serán siempre de uso público y estarán administrados por la autoridad portuaria respectiva.

CAPÍTULO II DE LA NAVEGACIÓN Y DEL TRAFICO MARÍTIMO

NAVEGACIÓN Y TRÁFICO

Artículo 184

Los puertos salvadoreños en tiempo de paz estarán abiertos a la navegación y tráfico a las embarcaciones de todos los países. La AMP podrá negar la entrada cuando no exista reciprocidad con el país de matrícula de la embarcación o cuando lo exija el interés público, o por razones de seguridad o de estrategia de Estado.

PUERTOS EN FUNCIONAMIENTO

Artículo 185

Los puertos que se encuentran actualmente en funcionamiento, ya sean públicos o privados, a la fecha de la vigencia de la presente ley, deberán someterse al régimen regulatorio de la Autoridad Marítima Portuaria, en lo aplicable.

CAPÍTULO III ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS PUERTOS

PUERTOS ESTATALES

Artículo 186

Los puertos estatales o municipales de carácter público existentes o a crearse, serán administrados por la entidad del Estado que ejerza la respectiva propiedad o titularidad; administración que podrá ser ejercida directamente u otorgada por contrato de concesión a terceros, de conformidad al Artículo 120 de la Constitución Política y a la respectiva normativa que ordena la Ley de Adquisiciones y Contrataciones de la Administración Pública y bajo el control y regulación de la AMP.

Dependiendo de la naturaleza del contrato, la entidad concedente podrá convenir la explotación, reparación, mantenimiento, conservación y modificación de las instalaciones existentes, inclusive la construcción de nuevas instalaciones para la prestación de servicios.

PUERTOS PRIVADOS

Artículo 187

De conformidad con la presente Ley y al reglamento que la AMP establezca sobre la materia, ésta

podrá autorizar la construcción de puertos privados, de uso privado o de uso público, a fin de que en ellos se ejecuten una o más de las actividades económicas especificadas en el Artículo 183 de esta Ley.

SERVICIOS PORTUARIOS

Artículo 188

En los puertos de uso público, el operador portuario establecerá los servicios esenciales que deberán ser prestados a los buques y a las cargas según el Reglamento respectivo; y de aquellas instalaciones que deberán facilitar a los organismos del Estado que estarán a cargo de los controles policiales y aduaneros.

MANTENIMIENTO DE PUERTOS

Artículo 189

El titular del puerto será responsable del mantenimiento y mejoras de las obras esenciales, tales como dragado, señalización de accesos y dársenas, instalaciones de amarre, remolque y practica, equipos e instalaciones en tierra, de conformidad a las regulaciones establecidas en la presente ley. Dichas actividades podrán ser realizadas a través de sus propios medios o por terceros.

SUSPENSIÓN DE OPERACIONES EN CASOS DE SEGURIDAD NACIONAL

Artículo 190

Será facultad del Presidente de la República, intervenir en las operaciones de un puerto en particular, mediante Decreto Ejecutivo correspondiente, cuando la seguridad nacional o la defensa nacional lo requieran.

**CAPITULO IV
REGIMEN ECONOMICO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS****REGIMEN ECONOMICO**

Artículo 191

Se entiende por régimen económico, las estructuras de tarifas o precios, que de acuerdo a lo establecido en la presente ley deban ser aprobados por la Autoridad Marítima Portuaria, a través de normativa de su competencia, para ser cumplida por todo operador o prestador de servicios de todo puerto público o privado de uso público y para ser aplicadas a los usuarios, en concepto de contraprestación por los servicios portuarios que se les brinden a los buques y a las cargas.

COMPETENCIA TARIFARIA

Artículo 192

La política tarifaria o de precios de los servicios portuarios que presten los puertos públicos o los

puertos privados de uso público que operen en El Salvador, será emitida por la AMP a través del Reglamento Especial para la Aplicación de Tarifas de Servicios Portuarios, de conformidad con los criterios, procedimientos y métodos de cálculo establecidos en la presente ley. Asimismo, será la AMP la entidad competente para verificar y aplicar su cumplimiento.

La política tarifaria, tendrá como propósito determinar para cada tipo de puerto, el método tarifario que más se ajuste a su naturaleza, operación y condición de mercado.

PROCEDIMIENTO PARA DETERMINAR LAS TARIFAS

Artículo 193

De acuerdo al Reglamento Especial para la Aplicación de Tarifas de Servicios Portuarios, los operadores de puertos deberán presentar a la AMP, para su aprobación, el Pliego Tarifario que ellos pretendan cobrar a los usuarios, incluyendo los valores tarifarios o precios de los servicios portuarios, la metodología que se ha utilizado para calcularlos y la forma en que dichas tarifas o precios serán ajustados en el futuro.

La solicitud de aprobación de un Pliego Tarifario presentado a la AMP por un operador portuario potencial o activo, deberá presentarse de conformidad con esta ley y los respectivos procedimientos que se establezcan en el reglamento correspondiente.

Presentada la referida solicitud y siempre que ésta llene los requisitos y formalidades legales y reglamentarios establecidos para esos efectos, la AMP en un plazo no mayor de cinco días hábiles, mandará a publicar en un diario de circulación nacional, a costa del peticionario, un edicto conteniendo la solicitud.

En el edicto se señalará lugar, día y hora para la celebración de la audiencia pública, la cual deberá efectuarse dentro de un plazo no mayor de los siete días hábiles subsiguientes a la publicación, con el objeto que la AMP conozca documentalmente de parte de los sectores interesados vinculados con los servicios portuarios, su posición respecto a las tarifas de los servicios portuarios sujetos de regulación tarifaria comprendidos dentro del Pliego Tarifario propuesto.

En dicha audiencia se escuchará al peticionario y a los interesados, quienes previamente deberán acreditar legalmente la calidad con la que actúan, así como presentar y ofrecer las pruebas y alegatos por escrito.

Con base al análisis de los argumentos de las partes, la resolución definitiva sobre la aprobación del Pliego Tarifario de tarifas portuarias propuestas, la AMP deberá emitirla dentro de un plazo que no exceda de siete días hábiles posteriores a la fecha en que haya efectuado la audiencia pública. Si no mediare rechazo expreso en el término de ese plazo, el Pliego Tarifario propuesto entrará en vigencia a los quince días posteriores a dicha fecha, entendiéndose como aprobado y automáticamente aceptado por la AMP. El Pliego Tarifario propuesto solo podrá ser desaprobado por la AMP con la debida justificación, si el mismo no cumple con los criterios y requisitos establecidos en la presente ley y en el Reglamento Especial para la Aplicación de Tarifas de Servicios Portuarios.

CONDICIONES ESENCIALES PARA DETERMINAR LAS TARIFAS

Artículo 194

Con el fin de evitar subsidios cruzados, los operadores de servicios portuarios deberán llevar un sistema de contabilidad de costos por actividad.

LA AMP TAMBIÉN DEFINIRÁ LOS SERVICIOS PORTUARIOS QUE SERÁN REGULADOS O DESREGULADOS, SEGÚN EXISTA COMPETENCIA EN EL MERCADO, PREVIO DICTAMEN VINCULANTE DE LA AUTORIDAD ENCARGADA DE PROMOVER, PROTEGER Y GARANTIZAR LA COMPETENCIA. (2)

MÉTODOS DE CÁLCULO DE TARIFAS PORTUARIAS**Artículo 195**

La AMP en atención a su política tarifaria, determinará de entre los métodos que se describen en el presente artículo, el que se aplicará con más razonabilidad técnica y económica a cada puerto en particular.

Dichos métodos son los siguientes:

1. Tarifas Ajustadas en base a Índices de Inflación y Mejoras Operativas: Método por medio del cual los servicios portuarios sujetos de regulación económica, se tarifican mediante formulación que pondera parámetros de inflación, e insumos utilizados en la prestación de dichos servicios.
2. Tarifas por Comparación con otros Puertos de su Área Competitiva: Método mediante el cual los servicios portuarios sujetos de regulación económica, se tarifican mediante formulación comparativa entre el valor de tarifa actual, con las tarifas de los puertos competitivos del área de influencia.
3. Tarifas en base al Cálculo de la Rentabilidad de la Inversión: Método mediante se fijan tarifas máximas para los servicios portuarios sujetos de regulación económica, en función de una tasa de retorno de la inversión (TIR) previamente determinada.
4. Mercado Libre: Método mediante el cual las tarifas de los servicios portuarios se determinan en función de la libre oferta y demanda de los servicios portuarios por parte de los operadores portuarios y los usuarios del puerto.

MODIFICACION DE TARIFAS**Artículo 196**

Toda modificación de tarifas portuarias reguladas por la AMP, deberá solicitarse por el operador interesado en atención a las normas que se establezcan en el Reglamento Especial para la Aplicación de Tarifas de Servicios Portuarios.

Asimismo, dicho reglamento establecerá el procedimiento para solicitar la aprobación de tarifas

de nuevos servicios portuarios que no hayan sido considerados en el Pliego Tarifario original, en caso que éstos no sean desregulados.

Toda solicitud de modificación de tarifas portuarias, así como de aprobación de tarifas de nuevos servicios, deberá estar fundada en análisis debidamente sustentados ante la Autoridad Marítima Portuaria, la cual dispondrá de un plazo de sesenta días calendario para resolver sobre la petición de los ajustes tarifarios o de las nuevas tarifas. Si no mediare rechazo expreso en el término de ese plazo, las tarifas solicitadas entrarán en vigencia a los quince días calendario posteriores a dicha fecha, entendiéndose la petición de los ajustes tarifarios o de las nuevas tarifas, automáticamente aceptadas. La sustentación de esas solicitudes deberá ser debidamente justificada, con análisis en informes técnicos, económicos, financieros y legales previos, así como en la prueba de hechos, actos y sus consecuencias, que hayan dado lugar a las mismas. Las modificaciones tarifarias no podrán ser utilizadas como forma de penalizar a los operadores de servicios portuarios, por beneficios pasados o logrados en la operación de los servicios, como tampoco no podrán ser usadas para compensar pérdidas incurridas derivados del riesgo empresarial, ni convalidar ineficiencias.

REGISTRO Y PUBLICACION DE LAS TARIFAS

Artículo 197

Las tarifas portuarias de los servicios a las cargas y a los buques y sus modificaciones en su caso, aprobadas por la AMP, deberán ser registradas y publicadas en dos de los periódicos de circulación nacional, por lo menos diez días calendario, previos a su entrada en vigencia.

CAPÍTULO V REGIMEN DE RESPONSABILIDAD DE LOS OPERADORES PORTUARIOS

RESPONSABILIDAD CIVIL DEL OPERADOR PORTUARIO

Artículo 198

Los operadores portuarios serán responsables directos por todos los daños que causen tanto a las personas, los buques y las cargas por causa o debido a su accionar como responsables de la operación portuaria.

A tales efectos el operador portuario deberá poner la debida diligencia en realizar las tareas de carga y descarga de mercancías y tránsito de personas dentro del área de su responsabilidad, siendo responsable de los daños que pudieren causar.

PERIODO DE RESPONSABILIDAD

Artículo 199

El Operador Portuario será responsable por las mercancías que movilicen durante todo el período que las tenga bajo su custodia. Se entiende que las mercancías están bajo la custodia del Operador Portuario, desde el momento en que se hace cargo de ellas, recibéndolas del armador o transportador

o del embarcador en su caso, hasta el momento en que las coloca en poder del consignatario o de la persona facultada para recibirlas. Cuando el embarcador o el transportista suministre las mercancías agrupadas en un contenedor, paleta u otro elemento de consolidación de la carga, o cuando estén embaladas, el término mercancía comprenderá ese elemento o ese embalaje.

La responsabilidad por daños a las personas se regirá por la legislación común.

OBLIGACION DE PROBAR

Artículo 200

El operador portuario será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de las mercancías, si el hecho que causa la pérdida o el daño, se produjo durante el período en que éstas permanecieron bajo su custodia, de conformidad con esta Ley, a menos que pruebe que él, sus empleados, mandatarios u otras personas a quien haya encomendado la prestación del servicio portuario, adoptaron las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

LIMITE DE RESPONSABILIDAD

Artículo 201

En aquellos casos en que el operador portuario, es designado por el armador o transportador, para la prestación de los servicios portuarios, aquel podrá invocar las exoneraciones y límites de responsabilidades que amparen a este último, de conformidad con la ley o a los convenios internacionales vigentes.

En los demás casos, el operador portuario podrá limitar su responsabilidad a una suma que no exceda de dos Derechos Especiales de Giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas y si se trata de mercancías no cargadas por bulto o pieza, por cada unidad de flete; excepto por aquellas mercancías en las cuales el cargador o el armador o transportador haya declarado el valor de ellas antes de su entrega.

Cuando el transporte se realice en contenedores o artefacto unitario de carga, todo bulto o unidad enumerado en el conocimiento de embarque como unidad o bulto, será considerado a los fines de la limitación.

En ningún caso el monto a indemnizar excederá el valor según factura, de la mercancía perdida o dañada.

PERDIDA DEL DERECHO DE LIMITAR LA RESPONSABILIDAD

Artículo 202

El operador portuario no podrá limitar su responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción u omisión del propio operador portuario o de sus empleados o mandatarios, realizada con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o intencionalmente y a sabiendas que sobrevendrían la pérdida o daño.

Esta disposición será igualmente aplicable al empleado o mandatario del operador portuario, u otra persona a quien éste haya encomendado la prestación de sus servicios, a quien se exija directamente su responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción u omisión de ese empleado, mandatario o persona, realizada con intención de causar tal pérdida o daño, o intencionalmente y a sabiendas que sobrevendrían dicha pérdida o daño.

CONCURRENCIA DE OTRAS CAUSAS

Artículo 203

Cuando el operador portuario, sus empleados, mandatarios u otras personas a cuyo trabajo haya encomendado la prestación del servicio, no hayan adoptado las medidas a que se refiere el artículo anterior, y ese incumplimiento concorra con otra causa para ocasionar la pérdida o el daño, el operador portuario será responsable sólo en la medida en que los perjuicios resultantes puedan atribuirse a tal incumplimiento y siempre que pueda probar el monto de los perjuicios que no le pueden ser atribuidos personalmente.

RECEPCION DE LAS MERCADERIAS

Artículo 204

Al momento de recibir las mercancías, el operador portuario deberá emitir por escrito los documentos necesarios o, al menos, una carta de recepción única o parcial firmada, en la que se identifiquen las mercancías y se acuse recibo de ellas, indicando las fechas en que fueron recibidas, y haciendo constar su estado y cantidad.

PRESUNCION LEGAL

Artículo 205

Si el operador portuario no emite los documentos a que se refiere el artículo anterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercancías en buen estado.

INTERCAMBIO ELECTRONICO DE DATOS

Artículo 206

Para la emisión de los documentos a que se refieren los artículos anteriores, podrá emplearse cualquier medio por el que quede constancia de la información que contenga. Cuando el usuario y el operador portuario hayan convenido en comunicarse electrónicamente, dichos documentos podrán ser sustituidos por un mensaje de intercambio electrónico de datos.

La firma podrá ser manuscrita, o bien estampada mediante facsímile o autenticada por un código electrónico.

PLAZO PARA DAR AVISO PRESUNCION

Artículo 207

El transportista, consignatario o cualquier otra persona facultada para recibir las mercancías de manos del operador portuario, dispondrá de un plazo de tres días hábiles contados desde la fecha en que haya recibido dichas mercancías, para dar a éste el aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza del perjuicio sufrido.

Se presume, salvo prueba en contrario, que el operador portuario ha entregado las mercancías en buen estado si no hubiere emitido ese documento.

INSPECCION**Artículo 208**

Cuando se hubiere dado el aviso de pérdida o daño conforme al artículo anterior, el operador portuario, el transportista y la persona facultada para recibir las mercancías, darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

No obstante, si el operador portuario y la persona facultada para recibir las mercancías hubieren participado en un examen o en una inspección de las mismas, documentado mediante acta suscrita por ambas partes, en el momento que fueron puestas en poder de esta última, se omitirá el régimen de avisos y presunciones establecidas en el artículo precedente.

EXONERACIONES Y LIMITES DE RESPONSABILIDAD EN LOS RECINTOS EXTRAPORTUARIOS**Artículo 209**

Las exoneraciones y límites de responsabilidad previstas en el presente Capítulo, serán aplicables en los recintos extra portuarios y similares que se encuentren bajo la administración y control del operador portuario.

RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL**Artículo 210**

Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidas en este Título, serán aplicables a toda acción contra el operador o administrador portuario respecto de la pérdida o el daño de la mercancía, o daños a los buques, independientemente que la acción se fundamente en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

MERCANCIAS PELIGROSAS**Artículo 211**

Cuando fueren puestas en poder del operador portuario mercancías peligrosas que no estén marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas como tales, o si, en el momento de hacerse cargo

de ellas, no ha tenido conocimiento por otro medio de su carácter peligroso, aquel tendrá derecho a adoptar cualquiera de las medidas o conjunto de éstas, especificadas en el Artículo 94 de esta Ley.

CAPÍTULO VI NORMAS DE RESGUARDO DE LA LEAL COMPETENCIA

ACTOS PROHIBIDOS

Artículo 212

DEROGADO POR D.L. No. 528/04

PUBLICIDAD DE TARIFAS Y SERVICIOS

Artículo 213

Para salvaguardar el derecho de los usuarios a la mejor información, los operadores de los puertos deberán mantener a disposición de los usuarios, publicar y remitir a la AMP, en la forma en que ésta determine, el Pliego Tarifario de todos los servicios o suministros que presten en sus instalaciones.

DE LA EXONERACIÓN DE PAGO DE LAS NAVES DE GUERRA

Artículo 214

Las naves de la Fuerza Naval de El Salvador, así como las naves de guerra extranjeras que visiten El Salvador, tendrán libre acceso a las instalaciones portuarias, sean éstas públicas o privadas y se encuentren administradas por el Estado o por concesionarios privados y estarán exoneradas del pago de tarifas y precios por el uso de las mismas, en aplicación al principio de reciprocidad internacional.

DE LA EXONERACIÓN DE PAGO DE NAVES CON CARGA DE DONACION

Artículo 215

Las naves que utilicen los muelles para descargar objetos o productos donados por gobiernos extranjeros o instituciones multinacionales o privadas para programas de beneficio social, para centros de beneficencia, o para auxilio de damnificados en catástrofes nacionales o regionales, estarán exoneradas del pago de tarifas y precios portuarios, en los puertos estatales.

CAPÍTULO VII DE LAS AUTORIZACIONES

SOLICITUD DE AUTORIZACIONES

Artículo 216

Las autorizaciones deberán ser solicitadas a la AMP, mediante la acreditación y presentación de

toda la documentación que corresponda al proyecto portuario que se intente desarrollar.

DELEGACIÓN LOCAL

Artículo 217

La AMP deberá asignar en cada puerto una delegación local con facultades para resolver las situaciones siguientes:

1. Autorizar los arribos y despachos de los buques y artefactos navales;
2. Supervisar y controlar la navegación dentro de la zona portuaria y sus canales de acceso, estadía de embarcaciones, servicios de practica y remolque y ayudas a la navegación;
3. Controlar las condiciones de seguridad de los canales, vías de acceso y profundidades de los respectivos muelles; y
4. Registrar toda la información estadística referida al puerto o puertos incluidos en su delegación.

COLABORACIÓN DE OTRAS AUTORIDADES

Artículo 218

En todos los asuntos relativos a la soberanía nacional y de la seguridad pública, la Autoridad Marítima Portuaria deberá solicitar respectivamente la colaboración de la Fuerza Naval y de la Policía Nacional Civil, según la competencia de cada uno de éstos organismos del Estado.

TITULO V DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES EN EL AMBITO MARITIMO PORTUARIO

CAPÍTULO I JURISDICCIÓN Y COMPETENCIAS DEL ENTE RESPONSABLE

COMPETENCIA PARA LA IMPOSICIÓN DE MULTAS

Artículo 219

Corresponde al Consejo Directivo de la AMP, con carácter indelegable, la competencia de imponer las multas.

El importe de las multas y de las indemnizaciones por las infracciones establecidas en esta ley en el área marítima o en los puertos, las dársenas, las instalaciones marítimas o las marinas interiores adscritas a los puertos, se consideran ingreso propio de la AMP.

La persona a quien la AMP ha calificado con calidad de infractor, podrá presentar a ésta una

solicitud de exoneración de la sanción, debidamente acompañada de los fundamentos en que basa su solicitud. Dicha persona tendrá que hacer uso de este recurso dentro de los primeros tres días hábiles y posteriores a la recepción formal del comunicado sancionatorio de la AMP, y ésta deberá resolver en el plazo máximo de quince días calendario contados a partir del registro de la solicitud. En caso que la AMP no resuelva en este plazo, la solicitud en referencia se tendrá como resuelta favorablemente.

Es requisito imprescindible que el infractor, con el requerimiento previo de la AMP y en el plazo reglamentario otorgado al efecto por ésta, haya corregido la situación alterada por la comisión de la infracción.

TIPIFICACIÓN DE INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS

Artículo 220

Tienen la consideración de infracción administrativa en el ámbito marítimo portuario, las acciones y las omisiones tipificadas y sancionadas por la presente Ley. Estas infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

INFRACCIONES LEVES

Artículo 221

Son infracciones leves las siguientes:

1. El incumplimiento de reglamentos sobre navegación, controles y regulaciones marítimas y las que se refieran a los puertos, en lo que respecta a la explotación de cada puerto, dársena, instalación marítima o marina interior;
2. No enarbolar la bandera en aguas salvadoreñas;
3. El incumplimiento de las instrucciones y órdenes reglamentarias de la AMP o de las autoridades portuarias locales dentro del ámbito de sus competencias;
4. La realización de operaciones marítimas que pongan en peligro las personas, las obras, las instalaciones, los equipos portuarios y los buques, en las cuales no se tomen las medidas de seguridad necesarias;
5. Cualquier acción u omisión que cause daños o perjuicios en los bienes de dominio público marítimo portuario o marítimo-terrestre adscrito, o en su uso o explotación, siempre que no impida su normal funcionamiento;
6. La ocupación del dominio público portuario o del dominio público marítimo-terrestre adscrito, con obras o instalaciones sin el título correspondiente, siempre que no se obstaculice la actividad normal del puerto, la dársena, la instalación marítima o la marina interior;

-
7. La realización de actividades portuarias en el recinto público portuario o adscrito, sin la autorización correspondiente;
 8. La realización de obras, instalaciones o actividades portuarias en el dominio público del puerto o adscrito, con incumplimiento de las condiciones del título otorgado, sin perjuicio de su revocación, si procede;
 9. La omisión o la aportación de forma defectuosa, voluntariamente o por negligencia inexcusable, de cualquier información que se tenga que suministrar a la Autoridad Portuaria Local o a la Autoridad Marítima Portuaria Nacional, ya sea por prescripción legal y a requerimiento suyo; y
 10. El vertido de sustancias y de residuos no contaminantes en las aguas del puerto.

INFRACCIONES GRAVES

Artículo 222

Son infracciones graves:

1. Todas aquellas tipificadas como leves cuando provoquen lesiones a las personas o su baja laboral por un tiempo inferior a siete días, o bien causen daños y perjuicios que impidan parcialmente el funcionamiento de los bienes o de las instalaciones;
2. Cualquier acción u omisión que cause, por culpa o por negligencia, daño a los medios de transporte marítimos o terrestres, a las obras e instalaciones e inclusive equipos de buques y de infra y superestructura portuaria, así como a las mercancías, los contenedores o cualesquiera otros elementos, sea a bordo o situados en el espacio portuario, y también su utilización indebida o sin permiso cuando éste sea necesario;
3. La ocupación del dominio público portuario o adscrito sin el título administrativo otorgado para la ejecución de una o más actividades portuarias, cuando se perturbe la actividad normal del puerto, la dársena, la instalación marítima o la marina interior, o bien cuando se haya desatendido un requerimiento expreso de los órganos portuarios competentes para el cese de abuso de una posición dominante;
4. El falseamiento de cualquier información aportada a la Autoridad Portuaria Local o a la Autoridad Marítima Portuaria Nacional, en cumplimiento de una obligación legal o a requerimiento de ésta;
5. La obstrucción de las funciones de control y vigilancia de la Autoridad Portuaria Local o la negativa dolosa a colaborar en ellas; y
6. La reincidencia en cualquiera de las faltas leves, antes de que haya transcurrido el plazo de prescripción.

INFRACCIONES MUY GRAVES

Artículo 223

Son infracciones muy graves:

1. Las infracciones tipificadas como leves y como graves, cuando provoquen lesiones a las personas, determinantes de baja laboral por un tiempo superior a siete días, o bien cuando causen daños y perjuicios que impidan totalmente el funcionamiento o la utilización del bien o de la instalación;
2. La reincidencia en cualquiera de las faltas graves, antes de que haya transcurrido el plazo de prescripción.

INHABILITACIÓN

Artículo 224

Atendiendo a las circunstancias que concurren, la AMP para imponer la sanción correspondiente, podrá acordar también la inhabilitación del infractor para ser titular de permisos, autorizaciones y contratos de servicios, de infraestructura, o de superestructura portuaria, por un plazo no superior a un año en caso de infracciones graves y hasta tres años en las muy graves.

PRESCRIPCIÓN DE LAS INFRACCIONES

Artículo 225

El plazo de prescripción de las infracciones es de tres años para las muy graves, dos años para las graves y un año para las leves. Este plazo se empieza a contar desde la fecha en que ha sido cometida la infracción. Si ésta es continuada, desde la fecha en que se ha realizado el último acto con que ha sido consumada. Si los hechos, los actos o las omisiones constitutivos de infracción son desconocidos por falta de signos externos, el plazo empieza a contar a partir de la fecha en que éstos se manifiesten.

PRESCRIPCIÓN DE LAS SANCIONES

Artículo 226

Las sanciones impuestas por infracciones muy graves prescriben a los tres años, las impuestas por infracciones graves a los dos años y las impuestas por infracciones leves al año. El plazo de prescripción de las sanciones se inicia el día siguiente a aquel en que ha adquirido firmeza la resolución que las impone.

**CAPITULO II
DE LAS RESPONSABILIDADES****RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS AL DOMINIO PÚBLICO**

Artículo 227

La imposición de sanciones es independiente de la obligación, exigible en cualquier momento, de restituir los bienes y de reponer la situación alterada al estado anterior a la comisión de la infracción, y de la obligación de indemnizar los daños y los perjuicios causados.

En el supuesto de que la reparación de un daño sea urgente para garantizar el buen funcionamiento del puerto, la dársena, la instalación marítima o la marina interior, el operador público o privado encargado de la explotación la llevará a cabo de forma inmediata. En este caso los gastos correspondientes van a cargo del causante.

Si la restitución y la reposición al estado anterior no es posible y se han producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción abonarán las indemnizaciones que correspondan. La cuantía de la indemnización, que en ningún caso podrá ser inferior al valor del beneficio obtenido por el infractor, se fijará aplicando aquel que proporcione el valor mayor, de acuerdo a los siguientes criterios:

1. El valor de reposición.
2. El valor de los bienes maltrechos; y
3. El beneficio obtenido por el infractor con la actividad ilegal.

Corresponde a la AMP imponer la sanción y establecer la obligación de restituir y de reponer la situación alterada a su estado anterior, y también fijar el importe de la indemnización, con la instrucción previa del expediente administrativo correspondiente.

Las medidas previstas en este artículo no tienen carácter de sanción.

EJECUCIÓN FORZOSA**Artículo 228**

El importe de las multas y de los gastos ocasionados por la ejecución de las actuaciones de restitución y de reposición de los bienes al estado anterior a la comisión de la infracción, y también el importe de las indemnizaciones por daños y perjuicios, pueden ser exigidos por vía ejecutiva.

La suspensión de las resoluciones dictadas requiere que el interesado garantice el importe mediante la constitución de una fianza o de un depósito suficiente.

RESPONSABILIDAD**Artículo 229**

Son responsables de las infracciones administrativas las siguientes personas naturales o jurídicas:

1. Con carácter solidario; el autor o responsable de la acción o de la omisión con la empresa con la cual tiene relación de dependencia, si la infracción ha sido cometida en cumplimiento de sus funciones;
2. En caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato o de un título administrativo, el titular de éste;
3. En caso de infracciones relacionadas con las embarcaciones, los armadores y los consignatarios respectivos con carácter solidario, y subsidiariamente, los capitanes o patrones; y
4. En caso de obras, instalaciones y actividades sin título suficiente, el promotor de la actividad, o el empresario que la ejecuta y el Director Técnico.

Si las infracciones son imputables a una persona jurídica, pueden ser consideradas como responsables subsidiarias las personas naturales que integren sus órganos rectores o de dirección, salvo las que hayan disentido de los acuerdos adoptados.

Las sanciones impuestas a los diferentes sujetos a consecuencia de una misma infracción tienen entre sí carácter independiente.

RESPONSABILIDAD PENAL

Artículo 230

Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad penal que resulte, ni de la que proceda cuando la AMP revoque la concesión o permiso.

Para la aplicación de las sanciones a que se refiere esta ley, la AMP efectuará la correspondiente notificación oficial al presunto infractor de los hechos, y le otorgará un plazo de 15 días hábiles para que presente pruebas y manifieste por escrito lo que a su derecho convenga.

Transcurrido dicho plazo, la AMP dictará la resolución que corresponda, en un plazo no mayor de 30 días hábiles después de vencido el de recepción de pruebas.

PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS SANCIONES

Artículo 231

El procedimiento administrativo sancionador se tramitará de acuerdo con lo que dispone la presente Ley y la normativa sobre procedimiento sancionador aplicable a los ámbitos de competencia establecidos en las leyes nacionales que rigen dicha materia.

Ante el conocimiento o las denuncias de posibles actuaciones infractoras en los puertos por sus operadores, presentadas por las instancias de fiscalización y control de la AMP, ésta tiene la obligación de formular y ejecutar los expedientes sancionadores correspondientes. En este sentido, una vez advertida

la existencia de una posible infracción, la AMP después de hacer las diligencias previas oportunas, incoará al presunto infractor un expediente sancionador. En cualquier caso, es preceptiva la notificación del pliego de cargos al presunto infractor para que pueda formular las alegaciones que considere pertinentes antes de que se dicte la resolución.

En la tramitación de procedimientos sancionadores por hechos sucedidos en el ámbito de los puertos operados mediante contratos de servicios, es obligatoria la audiencia al concesionario por un término no mayor de cinco días hábiles, contados a partir de su notificación oficial.

En cualquier circunstancia, los afectados por medidas y sanciones de conformidad a esta ley, tendrán el derecho de audiencia en el que se les garantice el debido proceso.

MEDIDAS CAUTELARES

Artículo 232

Incoado el expediente sancionador, la AMP podrá adoptar mediante acuerdo motivado, las medidas cautelares de carácter provisional que sean necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pueda recaer, para preservar los intereses generales o para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción.

La AMP podrá ordenar la paralización inmediata de las obras o de las instalaciones y la suspensión de los usos y de las actividades que no disponen del título administrativo correspondiente o que no se ajustan a las condiciones del título otorgado.

La AMP puede cercar el recinto de las obras o de las instalaciones y ordenar la retirada de los materiales, de la maquinaria o de los equipos que se utilizan en las obras o actividades a cargo del interesado. A estos efectos, la AMP puede requerir, si lo considera conveniente, la colaboración de la fuerza pública.

En los casos de inexistencias de título correspondiente, la persona interesada solicitará a la AMP el título respectivo, o en su caso, ajustará las obras o la actividad a lo que tenga otorgado, en el plazo que fije la notificación de la orden de suspensión.

Transcurrido el plazo a que se refiere el inciso anterior sin que el interesado haya cumplido lo que se prescribe, la AMP podrá ordenar la demolición de las obras o el desmantelamiento de las instalaciones, a costa y cargo de la persona interesada, e impedirá definitivamente los usos o las actividades no autorizados. La AMP procederá de igual forma cuando el título sea denegado por no ajustarse a la normativa vigente.

Así mismo, la AMP puede ordenar la adopción inmediata de las medidas necesarias para evitar los daños que pueda provocar un buque u otra embarcación en peligro de hundimiento o en situación de causar daños a bienes o elementos portuarios o a otras embarcaciones. También podrá ordenar la inmediata retención, por causa justificada, de los buques y de las embarcaciones para garantizar las posibles responsabilidades administrativas o económicas de sus propietarios, representantes autorizados, capitanes o patrones, sin perjuicio de que esta medida cautelar pueda ser sustituida por la constitución de un aval suficiente.

CAPITULO III DE LAS MULTAS Y SU GRADUACIÓN

GRADUACIÓN DE LAS MULTAS

Artículo 233

Las infracciones, sean marítimas o portuarias, reguladas por la presente Ley, se sancionan con las multas siguientes:

1. Las infracciones leves, hasta 12,000.00 Derechos Especiales de Giro;
2. Las infracciones graves, de 12,001.00 hasta 48,000.00 Derechos Especiales de Giro; y
3. Las infracciones muy graves, de 48,001.00 hasta 96,000.00 Derechos Especiales de Giro.

La cuantía de las multas se graduará de acuerdo a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción, considerando los daños y perjuicios producidos, el riesgo objetivo causado a los bienes o a las personas, la relevancia externa de la conducta infractora, la existencia de intencionalidad y la reincidencia.

A efectos de la graduación de sanciones, se considera reincidencia la comisión de una infracción de la misma naturaleza antes de que haya prescrito la infracción anterior.

Si un mismo hecho u omisión es constitutivo de dos infracciones o más, o si de la comisión de una infracción se deriva necesariamente otra, se impone únicamente la sanción correspondiente a la infracción más grave de las cometidas.

CAPÍTULO IV DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES PORTUARIAS ESPECIALES

INFRACCIONES Y SANCIONES SOBRE CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DE PUERTOS

Artículo 234

Las autorizaciones para la construcción y la explotación de puertos, dársenas e instalaciones marítimas, en materia de infracciones y sanciones se regulan según los siguientes casos:

1. No cumplir con las condiciones de construcción, operación y explotación de los puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias de acuerdo con lo establecido en los reglamentos, programa maestro de desarrollo portuario, contratos de gestión y normas oficiales salvadoreñas, de 6,000.00 a 120,000.00 Derechos Especiales de Giro;
2. Construir, operar y explotar terminales marinas e instalaciones portuarias sin la autorización respectiva de la AMP, de 60,000.00 a 120,000.00 Derechos Especiales de Giro;

3. Prestar servicios portuarios sin el permiso o contrato correspondiente, de 30,000.00 a 60,000.00 Derechos Especiales de Giro;
4. Construir embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares sin el permiso o autorización de la AMP, de 12,000.00 a 30,000.00 Derechos Especiales de Giro;
5. Ceder totalmente los derechos y obligaciones derivados de la concesión sin la autorización de la AMP, de 180,000.00 a 240,000.00 Derechos Especiales de Giro;
6. Aplicar tarifas superiores a las autorizadas, con 60,000.00 a 90,000.00 Derechos Especiales de Giro;
7. Efectuar modificaciones substanciales al programa de inversiones del operador portuario sin autorización de la AMP, de 18,000.00 a 90,000.00 Derechos Especiales de Giro;
8. No presentar los informes solicitados por la AMPL o por la AMP, con 4,000.00 Derechos Especiales de Giro;
9. No registrar las modificaciones menores al programa de inversión de los operadores portuarios, de 18,000.00 a 30,000.00 Derechos Especiales de Giro; y
10. Las demás infracciones a esta ley o a sus reglamentos, de 4,000.00 a 60,000.00 Derechos Especiales de Giro.

En caso de reincidencia, se aplicará multa por el doble de las cantidades señaladas en este artículo.

Al imponer las sanciones a que se refiere el presente artículo, la AMP deberá considerar los criterios siguientes: La gravedad de la infracción, los daños causados y la reincidencia.

El que sin haber previamente obtenido una autorización o permiso de la AMP o sin el respectivo contrato de gestión, ocupe, construya o explote áreas, terminales marinas o instalaciones portuarias, o preste servicios portuarios, perderá en beneficio del Estado, las obras ejecutadas, las instalaciones establecidas y todos los bienes muebles e inmuebles, dedicados a la explotación, sin perjuicio de la aplicación de la multa que corresponda. En su caso, la AMP podrá ordenar que las obras e instalaciones sean demolidas y removidas por cuenta del infractor.

MANEJO DE COSTAS Y RESTRICCIONES SOBRE EL USO DE PLAYAS

Artículo 235

Se prohíbe a todas las embarcaciones la descarga de basura, petróleo y sus derivados, descargas de aguas residuales y otros elementos peligrosos o nocivos que pudieran contaminar o dañar las aguas bajo la jurisdicción de El Salvador.

En el Reglamento correspondiente, se deberán señalar las excepciones siguientes: cuando exista

peligro inminente para la vida humana o para la seguridad de una nave; y cuando se efectúen dragados que tiendan a facilitar la navegación o a preservar el equilibrio ecológico marino.

La contaminación del mar que contravenga las disposiciones generales que se establezcan sobre la materia, estará sujeta a las multas y sanciones siguientes: multas de 36,000.00 a 120,000.00 Derechos Especiales de Giro; clausura temporal, definitiva, parcial o total de la instalación; arresto administrativo por hasta 36 horas; y suspensión o revocación de permisos, licencias o autorizaciones.

Además de las sanciones administrativas, se podrán imponer las sanciones establecidas en las demás leyes de la República.

FACULTAD DE LOS INSPECTORES NAVALES

Artículo 236

Los inspectores navales de la AMP podrán abordar a cualquier barco que se sospeche transporta una carga con intención de verterla ilegalmente al mar; examinar cualquier sustancia o carga; exigir la inspección de toda la documentación y permisos; acompañar a barcos a fin de asegurar que el vertimiento se realiza en los lugares adecuados; y detener a cualquier barco durante el tiempo que fuera necesario para realizar una debida inspección. Los propietarios y tripulación de una nave deben brindar plenas facilidades a la inspección.

Un inspector, de conformidad a la reglamentación respectiva, podrá requerir la detención de un buque en el puerto hasta que se haya subsanado una infracción a las normas nacionales que apliquen sobre la materia de vertimientos en el mar; además, los propietarios y la tripulación de un barco están sujetos a la serie ascendente de multas, de acuerdo con la gravedad de la infracción.

Estas sanciones incluyen:

1. Multas de 4,000.00 a 12,000.00 Derechos Especiales de Giro por vertimientos de sustancias no autorizadas y que poseen riesgos de contaminación;
2. Multas de 1,500.00 a 6,000.00 Derechos Especiales de Giro por vertimientos no autorizados de sustancias que no se incluyen en los anexos de vertimiento I o II, del Convenio Internacional Sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertidos de Desechos Sólidos y Otras Materias, del año 1972, pero que representan un riesgo de contaminación;
3. Multas de 3,000.00 a 6,000.00 Derechos Especiales de Giro por el abandono de barcos o plataformas; y
4. Multas de hasta 12,000.00 Derechos Especiales de Giro, además de las multas civiles correspondientes, cuando el propietario u operador de un barco efectúa un vertimiento por circunstancias contingentes y no informe a la Autoridad Portuaria Local de tal hecho.

La aplicación de las multas bajo el Reglamento de vertimientos en el mar es independiente de

la aplicación de las sanciones o multas a que hubiera lugar de acuerdo con otras leyes y reglamentos, así como también de lo establecido en convenios y tratados internacionales suscritos y ratificados por el Gobierno de la República de El Salvador.

MULTAS FACULTADAS A LOS INSPECTORES NAVALES

Artículo 237

La AMP a través de sus inspectores navales, impondrá multas entre 200.00 a 1,500.00 Derechos Especiales de Giro, en los casos siguientes:

1. Cuando las empresas navieras incumplan los requisitos siguientes que se requieren para actuar como naviero o empresa naviera salvadoreña: Ser salvadoreño o sociedad constituida conforme a las leyes salvadoreñas; Tener domicilio social en territorio nacional y estar inscrito en el Registro Marítimo Portuario Nacional.
2. Cuando las empresas navieras y operadoras, carezcan de seguro de responsabilidad en caso de la muerte o lesiones de los viajeros por daños causados con motivo de la prestación del servicio, salvo que pruebe que el accidente no le es imputable; así como en los casos de equipajes registrados como si se tratara de transporte de mercancías, así como de los efectos personales y de los equipajes de cabina, si se prueba que la pérdida o avería se debe a falta suya o de sus empleados.

MULTAS A CAPITANES DE EMBARCACIONES

Artículo 238

La AMP impondrá multas de 12,000.00 a 25,000.00 Derechos Especiales de Giro a los capitanes de las embarcaciones, en los casos siguientes:

1. Cuando los capitanes de embarcaciones incurran en las infracciones siguientes:
 - a) Poseer embarcaciones abanderadas en más de un país y no tener marcado el nombre de las mismas y el puerto de matrícula;
 - b) Falta del despacho de salida del puerto de origen, de embarcaciones que arriben a puerto;
 - c) No utilizar el servicio de pilotaje o remolque, cuando éste sea obligatorio.
2. Hacerse a la mar, cuando por mal tiempo o previsión de él, la AMPL prohíba salir;
3. No justificar ante la AMPL las arribadas imprevistas o forzosas de las embarcaciones;
4. Atentar contra la seguridad de la embarcación, de los bienes y personas en ella transportadas, así como contra la infraestructura y superestructura de los puertos en

donde recalca;

5. Cuando los capitanes o patrones de las embarcaciones incumplan con la asignación del número de tripulantes que corresponde a una embarcación, y que incumpla su respectiva capacitación;
6. Cuando los capitanes y patrones de embarcaciones, no posean a bordo de la embarcación el original del certificado de matrícula de la embarcación;
7. Cuando los capitanes de embarcaciones, incumplan los requerimientos sobre la seguridad común de la embarcación; y
8. Cuando los capitanes o patrones de las embarcaciones, incumplan con su responsabilidad de ejercer el mando, vigilando que se mantenga el orden y la disciplina a bordo, sin que tal ejercicio de competencia se interprete como una actuación en defecto de las autoridades salvadoreñas; asimismo, cuando tengan conocimiento de la comisión u omisión de actos que supongan el incumplimiento de los ordenamientos legales en vigor y no den aviso oportuno a las autoridades correspondientes.

MULTAS A PROPIETARIOS DE EMBARCACIONES

Artículo 239

La AMP impondrá multas de 12,000.00 a 30,000.00 Derechos Especiales de Giro, a los propietarios de embarcaciones o a las empresas navieras, en los casos siguientes:

1. Por proceder al desmantelamiento de una embarcación, sin la autorización de la AMP;
2. Por no efectuar en el plazo que fije la AMP, la señalización, remoción o extracción de embarcaciones, aeronaves o artefactos navales a la deriva, hundidos, varados o abandonados;
3. Cuando los navieros, para la explotación de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje, no cuenten con el respectivo permiso de la AMP, en los casos de prestación de los siguientes servicios:
 - a) Transporte de pasajeros y cruceros turísticos;
 - b) Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas salvadoreñas, o mediante las embarcaciones extranjeras depositadas en una marina turística autorizada;
 - c) Remolque maniobra y lanchaje en puerto, excepto cuando tengan celebrado contrato con el administrador portuario, conforme a lo que establece la presente Ley.

4. Por no cumplir con la prohibición relativa a que toda embarcación no deberá arrojar lastre, escombros, basura, derramar petróleo o sus derivados, aguas residuales de minerales u otros elementos nocivos o peligrosos, de cualquier especie que ocasionen daños o perjuicios en las aguas de jurisdicción salvadoreña;
5. Porque los buques que naveguen en las zonas marinas salvadoreñas no cuenten con seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil;
6. Abanderar o matricular una embarcación o artefacto naval en otro Estado, sin haber obtenido previamente la dimisión de la bandera salvadoreña; y
7. Las personas naturales o jurídicas que actúen como agente naviero u operador, sin estar inscritos en el REMS.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES GENERALES EN MATERIA DE INFRACCIONES Y SANCIONES

INCUMPLIMIENTOS DE LAS PARTES

Artículo 240

El incumplimiento de cualquiera de los actos vinculados a la actividad marítima y portuaria, obligaciones contractuales o violaciones a las disposiciones y reglamentos de la AMP, constituyen infracciones sujetas de multas.

Las penalidades o multas que la AMP aplique ante infracciones de personas naturales o jurídicas vinculadas con la actividad marítima portuaria en El Salvador, serán sancionadas tanto por acción como por omisión de obligaciones legales, reglamentarias o contractuales. En los casos de operaciones portuarias privadas, el titular de éstas será responsable frente a la AMP por los hechos u omisiones que cometan personas naturales o jurídicas que desarrollen actividades en el área bajo su responsabilidad.

EJECUCIÓN DE GARANTÍAS

Artículo 241

Toda penalidad o multa que establezca la AMP en el ejercicio de sus funciones jurisdiccionales, deberá ser cancelada por el responsable dentro de los diez días hábiles posteriores a ser declarada en firme. Vencido dicho plazo sin que la multa no haya sido cancelada, se faculta a la AMP a ejecutar las garantías contractuales que posea o a tomar otras medidas en el mismo sentido a fin de asegurar el cobro de su crédito.

INCUMPLIMIENTOS

Artículo 242

Todo incumplimiento a las disposiciones legales, reglamentarias o contractuales, cometido por

personas naturales o jurídicas vinculadas con la actividad marítima y portuaria, será efectivo de multa a ser aplicada por la AMP. En especial, se aplicarán multas a las siguientes infracciones:

- a. Por atrasos no justificados en el pago de cánones y otras obligaciones a la AMP u otros organismos estatales; y
- b. Por falta de mantenimiento de garantías contractuales.

TITULO VI

CAPITULO UNICO DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ETAPA DE TRANSICIÓN

Artículo 243

En tanto no se encuentre en pleno funcionamiento la AMP, sus competencias y funciones serán ejercidas por el Ente Rector.

ASIGNACIÓN INICIAL

Artículo 244

Para iniciar el funcionamiento de la AMP, autorizase al Ministerio de Hacienda para transferir a la constitución de ésta, el efectivo necesario para el funcionamiento de sus tres primeros meses, en concepto de aporte inicial al patrimonio.

TRANSFERENCIA DE BIENES A LA AMP

Artículo 245

El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano deberá transferir a la AMP los bienes que estime necesarios para garantizar su adecuado funcionamiento.

LIQUIDACIÓN Y EJECUCIÓN DE LOS PRIMEROS DOS EJERCICIOS FISCALES (1)

Artículo 245-A

PARA EL PRESUPUESTO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO FINANCIERO FISCAL 2004 APROBADO PARA LA AUTORIDAD MARÍTIMA PORTUARIA, EN CASO QUE HUBIEREN EXCEDENTES FINANCIEROS AL FINAL DEL MISMO, LAS ASIGNACIONES DE LA PARTE DE EGRESOS DEL SIGUIENTE EJERCICIO FISCAL, SE CONSIDERARAN AMPLIADAS AUTOMÁTICAMENTE CON DICHO EXCEDENTE FINANCIERO QUE SE PERCIBA EN LAS RESPECTIVAS FUENTES ESPECÍFICAS DE LA PARTE DE INGRESOS. (1)

CONSTITUCIÓN DE LA JUNTA DE DIRECTORES

Artículo 246

La Junta de Directores de la AMP deberá ser constituida dentro del plazo de treinta días posteriores a la fecha de entrada en vigencia de esta Ley.

NOMBRAIMIENTO DEL DIRECTOR EJECUTIVO

Artículo 247

El primer Director Ejecutivo de la AMP será nombrado por el CDAMP.

LIBRE COMPETENCIA

Artículo 248

DEROGADO POR D.L. No. 528/04

VIGENCIA DE REGLAMENTOS

Artículo 249

Los reglamentos de la presente Ley deberán ser decretados por el Presidente de la República, en el entendido que mientras no se emitan los nuevos reglamentos, continuará vigente la siguiente normativa: Las Regulaciones Portuarias para el Puerto de Acajutla contenidas en el Decreto Ejecutivo No. 43, de fecha 17 de junio de 1975, publicado en el Diario Oficial No. 278, Tomo No. 248, del 15 de agosto de ese mismo año.

Las tarifas del Puerto de Acajutla, permanecerán vigentes hasta en tanto la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, dentro del plazo de noventa días, someta a aprobación de la AMP el pliego de tarifas que serán aplicados para el referido puerto.

TITULO VII**CAPITULO UNICO
ESPECIALIDAD DE LA LEY Y PRESCRIPCIONES****CARÁCTER ESPECIAL DE LA LEY**

Artículo 250

Las disposiciones de la presente Ley, por su especialidad, prevalecen sobre cualquier otra ley de carácter general o especial que regule la misma materia, exceptuándose aquéllas que de acuerdo al artículo 213 de la Constitución de la República disponga normativas legales para la Fuerza Armada en su rama permanente de la Fuerza Naval.

PRESCRIPCIONES

Artículo 251

Prescribirán en el plazo de cinco años todas las demás acciones que se contemplan en esta Ley, a las que no se les haya señalado un plazo especial.

AUTORIDAD PORTUARIA LOCAL DE LOS PUERTOS MERCANTES ESTATALES

Artículo 252

La CEPA será la autoridad marítima portuaria local de los puertos mercantes estatales bajo su jurisdicción y en éstos tendrá competencias en concepto de administración, operación, mantenimiento y conservación. En representación de CEPA, dicha autoridad será ejercida por el operador de esos puertos.

TITULO VIII**CAPITULO UNICO
DEROGATORIAS Y VIGENCIA****DEROGATORIAS**

Artículo 253

Deróganse los siguientes cuerpos normativos:

- a. Decreto Legislativo de fecha 17 de marzo de 1904, publicado en el Diario Oficial No. 156, Tomo No. 57, del 4 de julio de ese mismo año, en la parte vigente del anterior Código de Comercio: Libro Tercero del Comercio Marítimo;
- b. Los Decretos Legislativos que reforman, adicionan o interpretan los Decretos derogados por las disposiciones contenidas en los literales anteriores.

Por lo demás, continuarán vigentes las leyes y reglamentos sobre legislación marítima portuaria, en lo referente a las materias sobre las que no se haya legislado en la presente Ley.

VIGENCIA

Artículo 254

El presente Decreto entrará en vigencia treinta días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN EL PALACIO LEGISLATIVO: San Salvador, a los diecinueve días del mes de septiembre del año dos mil dos.

Ciro Cruz Zepeda Peña,
Presidente.

Walter René Araujo Morales,
Primer Vicepresidente.

Julio Antonio Gamero Quintanilla,
Segundo Vicepresidente.

René Napoleón Aguiluz Carranza,
Tercer Vicepresidente.

Carmen Elena Calderón de Escalón,
Primera Secretaria.

José Rafael Machuca Zelaya,
Segundo Secretario.

Alfonso Arístides Alvarenga,
Tercer Secretario.

William Rizziery Pichinte,
Cuarto Secretario.

Rubén Orellana Mendoza,
Quinto Secretario.

CASA PRESIDENCIAL: San Salvador, a uno de octubre del año dos mil dos.

PUBLIQUESE,

Francisco Guillermo Flores Pérez,
Presidente de la República.

D. O. Nº 182
Tomo Nº 357
Fecha: 1 de octubre de 2002.

José Angel Quirós Noltenius,
Ministro de Obras Públicas, Transporte y
de Vivienda y Desarrollo Urbano.

REFORMAS :

- (1) D.L. Nº 560, 22 DE DICIEMBRE DE 2004;
D.O. Nº 240, T. 365, 23 DE DICIEMBRE DE 2004.
- (2) D.L. Nº 928, 20 DE DICIEMBRE DE 2005;
D.O. Nº 22, T. 370, 1 DE FEBRERO DE 2006.
- (3) D.L. No. 94, 18 DE AGOSTO DE 2012;
D.O. Nº 154, T. 396, 22 DE AGOSTO DE 2012.
- (4) D.L. No. 732, 10 DE JULIO DE 2014;
D.O. No. 140, T. 404, 29 DE JULIO DE 2014.

DEROGATORIA PARCIAL:

D.L. Nº 528, 25 DE NOVIEMBRE DE 2004;
D.O. Nº 240, T. 365, 23 DE DICIEMBRE DE 2004.

INCONSTITUCIONALIDAD:

***LA SALA DE LO CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, POR MEDIO DE SENTENCIA No. 51-2010, PUBLICADA EN EL D. O. No. 100, T. 407, DEL 4 DE JUNIO DE 2015, DECLARA INCONSTITUCIONAL EL ART. 183 INC. 1° N° 2, POR VULNERAR EL ART. 233, EN RELACIÓN CON LOS ARTS. 120 Y 131 ORD. 30° DE LA CONSTITUCIÓN; EN CONSECUENCIA, TAL VICIO ACARREA LA INCONSTITUCIONALIDAD, POR CONEXIÓN, DE LOS ARTS. 1, 10 Y 11 DEL REGLAMENTO DE OPERACIONES PORTUARIAS, ESPECÍFICAMENTE ACERCA DE LA POSIBILIDAD DE QUE EXISTAN PUERTOS PRIVADOS. (JQ/08/07/15)**

adar

ngcl
6/3/06

JCH
12/09/12

JCH
02/09/14

JQ
08/07/15