

ARTÍCULO 1520. <AVERÍA POR CULPA DE LOS INTERESADOS>. La obligación de contribuir a la avería común subsiste aunque el suceso que hubiere dado origen al sacrificio o gastos se haya debido a culpa de una de las partes interesadas en la navegación, sin perjuicio de las acciones que puedan ejercitarse contra ella.



ARTÍCULO 1521. <CARGA DE LA PRUEBA DEL QUE RECLAMA>. La prueba de que una pérdida o gasto debe ser admitido en avería común será de cargo de la parte que reclama.



ARTÍCULO 1522. <GASTOS SUPLEMENTARIOS CONSIDERADOS AVERÍA>. Todo gasto suplementario realizado en sustitución de otro gasto que se habría considerado avería gruesa, será reputado y admitido con este carácter sin tener en cuenta la economía eventual obtenida por los otros intereses, pero solamente hasta la concurrencia del monto del gasto de la avería gruesa que se evitó.



ARTÍCULO 1523. <LIQUIDACIÓN DE AVERÍA - EXCEPCIONES>. La avería común se liquida, tanto en lo pertinente a las pérdidas como a las contribuciones, sobre la base de los valores que registren los intereses en juego en la fecha y el puerto donde termina el viaje o aventura, exceptuados los efectos de uso personal de la tripulación y los equipajes no registrados.

Esta regla se observará aunque sea distinto el lugar en que deba practicarse la liquidación de la avería.

Concordancias

Código de Comercio; Art. [1507](#); Art. [1559](#)



ARTÍCULO 1524. <INADMISIÓN DE CARGAMENTO COMO AVERÍA COMÚN>. No será admitida como avería común la echazón de cargamentos que no sean transportados con sujeción a las leyes y reglamentos o a los usos reconocidos en el comercio.



ARTÍCULO 1525. <REPARACIONES SUJETAS A DEDUCCIÓN EN LA LIQUIDACIÓN DE AVERÍA GRUESA>. En la liquidación de la avería gruesa, las reparaciones que tengan tal carácter estarán sujetas a deducciones por diferencia de "viejo" a "nuevo" cuando el material o piezas viejas se reemplacen por nuevas, de conformidad con las normas siguientes:

Las deducciones estarán reguladas por la edad del buque a partir de la fecha del registro primitivo hasta la del accidente; sin embargo, las provisiones y artículos de consumo, aisladores, botes de salvamento y similares, equipos de compás giroscópico, aparatos de radiotelegrafía y para situar el buque, sondas ecoicas o similares, máquinas y calderas, estarán reguladas por la edad de las respectivas partes a las cuales aquéllas se apliquen.

Ninguna deducción se hará para las provisiones, artículos de consumo y accesorios que no se hayan utilizado.

Las deducciones se practicarán sobre el costo del material o de las partes nuevas, inclusive la mano de obra y gastos de instalación, pero excluido el costo de desmontaje o desarme de las máquinas.

Los derechos de dique seco y tránsito y gastos de traslado del buque se pagarán íntegramente.

La limpieza y pintura del casco no se pagarán si el casco no ha sido pintado en los seis meses anteriores a la fecha del accidente.

A) Durante el primer año:

Todas las reparaciones se admitirán íntegramente excepto el raspaje, limpieza y pintura o revestimiento de la carena, de los cuales se deducirá un tercio;

B) De uno a tres años:

Deducción sobre el raspaje, limpieza y pintura de la carena como se establece en el literal A).

Se deducirá un tercio sobre las velas, aparejos, cabuyería, escotas cabos (que no sean de hilo metálico y cadena), toldos, encerados, provisiones, artículos de consumo y pintura.

Se deducirá un sexto de las partes de madera del casco, inclusive revestimiento de las bodegas, mástiles, vergas y botes de madera, muebles, tapicería, vajilla, objetos de metal y de vidrio, aparejos, cabuyería y cabos de hilo metálico, equipos de compás giroscópico, aparatos de radiotelegrafía y para situar el buque, sondas ecoicas y similares, cables-cadenas y cadenas, aisladores, máquinas auxiliares, servomotores y conexiones wincher y plumas y conexiones, máquinas eléctricas y conexiones distintas de las máquinas de propulsión eléctrica; las demás reparaciones se considerarán por su valor íntegro.

El revestimiento de metal de los buques de madera o compuestos se pagará íntegramente, tomando como base el costo de un peso igual al peso bruto del revestimiento de metal extraído del buque, deducido el producido de la venta del metal viejo. Los clavos, el fieltro y la mano de obra para colocar el nuevo revestimiento estarán sujetos a la deducción de un tercio;

C) De tres a seis años:

Las deducciones se practicarán como se indica en el literal B), excepto un tercio que se deducirá a las partes de madera del casco, inclusive el revestimiento de las bodegas, mástiles, vergas y botes de madera, muebles, tapicería y un sexto que se deducirá de las partes de hierro de los mástiles y vergas de todas las máquinas (inclusive calderas y sus accesorios);

D) De seis a diez años:

Las deducciones se harán como se indica en el literal C), excepto un tercio que se deducirá de todos los aparejos, cabuyería, escotas, partes de hierro de los mástiles y vergas, equipos de compás giroscópico, aparatos de radiotelegrafía y para situar el buque, sondas ecoicas y similares, aisladores, máquinas auxiliares, servomotores, wincher y plumas y accesorios y cualquier otra máquina (comprendidas calderas y sus accesorios);

E) De diez a quince años:

Se deducirá un tercio de todas las renovaciones, excepto de las partes de hierro del casco, de cemento y de las cadenas-cables, de las cuales se deducirá un sexto, y las anclas, cuyo valor se admitirá íntegramente, y

F) Mayor de quince años:

Se deducirá un tercio de todas las renovaciones, excepto las cadenas-cables de las cuales se deducirá un sexto, y las anclas, cuyo valor se admitirá íntegramente.



ARTÍCULO 1526. <MERCANCÍAS NO CONSIDERADAS AVERÍA GRUESA>. No se considerará avería común la pérdida o daño de que sean objeto las mercaderías cargadas sin el consentimiento del armador o de su agente, ni aquellas que hayan sido objeto de una designación deliberadamente falsa en el momento de su embarque. Pero tales mercaderías deberán contribuir, de acuerdo con su valor real en caso de salvarse.

Las averías o pérdidas causadas a mercaderías que hayan sido falsamente declaradas al embarque por un valor menor que el comercial, serán admitidas por el valor declarado, pero contribuirán por su valor comercial.



ARTÍCULO 1527. <REGULACIÓN DE MERCANCÍAS ARROJADAS AL MAR Y RECOBRADAS>. Las mercaderías arrojadas al mar y recobradas después, entrarán en la regulación de la avería sólo por el valor del menoscabo que hubieren sufrido, más los gastos hechos para salvarlas.

Si el importe de esas mercaderías hubiere sido incluido en la avería común y pagado a los propietarios antes de hacerse el rescate, estos devolverán la cuota percibida, reteniendo únicamente lo que les corresponda en razón de deterioro y gastos de salvamento.



ARTÍCULO 1528. <PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES DE LA AVERÍA GRUESA>. Las acciones derivadas de la avería gruesa prescribirán en el lapso de un año, contado a partir de la fecha en que termine el viaje.

Concordancias

Código de Comercio; Art. [1559](#)

SECCIÓN II.

AVERÍA SIMPLE O PARTICULAR



ARTÍCULO 1529. <DEFINICIÓN DE AVERÍA SIMPLE O PARTICULAR>. Son averías simples o particulares los daños o pérdidas de que sean objeto la nave o la carga, por fuerza mayor o caso fortuito, por vicio propio o por hechos de terceros, y los gastos extraordinarios e imprevistos efectuados en beneficio exclusivo de una u otra.

Concordancias

Código de Comercio; Art. [1748](#)



ARTÍCULO 1530. <SOPORTANTE DE LA AVERÍA SIMPLE O PARTICULAR>. El propietario de la cosa que dio lugar al gasto o recibió el daño, soportará la avería simple o particular.

CAPÍTULO II.

ABORDAJE



ARTÍCULO 1531. <SOPORTE DE DAÑOS POR ABORDAJE POR FUERZA MAYOR>. En caso de abordaje ocurrido por fuerza mayor o por causa que no sea posible determinar en forma inequívoca, soportarán los daños quienes los hayan sufrido.



ARTÍCULO 1532. <ABORDAJE POR CULPA DEL CAPITÁN U OTRO MIEMBRO - RESPONSABILIDAD SOLIDARIA>. Ocurrido el abordaje por culpa del capitán, del práctico o de cualquier otro miembro de la tripulación, de una de las naves, éstos responderán solidariamente con el armador del pago de los daños causados.

Concordancias

Código Civil; Art. [1568](#) [1569](#) [1570](#) [1571](#) [1572](#) [1573](#) [1574](#) [1575](#) [1576](#) [1577](#) [1578](#) [1579](#) [1580](#)



ARTÍCULO 1533. <RESPONSABILIDAD EN EL ABORDAJE POR CULPA MUTUA>. En caso de abordaje por culpa mutua, responderán por partes iguales si no fuere posible determinar la magnitud proporcional de las culpas.



ARTÍCULO 1534. <RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE NAVES POR DAÑOS>. En el caso previsto en el artículo anterior la responsabilidad de las naves será solidaria, respecto de terceros, por los daños causados.

Concordancias

Código Civil; Art. [1568](#) [1569](#) [1570](#) [1571](#) [1572](#) [1573](#) [1574](#) [1575](#) [1576](#) [1577](#) [1578](#) [1579](#) [1580](#)



ARTÍCULO 1535. <CULPA DEL PRACTICO NO MODIFICA RESPONSABILIDAD>. La culpa del práctico no modificará el régimen de responsabilidad por abordaje previsto en las disposiciones que anteceden; pero el capitán o el armador tendrán derecho a ser indemnizados por el práctico, o la empresa a que pertenezca.



ARTÍCULO 1536. <OBLIGACIÓN DEL CAPITÁN EN CASO DE ABORDAJE>. En caso de abordaje, el capitán de cada nave estará obligado, en cuanto pueda hacerlo sin grave peligro para su nave o para las personas a bordo, a prestar auxilio a la otra nave, a la tripulación y a sus pasajeros.

Estará igualmente obligado, en lo posible, a dar noticia a la otra nave de la identificación de la suya, puerto de matrícula, así como de sus lugares de origen y destino.



ARTÍCULO 1537. <ABORDAJE DE NAVES DE UN MISMO DUEÑO - INDEMNIZACIÓN>. Habrá lugar a las indemnizaciones previstas en este Capítulo aún en el caso de que el abordaje se produzca entre naves que pertenezcan a un mismo propietario o que sean explotadas por un mismo armador.



ARTÍCULO 1538. <INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS QUE UNA NAVE CAUSE A OTRA, APLICABLES A COSAS O PERSONAS A BORDO>. Se aplicarán las disposiciones que

antecedan a la indemnización de los daños que una nave cause a otra, a las cosas o personas que se encuentren a bordo de ellas, por ejecución u omisión de una maniobra, por inobservancia de los reglamentos o de la costumbre, aún cuando no hubiere abordaje.



ARTÍCULO 1539. <PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES DERIVADAS DEL ABORDAJE>. Las acciones derivadas del abordaje prescribirán por el transcurso de los dos años, a partir de la fecha del accidente.

CAPÍTULO III.

ARRIBADA FORZOSA



ARTÍCULO 1540. <ARRIBADA FORZOSA LEGÍTIMA O ILEGÍTIMA>. Llámase arribada forzosa la entrada necesaria a puerto distinto del autorizado en el permiso de zarpe.

Concordancias

Código de Comercio; Art. [1625](#)



ARTÍCULO 1541. <CALIFICACIÓN DE ARIBADA FORZOSA>. La arribada forzosa es legítima o ilegítima: La legítima es la que procede de caso fortuito inevitable, e ilegítima la que trae su origen de dolor o culpa del capitán. La arribada forzosa se presumirá ilegítima. En todo caso, la capitanía de puerto investigará y calificará los hechos.



ARTÍCULO 1542. <RÉGIMEN DE GASTOS DE LA ARIBADA FORZOSA>. Los gastos de arribada forzosa provenientes de hechos que constituyen averías comunes o particulares se registrarán por lo dispuesto en el Capítulo Primero de este Título.

Salvo el caso de avería común, los gastos de la arribada ilegítima, serán de la responsabilidad del armador sin perjuicio de su derecho para repetir contra la persona que haya ocasionado la avería.

Concordancias

Código de Comercio; Art. [1473](#); Art. [1518](#)



ARTÍCULO 1543. <RESPONSABILIDAD PARA EL CAPITÁN Y EL ARMADOR>. Ni el armador ni el capitán serán responsables para con los cargadores de los daños y perjuicios que les ocasione la arribada legítima. Pero si la arribada fuere calificada de ilegítima, ambos serán solidariamente obligados a indemnizar a los cargadores.

Concordancias

Código Civil; Art. [1568](#) [1569](#) [1570](#) [1571](#) [1572](#) [1573](#) [1574](#) [1575](#) [1576](#) [1577](#) [1578](#) [1579](#) [1580](#)



ARTÍCULO 1544. <RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL ARMADOR Y CAPITÁN>. El armador y el capitán son solidariamente responsables de los daños y perjuicios derivados de la demora injustificada en la continuación del viaje respectivo una vez que haya cesado la arribada forzosa.

La agencia marítima también será solidariamente responsable si tiene participación en tal demora.

Concordancias

Código de Comercio; Art. [1473](#); Art. [1489](#); Art. [1492](#)

Código Civil; Art. [1568](#) [1569](#) [1570](#) [1571](#) [1572](#) [1573](#) [1574](#) [1575](#) [1576](#) [1577](#) [1578](#) [1579](#) [1580](#)

TÍTULO VII.

DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO



ARTÍCULO 1545. <DEFINICIÓN DE REMUNERACIÓN POR ASISTENCIA Y SALVAMENTO>. Todo acto de asistencia o de salvamento entre naves que haya tenido un resultado útil dará lugar a una remuneración equitativa.

Si de la asistencia o del salvamento se ha obtenido únicamente el salvamento de vidas humanas, el propietario o armador de una nave accidentada reembolsará los gastos o daños sufridos por el asistente o el salvador.

En caso de salvamento de vidas humanas junto con bienes de la navegación, se hará el reparto equitativo de la remuneración entre todos los asistentes o salvadores.

Para los efectos de este artículo no se considerarán como bienes de la expedición los efectos personales y equipajes de la tripulación y de los pasajeros, excepto los equipajes registrados de estos últimos, pero la contribución de cada equipaje no podrá exceder de veinte gramos de oro puro por kilogramo, ni de quinientos gramos de oro puro en total y en ningún caso del valor de los bienes salvados.

PARÁGRAFO. Para los efectos de este artículo, se entenderá por asistencia el socorro prestado por una nave a otra que esté en peligro de pérdida, y por salvamento la ayuda prestada una vez ocurrido el siniestro.

Concordancias

Código de Comercio; Art. [875](#); Art. [1507](#); Art. [1536](#)



ARTÍCULO 1546. <PROHIBICIÓN EXPRESA Y RAZONABLE DEL ASISTIDO - NO REMUNERACIÓN>. Si la asistencia o salvamento fuese prestado a pesar de la prohibición expresa y razonable del asistido o salvado, no habrá lugar a remuneración alguna.



ARTÍCULO 1547. <DERECHO DEL REMOLCADOR A REMUNERACIÓN POR ASISTENCIA O SALVAMENTO DE LA NAVE>. El remolcador no tendrá derecho a remuneración por asistencia o salvamento de la nave objeto del remolque, o de su cargamento, a menos que haya prestado servicios excepcionales que o puedan considerarse comprendidos dentro de la ejecución del contrato de remolque.



ARTÍCULO 1548. <REMUNERACIÓN EN CASO DE PERTENECER LAS NAVES AL MISMO DUEÑO>. Habrá lugar a remuneración aún en el caso de que la nave asistente y la nave

asistida pertenezcan a un mismo propietario.



ARTÍCULO 1549. <FIJACIÓN DEL MONTO DE LA REMUNERACIÓN-DISTRIBUCIÓN>. El monto de la remuneración se fijará por acuerdo de las partes y en su defecto por el juez.

Tal remuneración será distribuida entre los propietarios, armadores, capitán y tripulación, según el caso.

Concordancias

Código de Comercio; Art. [1473](#); Art. [1506](#)



ARTÍCULO 1550. <CONTRATO DE ASISTENCIA Y SALVAMENTO - EQUIDAD DE CONDICIONES>. Todo Contrato de asistencia y salvamento celebrado en momento y bajo la influencia del peligro, a petición de una de las partes podrá ser modificado o aún declarado nulo, cuando las condición acordadas no sean equitativas, y, singularmente, cuando la remuneración resultare en un sentido o en otro notablemente desproporcionada con los servicios prestados.

Concordancias

Código de Comercio; Art. [899](#); Art. [900](#)



ARTÍCULO 1551. <BASES PARA LA FIJACIÓN DE LA REMUNERACIÓN POR EL JUEZ>. Cuando la remuneración deba ser señalada por el juez, este tomará en cuenta, según las circunstancias, las siguientes bases:

- 1) El valor de los bienes salvados, y
- 2) El éxito obtenido, el esfuerzo de quienes han prestado la asistencia o el salvamento, el peligro corrido por la nave asistida, por sus pasajeros y tripulantes, por su cargamento, por los salvadores y por la nave asistente; el tiempo invertido, los daños sufridos y los gastos efectuados, los riesgos corridos por los salvadores, igual que el valor del material por ellos expuesto, teniendo en cuenta, llegado el caso, la disposición más o menos apropiada de la nave asistente para la asistencia o salvamento.

El juez podrá reducir la remuneración, y aún suprimirla, si resultare que los asistentes o salvadores, por culpa suya, hicieron necesaria la asistencia o el salvamento, o si incurrieron en apropiación indebida.



