

# ANTEPROYECTO DE LEY GENERAL DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Febrero 2004

## INDICE

TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES. (arts. 1 a 8)

TÍTULO I. DE LA ORDENACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA NAVEGACIÓN. (arts. 9 a 106)

Capítulo I. Del ámbito de aplicación de las normas de policía. (arts. 9 a 12)

Capítulo II. Del régimen de estancia en aguas interiores y en puerto. (arts. 13 a 31)

Capítulo III. Del régimen general de navegación. (arts. 32 a 40)

Capítulo IV. Del derecho de paso inocente por el Mar Territorial. (arts. 41 a 51)

Capítulo V. De la seguridad de la navegación. (arts. 52 a 62)

Capítulo VI. De la lucha contra la contaminación. (arts. 63 a 75)

Capítulo VII. De la búsqueda y salvamento de vidas. (arts. 76 a 81)

Capítulo VIII. De las facultades de interceptación, inspección y detención de buques. (arts. 82 a 91)

Sección 1ª. De las medidas generales y especiales de intervención. (arts. 82 a 87)

Sección 2ª. Del derecho de persecución. (arts. 88 a 91)

Capítulo IX. De las remociones. (arts. 92 a 100)

Capítulo X. De los buques extranjeros de Estado. (arts. 101 a 106)

TÍTULO II. DE LOS VEHÍCULOS DE LA NAVEGACIÓN. (arts. 107 a 212)

Capítulo I. De los buques, embarcaciones y artefactos navales. (arts. 107 a 117)

Capítulo II. Del registro de buques y de la oficina de matrícula. (arts. 118 a 148)

Sección 1ª. De la Oficina de Matrícula. (arts. 120 a 127)

Sección 2ª. De la inscripción en el Registro de Buques. (arts. 128 a 138)

Sección 3ª. De la documentación de los buques. (arts. 139 a 148)

Capítulo III. De la nacionalidad de los buques. (arts. 149 a 157)

Capítulo IV. De la seguridad de los buques y de las sociedades de clasificación. (arts. 158 a 168)

Capítulo V. Del contrato de construcción naval. (arts. 169 a 177)

Capítulo VI. De la compraventa. (arts. 178 a 183)

Capítulo VII. De los derechos de garantía sobre el buque. (arts. 184 a 212)

Sección 1ª. De los privilegios marítimos. (arts. 184 a 191)

Sección 2ª. De la hipoteca naval. (arts. 192 a 212)

TÍTULO III. DE LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN. (arts. 213 a 253)

Capítulo I. Del naviero. (arts. 213 a 217)

Capítulo II. Del condominio naval. (arts. 218 a 220)

Capítulo III. De la dotación. (arts. 221 a 253)

Sección 1ª. De la titulación, certificación e inspección. ( arts. 230 a 235)

Sección 2ª. Del capitán. (arts. 236 a 253)

TÍTULO IV. DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE. (arts. 254 a 271)

Capítulo I. Del contrato de arrendamiento de buque. ( arts. 254 a 268)

Capítulo II. Del contrato de fletamento. (arts. 269 a 341)

Sección 1ª. Disposiciones generales (arts. 269 a 276)

Sección 2ª. De las obligaciones del porteador. (arts. 277 a 294)

Sección 3ª. De los deberes del fletador. ( arts. 295 a 304)

Sección 4ª. De la plancha y demoras. (arts. 305 a 311)

Sección 5ª. Del conocimiento de embarque. (arts. 312 a 323)

Sección 6ª. De la extinción anticipada del contrato. ( arts. 324 a 328)

Sección 7ª. De la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso. (arts. 329 a 340)

Sección 8ª. De la prescripción. (art. 341)

Capítulo III. Del contrato de pasaje. (arts. 342 a 365)

Capítulo IV. Del contrato de remolque. ( arts. 366 a 371)

TÍTULO V. DE LOS CONTRATOS AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN. (arts. 372 a 396)

Capítulo I. Del contrato de gestión naval. (arts. 372 a 376)

Capítulo II. Del contrato de consignación de buques. ( arts. 377 a 382)

Capítulo III. Del contrato de practicaje. (arts. 383 a 386)

Capítulo IV. Del contrato de manipulación portuaria. (arts. 387 a 396)

TÍTULO VI. DE LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN. ( arts. 397 a 458)

Capítulo I. Del abordaje. (arts. 397 a 406)

Capítulo II. De la avería gruesa. (arts. 407 a 416)

Capítulo III. Del salvamento. (arts. 417 a 436)

Capítulo IV. De los bienes naufragados o hundidos. (arts. 437 a 450)

Sección 1ª. De los derechos de propiedad. (arts. 441 a 443)

Sección 2ª. Del régimen de las extracciones. ( arts. 444 a 450)

Capítulo V. De la responsabilidad civil por contaminación. ( arts. 451 a 458)

TÍTULO VII. DE LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD. (arts. 459 a 472)

Capítulo I. Disposiciones generales. (arts. 459 a 462)

Capítulo II. De los créditos limitables. (arts. 463 y 464)

Capítulo III. De las sumas máximas de indemnización. (arts. 465 a 469)

Capítulo IV. De los fondos de limitación. ( arts. 470 a 472)

TÍTULO VIII. DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO. (arts. 473 a 534)

Capítulo I. Disposiciones generales. (arts 473 y 474)

Capítulo II. De las disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo. (arts. 475 a 505)

Sección 1ª. De los intereses asegurados. (arts. 475 a 479)

Sección 2ª. Del valor asegurado y del coaseguro. (arts. 480 a 483)

Sección 3ª. De los riesgos de la navegación. (arts. 484 a 487)

Sección 4ª. De la conclusión del contrato y deberes del contratante. (arts. 488 a 495)

Sección 5ª. De la indemnización. ( arts. 496 a 504)

Sección 6ª. De la prescripción. (art. 505)

Capítulo III. De las disposiciones especiales de algunas clases de seguros. (arts. 506 a 534).

Sección 1ª. Del seguro de buques. (arts. 506 a 519).

Sección 2ª. Del seguro de mercancías. (arts. 520 a 529)

Sección 3ª. Del seguro de responsabilidad. (arts. 530 a 534)

TÍTULO IX. NORMAS PROCESALES. (arts. 535 a 598).

Capítulo I. Del embargo preventivo de buques. (arts. 535 a 550)

Capítulo II. Del expediente judicial de depósito y venta de mercancías o equipajes. (arts. 551 a 558)

Capítulo III. De la venta judicial de buques. (arts. 559 a 565)

Capítulo IV. Del procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos. (arts. 566 a 579)

Capítulo V. De los expedientes de liquidación de avería gruesa. ( arts. 580 a 590)

Capítulo VI. Del procedimiento sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque. ( arts. 591 a 597)

#### DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Delimitación y publicidad de las zonas de la navegación.

Segunda. Registro de Buques y Oficina de Matrícula.

Tercera. Revisión de las sumas máximas de indemnización.

Cuarta. Juntas Arbitrales marítimas.

Quinta. Infracciones y sanciones administrativas.

#### DISPOSICIÓN TRANSITORIA ÚNICA

Expedientes de salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones.

#### DISPOSICIÓN DEROGATORIA

#### DISPOSICIONES FINALES

Primera. Reforma de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Segunda. Modificación de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Tercera. Carácter estatal de la Ley

Cuarta. Entrada en vigor.

## TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES

### Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. El objeto de la presente Ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima.

2. La navegación por las aguas de los ríos, canales, lagos, embalses naturales o artificiales y demás continentales interiores, que no sean accesibles para los buques desde el mar, se regirá por la legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación.

### Artículo 2. Fuentes e interpretación.

1. A falta de norma escrita aplicable a las materias que seguidamente se regulan, se estará a los usos de la navegación marítima; en defecto de ambos, se recurrirá a los principios deducibles de esta Ley y, en último término, a los del Derecho común.

2. Para la interpretación de las normas de la presente Ley que se inspiren en tratados internacionales vigentes en España, se deberá tener en cuenta su origen y la conveniencia de promover la uniformidad.

### Artículo 3. Zonas españolas de navegación.

Son zonas españolas de navegación las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

### Artículo 4. Aguas interiores.

1. A los efectos de la presente Ley son aguas interiores las aguas marítimas situadas en el interior de las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial.

2. Las aguas interiores incluyen las de los puertos marítimos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar de modo que sean accesibles y navegables por buques o embarcaciones de navegación marítima.

### Artículo 5. Mar territorial.

El mar territorial se extiende, a lo largo de todo el perímetro del litoral español, hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

#### Artículo 6. Zona contigua.

La zona contigua se extiende, a lo largo de todo el perímetro del litoral español, desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.

#### Artículo 7. Zona económica exclusiva.

La zona económica exclusiva se extiende, a lo largo de todo el perímetro del litoral español, desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél.

#### Artículo 8. Navegación de buques de Estado y de guerra.

1. Las disposiciones de esta Ley no se aplicarán a los buques y embarcaciones de Estado, incluidos los de guerra, salvo que en ella se establezca otra cosa.

2. Son buques o embarcaciones de Estado los afectos a la Defensa nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten servicios públicos de carácter no comercial.

3. Son buques de guerra los buques de Estado adscritos a las fuerzas armadas, que lleven los signos exteriores distintivos de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial militar, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina militar.

4. La responsabilidad de la Administración por los daños causados por los buques españoles de Estado se determinará conforme a las normas reguladoras de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas.

## TÍTULO I. DE LA ORDENACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA NAVEGACIÓN

### Capítulo I

## Del ámbito de aplicación de las normas de policía

### Artículo 9. Ambito espacial de aplicación.

1. Las normas de policía de la navegación contenidas en el presente Título serán de aplicación a todos los buques que se encuentren en las zonas españolas de navegación.

2. Lo previsto en el párrafo anterior se entiende sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder a otros Estados con arreglo a los Tratados aplicables así como de lo establecido en esta Ley para los buques de guerra y otros de Estado.

### Artículo 10. Aplicación a buques nacionales.

1. Con la excepción de los de guerra, los buques nacionales quedarán sujetos a las disposiciones de este Título con independencia del lugar en que se encuentren y sin perjuicio de las competencias que, con arreglo a los Tratados aplicables, correspondan a otros Estados ribereños o del puerto.

2. Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación del presente Título respecto de los buques nacionales de Estado, en especial de los afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión de actividades ilícitas.

### Artículo 11. Aplicación a embarcaciones, artefactos navales y aeronaves.

1. Las normas de este Título referidas a buques se entenderán también aplicables a los artefactos navales en la medida en que sean conformes con su naturaleza y actividad.

2. Salvo previsión expresa en contrario, se entenderá que dichas normas se aplican también a las embarcaciones así como a las aeronaves que se encuentren en el agua.

### Artículo 12. Administración marítima.

Las competencias administrativas en materia de navegación corresponden al Ministerio de Fomento, a través de sus órganos centrales y periféricos, sin perjuicio de las que estuvieran reservadas a las Comunidades Autónomas por sus respectivos Estatutos de Autonomía.

## Capítulo II

## Del régimen de estancia en aguas interiores y en puerto

### Artículo 13. Entrada en puerto.

1. Todos los buques podrán entrar en los puertos españoles abiertos a la navegación marítima nacional e internacional, con sujeción en todo caso a las prescripciones contenidas en esta Ley y a las demás de la legislación portuaria, de seguridad, de aduanas, de inmigración y de policía.

2. La autorización para entrar en puerto se concederá por la administración marítima, a solicitud de los navieros, capitanes o consignatarios y quedará siempre supeditada al cumplimiento de la legislación a que se refiere el párrafo anterior.

### Artículo 14. Cierre de puertos.

1. Corresponde al Director General de la Marina Mercante acordar, por razones de necesidad pública o interés social, el cierre duradero de determinadas aguas interiores, puertos y terminales a la navegación de buques así como adoptar las medidas precisas para dar a dichas decisiones la debida publicidad internacional.

2. La administración marítima podrá prohibir provisionalmente la navegación en los puertos y en sus canales de acceso, así como también la entrada y salida de buques, cuando lo aconsejen las condiciones meteorológicas o hidrográficas, existan obstáculos para la navegación o medien razones de orden público.

3. Dicha prohibición podrá asimismo acordarse o condicionarse respecto a los buques que, por presentar graves deficiencias de navegabilidad, pudieran constituir un peligro para la seguridad de las personas o de los bienes.

### Artículo 15. Arribada forzosa.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 253 de la presente Ley en caso de arribada forzosa, el naviero, capitán o consignatario deberá comunicar sus causas a la administración marítima, la cual verificará los motivos que la justifiquen y señalará las formalidades y requisitos especiales que, en su caso, deban cumplirse para tales supuestos.

2. Tales requisitos, que serán igualmente de aplicación en los casos regulados por el artículo 75 de esta Ley, podrán consistir en el condicionamiento, por la Dirección General de la Marina Mercante, de la entrada del buque en un puerto o lugar de abrigo, en función de la concurrencia de determinadas circunstancias que hagan de esta medida la



más adecuada para la seguridad de las personas, del tráfico marítimo, del medio ambiente, y de los bienes. Igualmente podrá condicionarse la arribada a la prestación de una garantía financiera por parte del propietario, naviero o cargador del buque para garantizar los posibles daños que dicho buque pueda ocasionar.

3. A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior y sin perjuicio de la aplicación prioritaria de las previsiones contenidas en el artículo 76, la Dirección General de la Marina Mercante podrá adoptar las medidas que sean precisas y, en especial, las previstas en el artículo 82 de esta Ley.

4. Reglamentariamente se regularán los criterios, casos, procedimientos, cuantía y demás extremos necesarios para desarrollar lo previsto en este artículo.

#### Artículo 16. Régimen general de visita y de estadía.

1. El régimen de visita y de estadía de los buques en los puertos y terminales de embarque y desembarque de mercancías, equipajes y personas se regirá por lo previsto en esta Ley, en la legislación portuaria y en las demás leyes y reglamentos aplicables.

2. Todo buque extranjero deberá tener un consignatario en los puertos nacionales, con la excepción de las embarcaciones de recreo, que podrán ser directamente representadas por su naviero o capitán. La misma obligación de consignación podrá ser reglamentariamente establecida para los buques nacionales.

#### Artículo 17. Polizonaje.

1. El capitán de cualquier buque que se dirija a puerto español deberá informar a la Administración marítima con la antelación suficiente de la presencia de polizones a bordo. Igualmente deberá adoptar las medidas oportunas para mantenerlos a bordo en condiciones dignas hasta su llegada a puerto y entrega a las Autoridades competentes en materia de inmigración y extranjería.

2. En ningún caso podrá obligarse a los Capitanes a retener a bordo a los polizones una vez llegado el buque a puerto, ni a repatriarlos en el buque al puerto de origen, salvo que se trate de buques de pasaje dedicados efectivamente al transporte de pasajeros.

3. El naviero y el consignatario del buque que transporte polizones vendrán solidariamente obligados a satisfacer el coste de su manutención, alojamiento y repatriación por parte de las Autoridades competentes. Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la Administración marítima podrá ordenar la prestación de garantía financiera suficiente so pena de retención del buque en puerto.

4. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las responsabilidades criminales o administrativas en que pudieran incurrir los Capitanes u otros miembros de la dotación cuando existiera connivencia en el embarque de polizones.

#### Artículo 18. Dotaciones de seguridad y maniobras obligatorias.

1. Durante su permanencia en la zona portuaria, los buques deberán contar en todo momento con la dotación necesaria para ejecutar cualquier movimiento o maniobra que ordene la autoridad marítima o portuaria o que proceda para la seguridad del puerto y de las personas y bienes.

2. Cuando razones de seguridad así lo exijan, la administración marítima o portuaria podrá disponer, con cargo al buque, cambios de lugar del sitio de amarre o fondeo o la ejecución de cualquier maniobra, pudiendo llegar, en caso de urgencia, al corte de amarras o cadenas.

#### Artículo 19. Control por la administración marítima.

1. Los buques extranjeros surtos en las aguas interiores o en los puertos nacionales quedan sujetos a los controles y otras medidas que corresponda ejercer a la administración marítima, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación.

2. En tal concepto, la administración marítima podrá ejercer las competencias de intervención, visita e inspección a bordo, detención y sancionadoras previstas en las Leyes y en los Tratados aplicables en España.

#### Artículo 20. Jurisdicción sobre buques extranjeros en puerto.

1. Salvo lo previsto para los buques de Estado, la jurisdicción civil y penal de los tribunales españoles se extenderá a todos los buques extranjeros mientras permanezcan en los puertos nacionales o demás aguas interiores.

2. A tal efecto, la autoridad judicial podrá ordenar la práctica a bordo de las diligencias que sean procedentes así como la entrada y registro en el buque, incluidos sus camarotes, sin más requisito que la comunicación al cónsul del pabellón a la brevedad posible.

3. La jurisdicción de los tribunales españoles existirá incluso después de que los buques extranjeros hayan abandonado las aguas interiores y se encuentren navegando por el mar territorial así como cuando sean detenidos fuera de este en el ejercicio del derecho de persecución.

#### Artículo 21. Excepción de la paz del puerto.

No obstante lo previsto en el artículo anterior, cuando en los hechos hubieran participado únicamente ciudadanos no nacionales y afecten exclusivamente al orden interior de los buques extranjeros, el ejercicio de la jurisdicción penal podrá limitarse a ordenar a las autoridades nacionales que presten a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y fueren procedentes de acuerdo con el Derecho internacional.

#### Artículo 22. Buques de propulsión nuclear.

Sin perjuicio de lo dispuesto en esta Ley para los buques extranjeros de Estado, el régimen de navegación y de entrada y estancia en puerto de los buques de propulsión nuclear se regirá por lo dispuesto en la Ley 25/1964, de 29 de abril, de energía nuclear.

#### Artículo 23. Sustancias de carácter radioactivo.

1. Los buques que transporten sustancias que comporten riesgos radioactivos o nucleares podrán entrar en las aguas marítimas interiores y visitar los puertos abiertos de acuerdo con las prescripciones técnicas y operativas que se establezcan por el Gobierno.

2. En particular, antes de la entrada del buque en la zona de servicio portuaria, los órganos competentes de la administración llevarán a cabo el control de los documentos de seguridad del buque, el control dosimétrico y los demás que procedan para la protección del medio ambiente, pudiendo efectuar controles complementarios durante la estancia del buque en puerto.

3. Si, como consecuencia del control o por cualquier otra causa, se determina que la estancia del buque puede tener efectos peligrosos, los servicios de la administración marítima ordenarán al buque que abandone las aguas interiores en un plazo determinado, sin que de este hecho se derive responsabilidad patrimonial alguna para la administración.

#### Artículo 24. Otras mercancías peligrosas.

1. La manipulación y transporte de mercancías peligrosas se ajustará a las prescripciones del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

2. Reglamentariamente se determinarán las condiciones especiales para la entrada y estancia en puerto de los buques que transporten esas mercancías, así como para su carga, descarga, estiba y manipulación a bordo y en tierra.

#### Artículo 25. Amarre de buques inactivos.

1. La administración marítima o portuaria autorizarán el amarre o fondeo temporal de buques inactivos designando el lugar, período y demás condiciones de permanencia, siempre que no perjudique los servicios portuarios o constituya un peligro para las personas o para los bienes.

2. En todo caso fijará la dotación de seguridad a que se refiere el artículo 18 y podrá exigir garantía suficiente para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo del amarre y, en su caso, los gastos necesarios para la subsistencia de las personas a bordo.

3. Si el buque llegara a constituir en cualquier momento un peligro se aplicarán las normas previstas en el artículo siguiente.

#### Artículo 26. Intervención ante naufragios potenciales.

1. En aquellos casos en que un buque presente peligro de naufragio en las aguas de un puerto o constituya un riesgo grave para las personas o bienes, la autoridad portuaria requerirá al naviero, consignatario del buque o titular del uso o explotación del artefacto para que abandone el puerto o adopte las medidas de reparación u otras procedentes en el plazo fijado al efecto.

2. Incumplido el requerimiento a que se refiere el párrafo anterior, la Autoridad Portuaria podrá proceder a trasladar el buque o su carga, o a la varada, desguace o hundimiento de aquel en un lugar autorizado por los Convenios Internacionales aplicables y en el que no perjudique la navegación o el medio ambiente, siendo los gastos por cuenta del naviero o titular del artefacto, según corresponda.

3. Serán aplicables, en su caso, las normas de venta de restos y protección del crédito administrativo previstas en el Capítulo IX de este Título para las remociones.

#### Artículo 27. Desguace de buques.

1. El desguace de buques se autorizará por la administración marítima en un lugar y por un plazo determinado, siempre y cuando no perjudique la navegación, el medio ambiente o los servicios portuarios.

2. En todo caso se exigirá la baja previa en la matrícula así como la constitución de garantía suficiente para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a las vías navegables, a las instalaciones portuarias o al medio ambiente, así como por remoción de sus restos y la limpieza del área donde se efectúen las operaciones.

#### Artículo 28. Indemnización por daños al demanio marítimo y portuario.

1. Cuando se inicie la instrucción de un expediente sancionador por daños causados por un buque, incluidas sus amarras, cables y cadenas, a las balizas, boyas, canales navegables, esclusas, instalaciones portuarias, cables, tuberías u otras obras pertenecientes al demanio marítimo o portuario, la administración marítima competente podrá exigir al naviero la prestación inmediata de garantía suficiente para la reparación de los daños causados.

2. Incumplido el requerimiento en el plazo fijado al efecto, la administración podrá retener en garantía el buque causante del daño o cualesquiera otro del mismo naviero.

#### Artículo 29. Empleo de medios radioelectrónicos de a bordo.

1. A salvo de la inmunidad prevista en esta Ley para los buques extranjeros de Estado, se prohíbe a los buques que utilicen medios de radionavegación o de radiocomunicación durante su estancia en las aguas interiores y los puertos.

2. Podrán no obstante utilizarse dichos medios en la medida en que ello resulte estrictamente necesario para la seguridad de la navegación o para la realización de operaciones de salvamento marítimo así como para comunicarse con los prácticos y con las autoridades marítimas y portuarias.

3. Los buques que lleven a bordo estaciones terrestres del sistema de comunicaciones por satélites podrán utilizarlas durante su estadía en las aguas interiores y en el mar territorial, respetando el principio de la reciprocidad.

#### Artículo 30. Despacho de buques.

1. Para hacerse a la mar o, en general, para emprender la navegación, todo buque requiere la previa autorización de salida, que otorgará la administración marítima y se denominará "despacho", sin perjuicio de los supuestos de autodespacho por el capitán que se prevean mediante reglamento.

2. El despacho se concederá, a petición del naviero, capitán o consignatario, siempre que se presente la Declaración General y el buque tenga en regla el resto de la documentación y certificados exigibles. El despacho sólo podrá negarse en virtud de causa legal o reglamentaria, por orden judicial o a solicitud de autoridad competente.

3. Reglamentariamente se regulará el régimen de despacho de buques, que deberá contemplar la intervención de la autoridad aduanera y de sanidad, así como la de la administración pesquera en el caso de que se trate de buques pesqueros.

4. El reglamento establecerá un régimen simplificado para las embarcaciones de recreo, para los buques dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores y para todos los que realicen trayectos cortos y de elevada rotación.

#### Artículo 31. Incumplimiento de las normas de despacho.

1. Cuando un buque emprenda la navegación sin despachar o con incumplimiento de las normas de despacho la administración marítima podrá ordenar a su naviero y a su capitán que suspenda la navegación, regrese al puerto de salida o arribe al más próximo y conveniente con objeto de subsanar los defectos y restaurar la situación de legalidad.

2. Los navieros y capitanes deberán cumplir de inmediato las ordenes recibidas sin perjuicio del ejercicio por su parte de las acciones que procedan.

3. En caso de incumplimiento, la administración podrá proceder a ordenar la interceptación y detención del buque o embarcación y aplicar, en su caso, las medidas coercitivas previstas en esta Ley siendo por cuenta del naviero los gastos ocasionados aumentados en un cincuenta por ciento, a cuyo efecto podrá quedar retenido el buque mientras no se pague o garantice su importe.

4. Se aplicarán además las sanciones administrativas que procedan y el capitán, si fuere español, podrá ser, además, sancionado con la suspensión temporal del título por un período de hasta tres años.

### Capítulo III. Del régimen general de navegación

#### Artículo 32. Libertad de navegación.

Sin perjuicio de las restricciones y requisitos establecidos en la presente Ley y de lo que proceda conforme a la legislación de aduanas, sanidad e inmigración, todos los buques podrán navegar libremente por las zonas españolas de navegación, bien sea para atravesarlas en paso lateral o bien para entrar o salir de los puertos o terminales del litoral nacional.

#### Artículo 33. Excepción a la libre navegación.

1. La administración marítima podrá condicionar, restringir o prohibir, por razones de seguridad pública, la navegación por ciertas zonas españolas, en particular en los casos de ejercicios navales de las fuerzas armadas o siempre que el paso de los buques extranjeros por el mar territorial no sea inocente.

2. Dichas medidas podrán ser asimismo adoptadas, sin discriminación de pabellón y respecto a determinadas categorías de buques, cuando ello sea

necesario para prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido.

#### Artículo 34. Detención y fondeo.

1. El derecho a navegar no incluirá el de detenerse o fondear fuera de las zonas de servicio de los puertos, salvo caso de fuerza mayor, autorización expresa de la administración marítima o cuando se trate de embarcaciones dedicadas exclusivamente al recreo que se detengan con tal finalidad en calas o lugares de baño.

2. Los buques obligados a detenerse o fondear en caso de peligro o fuerza mayor deberán avisar de dichas circunstancias, inmediatamente y por todos los medios posibles, a la administración marítima más próxima.

#### Artículo 35. Exhibición del pabellón y submarinos.

1. Los buques que naveguen por las zonas españolas de navegación deberán estar abanderados en un solo Estado y llevar marcado su nombre y puerto de matrícula. Llevarán asimismo izado su pabellón en lugar bien visible cuando naveguen por las aguas interiores, por el mar territorial o se hallen surtos en puerto o terminal nacional.

2. Los buques extranjeros, salvo los de guerra, enarbolarán, junto al suyo, el pabellón español, conforme a los usos marítimos internacionales.

3. Los submarinos extranjeros deberán además navegar en superficie por las aguas interiores y por el mar territorial.

4. Los reglamentos podrán establecer exenciones a la obligación de que las embarcaciones exhiban las marcas, el nombre y el pabellón.

#### Artículo 36. Régimen especial de navegación por la zona contigua.

1. En la zona contigua, el Estado ejercerá sobre los buques extranjeros el control para prevenir las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios y de inmigración que puedan cometerse dentro de sus fronteras, incluido el mar territorial, así como su jurisdicción penal y administrativa, para sancionar a los autores de las infracciones de dichas normas legales.

2. La extracción no autorizada de los objetos arqueológicos e históricos que se encuentren en el lecho o subsuelo de las aguas de la Zona Contigua se considerará como una infracción de las leyes y reglamentos a que se refiere el párrafo anterior.

## Artículo 37. Navegación de buques pesqueros.

1. La navegación de los buques pesqueros nacionales se sujetará, además de a las generales de esta Ley, a las prescripciones especiales establecidas en la legislación pesquera.

2. Salvo autorización expresa de la administración competente y sin perjuicio de lo previsto en el Derecho comunitario y en los Tratados aplicables, queda prohibida la pesca por los buques extranjeros en las aguas interiores españolas y en el mar territorial. No se reputará paso inocente el que comporte cualquier actividad de pesca realizada por dichos buques en el mar territorial.

3. El Gobierno velará porque, al ejercer los extranjeros sus derechos y al cumplir sus deberes en la zona económica exclusiva, tengan debidamente en cuenta los derechos del Estado y cumplan las disposiciones de esta Ley y las de la legislación pesquera, que sean conformes con el Derecho Comunitario e Internacional.

4. Salvo autorización de la administración pesquera, los buques extranjeros en paso por las zonas españolas de navegación no podrán tener sus aparejos de pesca en estado de funcionamiento o de operatividad inmediata.

## Artículo 38. Navegación de buques de investigación.

1. La realización de actividades de investigación científica desde buques extranjeros en las zonas españolas de navegación así como las efectuadas por entidades extranjeras a bordo de buques españoles en dichas zonas, queda sujeta a autorización de la administración marítima, que la concederá o no en cada caso, de acuerdo con las prescripciones reglamentarias dictadas por el Gobierno.

2. En todo caso, la autorización se condicionará a que la investigación se realice con fines exclusivamente pacíficos, contribuya al progreso de los conocimientos sobre el medio marino y no comporte peligro para la seguridad de la navegación o del medio ambiente ni obstaculice el ejercicio de los derechos soberanos y de la jurisdicción del Estado.

3. La investigación no autorizada no podrá, en ningún caso, considerarse incluida en el Derecho de paso inocente por el mar territorial.

## Artículo 39. Cese de las actividades de investigación.

La administración autorizante, podrá ordenar, en cualquier momento y sin derecho de indemnización alguna para los investigadores, la suspensión o el cese de las actividades realizadas con incumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización concedida.



#### Artículo 40. Seguro de responsabilidad civil.

1. Sin perjuicio de los supuestos específicos previstos en esta Ley, los navieros o propietarios y los gestores de buques españoles estarán obligados, con carácter general, a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir por los daños causados a terceros como consecuencia de la navegación de sus buques.

2. Mediante reglamento, el Gobierno establecerá el alcance de la cobertura obligatoria, de acuerdo con las usuales de este ramo en el mercado internacional y teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional.

3. Igualmente el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por las zonas españolas de navegación deberán tener asegurada la responsabilidad civil por daños a terceros, que puedan derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura, que no podrá ser superior a la exigible para los buques nacionales.

#### Capítulo IV. Del derecho de paso inocente por el Mar Territorial

##### Artículo 41. Derecho de Paso Inocente.

1. La navegación por el mar territorial de todos los buques extranjeros, incluidos los de Estado, se sujetará al régimen de paso inocente.

2. A tal efecto, deberán atravesar sin interrupción las zonas abiertas a la navegación, a una velocidad no inferior a la normal para cada clase de buques sin atentar contra la paz, el orden público o la seguridad de España.

3. La detención y fondeo durante el paso se ajustará a lo previsto en el artículo 34.

##### Artículo 42. Cumplimiento de leyes y reglamentos.

Los buques que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial vendrán obligados a respetar la presente Ley y las demás leyes y reglamentos sobre navegación, inmigración, aduanas, sanidad y demás de seguridad pública, así como los relativos a la protección del medio ambiente marino.

##### Artículo 43. Prohibiciones.

1. Además de los supuestos previstos en los Convenios Internacionales aplicables y salvo autorización de la administración marítima, se consideran no inocentes y quedan prohibidas a los buques extranjeros en paso por el mar territorial la realización de actividades submarinas así como aquellas que puedan averiar los cables, tuberías submarinas o instalaciones y equipos al servicio de la navegación o de la explotación de los recursos marinos.

2. Queda asimismo prohibida la utilización de embarcaciones auxiliares, salvo en caso de siniestro o para operaciones de búsqueda y salvamento, la emisión de señales sonoras o luminosas, que no sean las previstas en las normas y reglamentos sobre seguridad marítima y prevención de abordajes y cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

3. Las anteriores prohibiciones serán asimismo de aplicación en las aguas marítimas interiores, sin perjuicio de lo previsto en la legislación portuaria.

#### Artículo 44. Buques que comporten riesgos especiales.

1. Los buques que transporten sustancias radioactivas u otras intrínsecamente peligrosas o nocivas deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución previstas para ellos en los Tratados aplicables.

2. Dichos buques deberán efectuar su paso por las vías, dispositivos y sistemas establecidos conforme a lo previsto en el artículo 59 y seguir las instrucciones especiales de navegación que, en su caso, puedan ser cursadas por la administración marítima.

#### Artículo 45. Exención de tributos de paso.

Los buques extranjeros sólo vendrán obligados al pago de los servicios que efectivamente se les hayan prestado, quedando exentos del abono de tasas u otros derechos de paso por el mar territorial.

#### Artículo 46. Suspensión del paso inocente.

1. Para la defensa de los intereses generales y en particular para velar por la seguridad de la navegación el Gobierno podrá suspender, temporalmente y sin discriminación entre pabellones, el paso inocente en determinadas zonas del mar territorial, con exclusión de aquellas que tengan la consideración de estrechos internacionales.

2. El Gobierno velará porque la adopción de tales medidas alcance la debida publicidad internacional.

#### Artículo 47 . Ejercicio de la jurisdicción civil.

1. Los buques extranjeros que pasen por el mar territorial no podrán ser detenidos o desviados para ejercer la jurisdicción civil respecto a las personas que se hallen a bordo de los mismos.

2. Podrán adoptarse medidas cautelares o ejecutivas respecto a dichos buques cuando estos se hayan detenido o hayan fondeado voluntariamente durante su paso por el mar territorial así como respecto a los que naveguen por el mar territorial después de haber abandonado las aguas interiores del Estado.

3. Dichas medidas podrán ser asimismo adoptadas respecto a los buques en paso lateral, pero sólo por las obligaciones adquiridas y por las responsabilidades en que hubieren incurrido durante su paso.

#### Artículo 48. Ejercicio de la jurisdicción penal.

Sin perjuicio de lo establecido en los Tratados específicos aplicables, la jurisdicción penal española en relación con los buques que se encuentren en el mar territorial se regirá por lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Judicial.

#### Artículo 49. Colaboración respecto a otros delitos en el mar territorial.

A petición del capitán del buque o de un representante diplomático o consular del Estado del pabellón, los órganos jurisdiccionales españoles competentes podrán proceder a una instrucción preliminar y a tomar medidas coercitivas en relación con delitos distintos de los previstos en el artículo anterior, que se hayan cometido a bordo de un buque extranjero durante su paso por el mar territorial.

#### Artículo 50. Notificación a un agente diplomático.

1. El órgano judicial competente notificará a un representante diplomático o consular del Estado de pabellón, a ser posible con anterioridad a su realización, del comienzo de cuantas diligencias y actuaciones lleve a cabo para ejercer su jurisdicción penal.

2. Dicha notificación se hará asimismo cuando se inicie la instrucción a petición del capitán del buque y en virtud de lo dispuesto en el artículo precedente.

#### Artículo 51. Sobrevuelo de aeronaves extranjeras.

El sobrevuelo de aeronaves extranjeras en las aguas interiores y el mar territorial está sujeto a autorización, de acuerdo con las leyes aeronáuticas del Estado y de conformidad con lo previsto en los Convenios internacionales aplicables.

## Capítulo V

### De la seguridad de la navegación

#### Artículo 52. Ayudas a la navegación.

La administración marítima dispondrá lo necesario para establecer y mantener el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación que justifique el volumen del tráfico y exija el grado de riesgo, de acuerdo a los Tratados, Resoluciones y Recomendaciones de carácter internacional, así como para poner a disposición de todos los interesados la información relativa a estas ayudas.

#### Artículo 53. Establecimiento de servicios de practicaaje.

La Administración marítima o portuaria deberá establecer los servicios de practicaaje que resulten necesarios para la seguridad de la navegación.

#### Artículo 54. Carácter obligatorio.

En los puertos o lugares en que se haya determinado la necesidad de la existencia del servicio de practicaaje, éste será obligatorio. En tales casos, antes de entrar en las zonas de practicaaje y con antelación suficiente para proseguir las operaciones de aproximación y demás maniobras requeridas con seguridad, el capitán del buque deberá cursar la solicitud de servicio, absteniéndose de llevar a cabo, salvo en caso de necesidad y hasta tanto el práctico ya se encuentra a bordo, las que precisen dirección asistida.

#### Artículo 55. Exenciones al servicio de practicaaje.

Reglamentariamente podrán establecerse exenciones al servicio de practicaaje, sin que las mismas exoneren a los capitanes de la obligación de procurarse la información precisa para navegar o maniobrar sin riesgo y en general a extremar la diligencia que un buen marino acostumbra a poner de ordinario en el ejercicio de sus funciones.

#### Artículo 56. Reglas de rumbo y gobierno y navegación en zona de hielos.

1. Todos los buques, sin excepción, deberán ajustar su navegación al cumplimiento de las reglas de luces, señales, rumbo y gobierno contenidas en los reglamentos aplicables, en particular en el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar.

2. El capitán de todo buque al que se le haya informado de la presencia de hielos en su derrota o cerca de ella, está obligado, durante la noche, a navegar a una velocidad moderada o a modificar su derrota para distanciarse de la zona peligrosa.

#### Artículo 57. Publicidad de los peligros y ayudas a la navegación.

1. La administración marítima vendrá obligada a difundir periódicamente avisos a los navegantes en los que se de cuenta de los naufragios producidos, los derrelictos conocidos y cualesquiera otras circunstancias que afecten a la seguridad de la navegación en las zonas españolas.

2. Asimismo elaborará y publicará periódicamente libros y documentos de faros y señales y cartas oficiales de navegación en las que habrán de constar los naufragios, bajos y otros obstáculos que afecten de forma duradera a la segura navegación.

#### Artículo 58. Avisos de los capitanes.

1. Los capitanes de los buques están obligados a informar a la administración marítima de los fallos o deficiencias que adviertan en las señales marítimas y en otras ayudas a la navegación así como a dar aviso de los hielos o derrelictos que avisten en su viaje y puedan suponer un peligro inmediato para la navegación.

2. Los capitanes deberán también dar aviso en el supuesto en que se encuentren con temporales extraordinarios y cualesquiera otras causas que supongan un peligro para la navegación.

#### Artículo 59. Vías de navegación y servicios de tráfico marítimo.

1. En interés de la seguridad de la navegación y de conformidad con las normas internacionales aplicables, el Gobierno establecerá el procedimiento, según el cual se designarán, reemplazarán o suprimirán, en las zonas españolas de navegación, las vías, los dispositivos de separación del tráfico y de notificación obligatoria para buques y los sistemas de tráfico marítimo.

2. Dichas vías y dispositivos serán de utilización obligatoria para todos los buques una vez que hayan obtenido la aprobación y publicación internacional que, en su caso, resulte necesaria.

3. En cualquier caso, los sistemas de tráfico marítimo solo podrán ser de empleo obligado cuando estén emplazados en las aguas interiores o en el mar territorial.

#### Artículo 60. Navegación en zonas de baño.

1. Queda prohibida toda clase de navegación en las zonas de baño debidamente balizadas. El lanzamiento o varada de embarcaciones deberá hacerse a través de canales delimitados y señalados al efecto.

2. En los tramos de la costa que no estén balizados como zonas de baño se entenderá que esta ocupa una franja de agua contigua a la costa de una anchura de 200 metros en las playas y de 50 metros en el resto de la costa o riberas. Dentro de estas zonas no se podrá navegar a una velocidad superior a tres nudos, debiendo adoptarse las debidas precauciones para evitar riesgos a la seguridad humana. No obstante la navegación de las unidades menores a que se refiere el artículo 108 se regirán por su normativa específica.

#### Artículo 61. Areas de seguridad.

La administración marítima determinará las áreas de seguridad para los fondeaderos, canales de navegación, zonas adyacentes a los puertos, e instalaciones y lugares de explotación y exploración de recursos naturales en las zonas españolas de navegación, con el fin de preservar la seguridad de la navegación, así como la recalada y salida de los buques que operen en ellas.

#### Artículo 62. Normas especiales para artefactos y plataformas.

1. El emplazamiento de artefactos navales y plataformas o estructuras fijas artificiales en las zonas españolas de navegación deberá quedar debidamente balizado a satisfacción de la administración marítima.

2. En torno a dichos artefactos, plataformas o estructuras se establecerán zonas de seguridad de la navegación en un radio que no exceda de 500 metros a partir de su borde exterior, si bien podrán ir más allá cuando se ajusten a las normas internacionales, que, en su caso, resulten aplicables.

3. Las instalaciones que ya no sean utilizadas deberán ser desmontadas y retiradas por su titular en un plazo razonable, que será fijado por la administración marítima, garantizando siempre la seguridad de la navegación. De no atender el requerimiento en el plazo establecido, la administración marítima podrá utilizar el procedimiento previsto en el Capítulo IX del presente Título.

## Capítulo VI

### De la lucha contra la contaminación

#### Artículo 63. Concepto de contaminación.

A los efectos de esta Ley se entiende por contaminación la introducción directa o indirecta por los buques, en las aguas navegables o en la atmósfera suprayacente, de sustancias o formas de energía que constituyan o puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legítimos de los mares o de otras aguas navegables.

#### Artículo 64. Contaminación operacional.

Se entiende por contaminación operacional la proveniente de la limpieza de tanques y sentinas, la de descarga de aguas sucias y basuras, la de emanaciones de gases de los motores y, en general, toda aquella producida por las operaciones normales de la vida o actividad a bordo de los buques.

#### Artículo 65. Contaminación por vertimiento.

1. Se entiende por contaminación por vertimiento la procedente de la evacuación deliberada de sustancias o materiales desde buques, cuando hubieren sido recibidas a bordo con la finalidad de proceder a dicha evacuación, previa realización o no de un proceso de tratamiento o transformación a bordo.

2. Se considera, asimismo, contaminación por vertimiento, el hundimiento deliberado de buques, embarcaciones, artefactos navales o aeronaves.

#### Artículo 66. Contaminación accidental.

Se entiende por contaminación accidental la derivada de un accidente sufrido por un buque, que produce su naufragio, hundimiento o incendio o la caída al agua o incendio de su carga o de otras sustancias o materiales de a bordo.

#### Artículo 67. Prohibición general de contaminación.

1. Queda prohibido todo acto voluntario de contaminación en las zonas españolas de navegación así como la causada fuera de ellas por buques españoles, salvo en la medida en que se trate de descargas o vertimientos autorizados por los Tratados aplicables.

2. No se considerará inocente el paso de los buques extranjeros por el mar territorial cuando realicen cualquier acto de contaminación intencional y grave.

#### Artículo 68. Excepciones de fuerza mayor.

1. La prohibición contenida en el artículo anterior no se aplicará en casos de fuerza mayor, en los que el acto de contaminación sea necesario para salvaguardar la seguridad de la vida humana o de los buques, no parezca existir otro medio para evitar la amenaza y los posibles daños causados se muestren, con toda probabilidad, inferiores a los que se producirían como consecuencia de cualquier otra actuación.

2. En cualquier caso, el acto contaminante se llevará a cabo de forma que se reduzca al mínimo la probabilidad de que se ocasionen daños a seres humanos o a la flora o fauna de las aguas navegables.

#### Artículo 69. Deberes de la administración marítima.

1. La administración marítima velará por el cumplimiento de todas las normas aplicables, perseguirá y sancionará su contravención y promoverá la adopción de las medidas técnicas y operativas que conduzcan a la preservación del medio ambiente de la navegación.

2. Asimismo y en caso de contaminación producida, adoptará las medidas que estime procedentes para la limpieza de las aguas navegables y para evitar o prevenir daños a su flora y fauna así como al litoral o a las riberas.

#### Artículo 70. Contaminación derivada de la explotación de recursos naturales.

Durante las operaciones de perforación, los trabajos de exploración u otras actividades relacionadas con el aprovechamiento y la explotación de los recursos naturales en las zonas españolas de navegación, la administración marítima controlará el cumplimiento de los requisitos y condiciones impuestos a los titulares de la actividad para la prevención de la contaminación, así como para la eliminación inmediata de sus efectos.

#### Artículo 71. Planes de preparación y lucha contra la contaminación.

1. La administración marítima establecerá un plan nacional de preparación y lucha contra la contaminación para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación accidental por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas.

2. Dicho plan comprenderá todo el ámbito territorial asignado en los Tratados internacionales aplicables, se ajustará a su contenido y



procedimientos e incluirá la coordinación e interrelaciones de las distintas administraciones públicas, organismos y entidades competentes.

#### Artículo 72. Planes de emergencia a bordo.

1. La administración marítima velará por que todos los buques nacionales que transporten hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas lleven a bordo una relación completa de dicha carga así como un plan de emergencia para el caso de contaminación ajustado a las prescripciones contenidas en los Tratados aplicables.

2. Dicha obligación existirá también respecto a los buques extranjeros surtos en puerto español. La administración marítima podrá exigir su exhibición y realizará su comprobación en el marco de sus competencias inspectoras como Estado rector del puerto.

#### Artículo 73. Obligación de notificar actos de contaminación.

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán notificar sin demora a la administración marítima y a la autoridad competente del Estado ribereño más próximo, todo evento de contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas o peligrosas de que tengan conocimiento durante la navegación, de conformidad con los procedimientos que se determinen reglamentariamente a la vista de los Tratados aplicables.

2. La misma obligación tendrán los capitanes de los buques extranjeros que naveguen por las zonas españolas de navegación.

#### Artículo 74. Colaboración internacional.

1. Sin perjuicio de lo previsto en los Tratados específicos aplicables, la administración marítima que sea requerida por otro Estado ribereño en el que se hayan producido actos de contaminación, colaborará con las autoridades de dicho Estado cuando resulte posible y razonable.

2. La asistencia podrá consistir en la participación en las operaciones de lucha contra la contaminación o en la intervención en las diligencias de averiguación del siniestro, procediendo a los interrogatorios y a la inspección de documentos o del buque presuntamente responsable de la contaminación, cuando éste se halle en un puerto o en las aguas interiores nacionales. Dicha asistencia se prestará también a instancias del Estado del pabellón.

3. Cuando exista un peligro real de contaminación en las zonas españolas de navegación, que pueda extenderse a las aguas de otro Estado, este último será inmediatamente informado por vía diplomática.

4. La colaboración prevista en los párrafos anteriores podrá, en todo caso, subordinarse al principio de reciprocidad.

Artículo 75. Entrada o salida de buques potencialmente contaminantes.

1. La administración marítima estará facultada para prohibir o condicionar la entrada en los puertos y demás aguas interiores a los buques cuyo estado de avería o cuyas instalaciones o carga no garanticen el respeto de las normas aplicables para la prevención de la contaminación marina, de acuerdo con los Convenios internacionales aplicables.

2. En cuanto a la salida se estará a lo previsto para las inspecciones de seguridad del buque en los artículos 158 a 166 de la presente Ley.

## Capítulo VII

### De la búsqueda y salvamento de vidas

Artículo 76 .Servicios públicos de búsqueda y salvamento.

1. La administración marítima proveerá los servicios públicos de búsqueda y salvamento que sean necesarios para garantizar que se presta auxilio a cualquier persona que esté en peligro en el mar u otras aguas navegables.

2. Los servicios se extenderán a toda la región de búsqueda y salvamento asignada a España en los Convenios Internacionales, la cual deberá ser debidamente delimitada en los planes de salvamento y en las publicaciones y cartas náuticas oficiales que correspondan.

3. La administración marítima velará para que se preste un pronto y eficaz auxilio en dichas zonas, con independencia de la nacionalidad de las personas en peligro y de las circunstancias en que estas se encuentren.

Artículo 77. Planes nacionales de salvamento.

1. El Gobierno aprobará periódicamente un plan nacional de salvamento, en el que figurarán todos los medios disponibles, los procedimientos esenciales y la coordinación e interrelaciones de las distintas administraciones públicas, organismos y entidades competentes.

2. El plan se ajustará a lo previsto en el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo y contemplará asimismo los acuerdos de colaboración y coordinación que se realicen con los servicios de salvamento de los Estados vecinos.

3. Las Comunidades Autónomas que así lo hubieran asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía tendrán competencia para la ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas interiores y mar territorial correspondientes a su litoral.

#### Artículo 78. Documentación de salvamento a bordo.

1. Los buques nacionales, excluidas las embarcaciones, deberán llevar a bordo un cuadro orgánico de ejercicios, misiones y procedimientos en materia de emergencia a bordo y evacuación del buque.

2. Los buques de pasaje nacionales que operen en rutas fijas, tendrán además a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia.

#### Artículo 79. Empleo de señales de socorro.

Queda prohibido el empleo de señales internacionales de socorro, salvo para indicar que un buque, una aeronave o una persona están en peligro, así como el empleo de cualquier señal que pudiera ser confundida con una señal internacional de socorro.

#### Artículo 80. Facilitación del empleo de medios extranjeros.

1. Reglamentariamente se establecerá un régimen de facilitación de la llegada, utilización y salida de los puertos y aeropuertos nacionales de los buques y aeronaves extranjeros destinados a participar en operaciones de lucha contra la contaminación o de salvamento de personas en las zonas españolas de navegación.

2. Dicho régimen contemplará también las facilidades necesarias para agilizar la entrada, salida y paso rápido por el territorio del personal, mercancías, materiales y equipo destinado a las referidas operaciones.

#### Artículo 81. Investigación de siniestros.

La administración marítima deberá investigar todo siniestro sufrido por cualquier buque en los casos y con arreglo al procedimiento previstos reglamentariamente y, en todo caso, cuando considere que la investigación puede contribuir a determinar cambios que convendría introducir en los Convenios Internacionales sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación o salvamento en que España es Parte.

### Capítulo VIII

## De las facultades de interceptación, inspección y detención de buques

### Sección 1ª. De las Medidas Generales y Especiales de intervención

#### Artículo 82. Medidas generales de intervención ejecutiva.

1. Con carácter general y a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación, de prevenir la contaminación de las aguas navegables y de velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos aplicables, la Administración marítima y los demás órganos competentes de la General del Estado podrán interceptar, solicitar información, visitar, inspeccionar, detener, conducir a puerto y adoptar cualesquiera otras medidas que se estimen necesarias respecto de los buques nacionales que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos o atentar contra las referidas Leyes.

2. Dichas actuaciones procederán también respecto a los buques extranjeros que se hallen en las zonas españolas de navegación, sin perjuicio de lo previsto en esta Ley para los buques extranjeros de Estado y en materia de derecho de persecución.

3. En todo caso se informará de las medidas adoptadas y a la mayor brevedad posible al representante diplomático o consular del Estado de pabellón.

#### Artículo 83. Acceso a bordo y empleo de la fuerza.

1. A los efectos indicados en el artículo anterior, el personal dotado de funciones públicas de inspección o control estará facultado para acceder a los buques en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes.

2. En los supuestos en que se trate de entrada en los camarotes y surja oposición a la misma alegando la inviolabilidad del domicilio se deberá obtener la previa autorización judicial, sin perjuicio del requisito previsto en el artículo 20.2 para los buques extranjeros.

3. En todo caso y de resultar ello necesario, la administración competente podrá adoptar las medidas coercitivas que resultaren necesarias y fueren proporcionales para impedir que el buque infractor se substraiga a las obligaciones, sanciones y responsabilidades que procedan.

4. A tal efecto, podrá recabarse la colaboración de los cuerpos y fuerzas de la seguridad del Estado, quienes actuarán, conforme a lo previsto en su legislación reguladora, incluido, en su caso, el uso de las armas.

#### Artículo 84. Medidas especiales a adoptar en la zona contigua.

1. De modo especial, siempre que tenga conocimiento de que un buque extranjero situado en la zona contigua ha infringido, está infringiendo o se propone infringir las leyes y reglamentos a que se refiere el artículo 36, la administración pública competente tendrá derecho a interceptarlo, solicitar la información o realizar la inspección apropiada.

2. En caso necesario podrá adoptar las demás medidas que sean necesarias y proporcionales para prevenir o castigar la infracción, incluida la detención y conducción a puerto.

#### Artículo 85. Medidas especiales en caso de contaminación.

1. En caso de contaminación o de peligro de contaminación en las zonas españolas de navegación, la administración marítima, adoptará todas las medidas razonables para prevenir, reducir o eliminar el peligro, pudiendo recabar a tal efecto la colaboración de otros órganos y organismos públicos.

2. La administración marítima podrá asimismo, en caso de urgencia, contratar con terceros la ejecución de las medidas preventivas o de limpieza, debiendo resarcir directamente a los contratantes utilizados y sin perjuicio de que el pago pueda imputarse al importe de los avales, garantías y otros recursos obtenidos de los responsables conforme a la legislación vigente.

3. Las mismas potestades tendrá la administración marítima en caso de contaminación por accidente producido en alta mar, siempre que, en el caso de buques extranjeros, represente un peligro de graves daños en las zonas españolas de navegación o en el litoral o que atente contra los intereses conexos.

#### Artículo 86. Obstaculización de vías navegables.

1. En caso de que uno o varios buques impidiesen o estorbasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable o la libre navegación por sus aguas, la administración marítima adoptará, con carácter inmediato, todas las medidas que resulten precisas para restablecer la libre navegación afectada.

2. A los efectos indicados, el Capitán del buque y todos cuantos se hallaren a bordo deberán cumplir sin demora las ordenes impartidas por la administración so pena de responder de las sanciones que procedan y sin perjuicio del ejercicio de las acciones que correspondan con arreglo a las leyes a los que se crean perjudicados.

3. En caso necesario, la administración marítima podrá proceder al traslado y detención del buque en el lugar que se determine y durante el tiempo imprescindible para que se restablezca la normalidad.

Artículo 87. Detenciones injustificadas e indemnización.

1. La administración marítima hará todo lo posible para evitar que los buques sufran detenciones o demoras innecesarias a causa de las medidas que se tomen de conformidad con lo previsto en el presente Capítulo.

2. Las detenciones o demoras innecesarias a que se refiere el apartado anterior obligarán a la Administración responsable de la medida a resarcir los daños y perjuicios que resulten probados.

## Sección 2ª. Del Derecho de persecución

Artículo 88. Infracciones que lo originan.

1. Los buques extranjeros que no sean de Estado podrán ser perseguidos, detenidos y conducidos a puerto cuando hayan infringido las leyes nacionales durante su estadía en las aguas interiores o el mar territorial.

2. El mismo régimen se aplicará en caso de infracción o tentativa de infracción de las leyes y reglamentos a los que se refiere el artículo 36, cuando el buque se encuentre en la zona contigua.

3. Dicho derecho existirá, asimismo, en los supuestos de infracción de las normas relativas a la protección de los recursos marinos y a la lucha contra la contaminación mientras el buque se encuentra en cualquiera de las zonas españolas de navegación.

Artículo 89. Ejecución de la persecución.

1. La persecución comenzará cuando el buque extranjero se encuentre en alguna de las zonas a que se refiere el artículo anterior, según sea el caso, y no obedezca una orden o señal emitida para que se detenga.

2. El derecho de persecución será ejercido por los buques o aeronaves de Estado autorizados por el Gobierno a tal fin y que lleven los signos exteriores pertinentes.

3. La persecución continuará, mientras no sea interrumpida, hasta que el buque perseguido entre en el mar territorial de otro Estado.

Artículo 90. Conducción a puerto nacional.

De conformidad con las disposiciones del presente Capítulo, el buque detenido podrá ser conducido al puerto español más próximo, a los efectos de realizar la pertinente instrucción para la averiguación de los hechos, imposición de la sanción y exigencia de las responsabilidades que, en su caso, correspondan.

### Sección 3ª. De las obligaciones por causa de interés social.

#### Artículo 91. Imposición de obligaciones a navieros y capitanes.

1. La Administración marítima podrá establecer obligaciones a cargo de los navieros y capitanes de los buques nacionales por motivos de salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación, sanitarios u otras causas graves de interés social.

2. En particular, podrá ordenar la participación en operaciones de salvamento de vidas y, en caso de grave riesgo para la seguridad de la navegación o del medio ambiente, la colaboración en operaciones de salvamento de bienes o de lucha contra la contaminación.

3. Sin perjuicio del derecho que, en su caso, les corresponda para accionar directamente frente a los terceros, los navieros podrán exigir, cuando proceda, directamente a la administración el pago de la correspondiente compensación económica por los costes en que hubieran incurrido así como la indemnización de los daños y perjuicios sufridos.

## Capítulo IX. De las remociones

#### Artículo 92. Concepto.

Se entiende por remoción o extracción de interés general la retirada, traslado, desguace o destrucción deliberada de buques naufragados o de bienes hundidos con la finalidad de remover un peligro o un inconveniente para la navegación, para los recursos naturales o para el medio ambiente de las aguas navegables.

#### Artículo 93. Zonas de navegación sometidas al régimen de remociones.

1. Las normas de este Capítulo se aplicarán en todo caso a las remociones de los buques y demás bienes situados en las aguas interiores y en el mar territorial español.

2. Se aplicarán asimismo a los que se encuentren en la zona económica exclusiva cuando la remoción se efectúe por razón de protección de los recursos naturales o del medio ambiente.

#### Artículo 94. Deber de remoción.

1. El naviero o el titular del uso o explotación del artefacto naval o de la aeronave están obligados a remover los buques y demás bienes hundidos.

2. Cuando, a juicio de la administración marítima, resulten afectados los intereses de la navegación, de los recursos naturales o del medio ambiente de las aguas procederá a ordenar la remoción a los sujetos obligados, quienes deberán efectuarla dentro del plazo que al efecto se determine, el cual podrá ser prorrogado en atención a las especiales circunstancias que concurran.

#### Artículo 95. Control de la remoción.

La administración marítima establecerá las garantías o medidas de seguridad que deban seguirse para evitar un nuevo naufragio o hundimiento en las zonas españolas de navegación y determinará, en cada caso, las condiciones y procedimientos que deban seguirse para la realización de las operaciones de remoción, vigilando su puntual y preciso cumplimiento.

#### Artículo 96. Facultad de remoción subsidiaria.

1. En el caso de que la persona obligada no iniciare o concluyere la remoción en el plazo establecido al efecto, la administración marítima podrá acudir a la ejecución subsidiaria, por sí misma o mediante contratos de salvamento o de otra clase con terceros.

2. Todos los costes implicados en la ejecución subsidiaria de la remoción así como de las medidas de seguridad y preventivas complementarias serán a cargo de la persona obligada, sin perjuicio del deber de la administración de abonar a los contratistas el importe de sus facturas.

#### Artículo 97. Afección de los bienes recuperados.

1. Los buques o bienes que pudieran ser recuperados como consecuencia del ejercicio de la facultad de remoción subsidiaria quedarán afectos al pago de todos los gastos ocasionados.

2. Si los gastos no fuesen abonados en los plazos reglamentariamente establecidos, la administración marítima podrá proceder a la enajenación de los bienes a que se refiere el párrafo anterior, cobrándose con la cantidad hasta la que llegue el importe de la venta con preferencia absoluta sobre todos los



demás créditos que puedan gravar al buque, estén o no garantizados con un privilegio marítimo o con hipoteca naval.

3. Si el producto de la venta no fuere suficiente para cubrir los gastos, los obligados seguirán siendo personalmente responsables por la diferencia, cuyo pago se exigirá por la vía administrativa de apremio o, en su caso, mediante los procedimientos judiciales que correspondan ante los tribunales nacionales o extranjeros.

4. El excedente del precio obtenido en la venta, una vez liquidados los gastos y, en su caso, satisfechos los créditos a que se refiere el artículo 565, se ingresará en el tesoro y se asignará a la partida presupuestaria dedicada a subvenir las actividades de salvamento de la administración marítima.

#### Artículo 98. Remoción de buques o bienes no identificados.

1. Cuando se trate de la remoción de buques u otros bienes de pabellón o propiedad desconocida, se aplicarán las disposiciones previstas en el presente Capítulo, realizándose la intimación por medio de edictos, los cuales se publicarán gratuitamente en el Boletín Oficial del Estado.

2. La publicación se hará por un plazo no mayor de diez días, fijado por la administración marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser removido.

3. Si únicamente fuere conocida la nacionalidad del buque o aeronave, además de la publicación por edictos, se deberá dar aviso al cónsul de la nación respectiva.

#### Artículo 99. Naufragio o hundimiento en puerto.

En los supuestos de naufragio de buques o de hundimiento de bienes en aguas interiores portuarias se seguirán las prescripciones relativas a la remoción contenidas en la presente Ley, con la particularidad de que corresponderá a la Autoridad Portuaria el ejercicio de las facultades y acciones contempladas en la misma.

#### Artículo 100. Informe de la Administración Pesquera.

1. En todos los casos en que el motivo alegado para la remoción sea el interés para los recursos biológicos, la administración marítima o la Autoridad Portuaria, según sea el caso, deberán solicitar informe de la administración competente en materia pesquera con carácter previo al inicio de sus actuaciones.

2. Dicho informe se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días o en el que, por razones de urgencia debidamente justificadas, sea fijado por la autoridad solicitante.

## Capítulo X. De los buques extranjeros de Estado

### Artículo 101. Inmunidad.

Con las excepciones previstas en el Derecho internacional y en la presente Ley, los buques extranjeros de Estado gozarán de inmunidad, quedando sujetos únicamente a la jurisdicción del Estado de su pabellón.

### Artículo 102. Navegación por aguas interiores y entrada en puerto.

1. Los buques extranjeros de guerra podrán entrar en las aguas interiores y visitar los puertos abiertos previa autorización, en cada caso, del Gobierno, que se tramitará por vía diplomática y sin perjuicio de las previsiones contenidas en los Tratados concluidos por España. En el caso de otros buques de Estado, bastará con la autorización de la administración marítima, que deberá obtenerse en cada caso y con antelación a la llegada del buque.

2. Se exceptúa de las autorizaciones previstas en el párrafo anterior el caso de avería, mal tiempo u otra causa urgente y determinante de la necesidad de arribada forzosa por razones de seguridad. En estos casos el capitán o comandante del buque deberá informar, sin demora y por todos los medios posibles, al órgano más próximo de la administración marítima o de la Armada, si se trata de un buque de guerra, debiendo seguir sus instrucciones hasta que se trámite la correspondiente autorización por vía diplomática.

3. En los supuestos de que se trate de buques o submarinos de Estado que comporten riesgos nucleares, será además de aplicación lo previsto en los artículos 22 y 23.

### Artículo 103. Actividades prohibidas en el Mar Territorial.

No se considerará inocente el paso de buques extranjeros de Estado por el Mar Territorial que comporte la realización de maniobras u otros ejercicios con armas de cualquier clase o el lanzamiento, recepción o embarque de cualquier tipo de aeronaves o de dispositivos militares.

### Artículo 104. Submarinos de Estado.

1. En el mar territorial y en las aguas interiores, los submarinos extranjeros deberán cumplir lo previsto en el artículo 35.

2. Los submarinos extranjeros que naveguen sumergidos serán invitados a emerger. En caso de impedimento debido a avería, tendrán obligación de señalarlo por todos los medios posibles.

Artículo 105. Medidas respecto a los buques extranjeros de Estado.

1. Los buques extranjeros de Estado que se encuentren en las zonas españolas de navegación e infrinjan las disposiciones de la presente Ley serán requeridos por la Armada para que depongan su actitud y, en su caso, a que abandonen sin demora las aguas interiores y el mar territorial del Estado.

2. El Estado de pabellón será responsable de cualquier pérdida o daño que sea consecuencia del incumplimiento por los referidos buques de las leyes y reglamentos nacionales, especialmente de los relativos al paso por el mar territorial y a la estadía en los puertos y demás aguas interiores nacionales.

Artículo 106. Reglamentación especial.

El Gobierno reglamentará la navegación, admisión y permanencia de buques extranjeros de Estado en las zonas españolas de navegación, teniendo en cuenta las previsiones contenidas en esta Ley y en el Derecho Internacional.

## TÍTULO II. DE LOS VEHÍCULOS DE LA NAVEGACIÓN

### Capítulo I. De los buques, embarcaciones y artefactos navales

Artículo 107.- Concepto de buque.

Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas.

Artículo 108.- Embarcación.

Se entiende por embarcación el buque que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a 24 metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o de utilización.

Artículo 109.- Artefacto naval.

1. Es toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situadas en

un punto fijo de las aguas. También lo es el buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación.

2. No tienen la condición de artefactos navales las obras e instalaciones que por encontrarse permanentemente sujetas al fondo de las aguas, tienen la consideración de bienes inmuebles con arreglo al Código Civil.

Artículo 110.- Naturaleza e identificación del buque.

1. El buque es un bien mueble registrable, compuesto de partes integrantes y pertenencias.

2. Son partes integrantes aquellos elementos que constituyen la estructura del buque, de modo que no pueden separarse del mismo sin menoscabo de su propia entidad.

3. Son pertenencias los elementos destinados al servicio del buque de un modo permanente, pero que no integran su estructura.

4. El buque conserva su identidad aún cuando sus partes integrantes o pertenencias sean sucesivamente sustituidas.

5. El buque se identifica por su nombre, matrícula, numeración de la Organización Marítima Internacional (número OMI), pabellón, arqueo y cualesquiera otros datos que reglamentariamente se determinen. Los datos de identificación se harán constar en todo documento público referente al buque.

Artículo 111.- Accesorios.

Son accesorios los elementos consumibles adscritos al buque de un modo temporal.

Artículo 112.- Negocios jurídicos y derechos sobre el buque.

1. Los negocios jurídicos relativos al buque, la propiedad y los demás derechos que recaigan sobre él comprenderán sus partes integrantes y pertenencias pero no sus accesorios, salvo pacto en contrario.

2. No obstante, quedan exceptuadas las pertenencias de propiedad de un tercero, cuyo dominio conste acreditado por documento público de fecha anterior al correspondiente negocio jurídico o acto generador de gravamen.

Artículo 113. Adquisición del buque.

1. La adquisición del buque deberá constar en documento escrito y para que produzca efectos respecto de terceros deberá inscribirse en el Registro de Buques en virtud de los documentos previstos en el artículo 134 de esta Ley.

2. También se adquirirá la propiedad del buque por la posesión de buena fe, continuada por tres años, con justo título debidamente registrado. Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años.

#### Artículo 114. Copropiedad ordinaria.

La copropiedad ordinaria del buque, embarcación o artefacto naval se regirá por las disposiciones generales de Derecho Común.

#### Artículo 115. Condominio naval.

Cuando la copropiedad de un buque, embarcación o artefacto naval tenga como finalidad su explotación mercantil se regirá necesariamente por las reglas sobre condominio naval contenidas en el Capítulo Segundo del Título III y por lo dispuesto en los dos artículos siguientes.

#### Artículo 116. Derechos sobre la cuota indivisa.

Todo copropietario puede realizar sobre su cuota cualquier acto de disposición o gravamen, con excepción de lo que respecto de la hipoteca naval establece el artículo 197.

#### Artículo 117. Derecho de adquisición preferente.

1. En caso de venta de una cuota indivisa a un extraño a la comunidad, los demás copropietarios tendrán derecho de tanteo y retracto y si son más de uno quienes deciden ejercitar tales derechos, adquirirán en proporción a su respectiva cuota indivisa.

2. El derecho de tanteo podrá ejercitarse en el plazo de nueve días naturales desde el siguiente a aquel en que se notifique de modo fehaciente el propósito de vender, la identidad del comprador, el precio, la forma de pago y las condiciones esenciales de la venta.

3. El derecho de retracto procederá cuando la venta se haya realizado sin la notificación anterior o en condiciones diferentes de las notificadas; y podrá ejercitarse en el mismo plazo contado desde el día en que se tenga conocimiento de la venta ya realizada y, en todo caso, desde su inscripción en el Registro de Buques.

4. Para poder ejercitar el derecho de tanteo y el de retracto, deberá el adquirente o adquirentes consignar el precio de la venta, judicialmente, ante notario, o en un establecimiento destinado a este fin.

## Capítulo II. Del registro de buques y de la oficina de matrícula

### Artículo 118.- Registro y Matrícula.

1. El Registro de Buques radica en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles y es un Registro de titularidades y gravámenes, destinado a proporcionar seguridad a las relaciones jurídicas respecto de los buques que en él se inscriban.

2. La Oficina de Matrícula es un servicio integrado en la Administración marítima, destinado a mantener la identificación y el control administrativo de los buques españoles.

### Artículo 119.- Coordinación entre Registro de Buques y Oficina de Matrícula.

1. Los asientos que se practiquen en el Registro de Buques deberán coordinarse con las anotaciones que se hagan en la hoja de asiento de la Oficina de Matrícula mediante comunicaciones que, directamente, deberán hacerse los titulares del Registro y la Oficina en la forma que reglamentariamente se determine.

2. Los titulares de los Registros de Buques y de las Oficinas de Matrícula sólo tendrán competencia para expedir certificaciones del contenido que sea propio de los respectivos asientos a su cargo, pero no de los que les consten por comunicaciones derivadas de la obligada coordinación entre ambos organismos. No obstante, si se pidiera en uno de ellos certificación referida a extremos contenidos en el otro, deberá admitirse la solicitud y requerir del Registro u Oficina competente que la expida, con objeto de que el solicitante pueda obtener en un solo organismo toda la publicidad formal referida al buque.

3. La inscripción de un buque en el Registro de Buques por cambio de lugar de matrícula sólo podrá practicarse previa presentación de certificación del Registro de procedencia, para coordinar el cierre y la apertura de las hojas registrales.

## Sección 1ª. De la Oficina de matrícula

### Artículo 120.- Objeto y obligatoriedad.

1. La matrícula tiene por objeto el control administrativo de los buques nacionales.

2. La constancia en la hoja de asiento será obligatoria y se practicará conforme al sistema de listas previsto reglamentariamente.

#### Artículo 121.- Publicidad formal.

La Oficina de Matrícula de buques es pública. Cualquier persona podrá obtener certificaciones, extractos y copias, en los términos que se determine reglamentariamente.

#### Artículo 122.- Contenido de la hoja de asiento.

1. En la hoja de asiento de los buques se harán constar los datos de identificación a que se refiere el artículo 110 apartado 5 de la presente Ley, así como cualesquiera otros que legal o reglamentariamente se determinen.

2. Los cambios de titularidad, los gravámenes o sus modificaciones únicamente se harán constar por comunicación del Registro de Buques en que previamente se hubieren inscrito.

#### Artículo 123.- Residencia de los propietarios.

1. Las personas físicas y jurídicas, residentes o domiciliadas en España, podrán matricular buques de su propiedad.

Si la residencia o domicilio fuese en alguno de los países de la Unión Europea, deberán designar un representante o sucursal con domicilio permanente en España.

2. El representante al que se refiere el párrafo anterior podrá ser una persona física o jurídica debidamente acreditada para actuar en su nombre.

3. Los procedimientos judiciales o administrativos incoados en España contra el propietario podrán entenderse, en todo caso, directamente con su representante.

4. La revocación del poder de un representante no producirá efectos ante la Administración en tanto no se designe otro que sustituya al anterior.

#### Artículo 124. Cobertura aseguradora.

La Administración marítima exigirá, con carácter previo a la concesión de la matrícula, la presentación de los documentos que acrediten la existencia de

los seguros obligatorios previstos en la presente Ley, en atención a la actividad a que vaya a dedicarse el buque.

#### Artículo 125. Baja del buque en la matrícula.

1. La baja del buque en la Oficina de matrícula se producirá por las siguientes causas:

- a) Por innavegabilidad definitiva o pérdida total, comprobada y declarada por la Administración marítima competente.
- b) Por presunción fundada de pérdida, después de transcurrido un año desde la última noticia del buque.
- c) Por desguace acordado de oficio o a instancia de los interesados. En este segundo caso se exigirá la previa cancelación de cargas o el afianzamiento del importe de la deuda
- d) Por registro definitivo del buque en el extranjero, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 157 de esta Ley.
- e) Por desaparición de los requisitos exigidos en esta Ley para obtener la matrícula.

2. En los supuestos señalados en las letras a) a d) del párrafo precedente, la baja podrá tramitarse directamente de oficio o a instancia del interesado. En el de la letra e) la baja se tramitará de oficio.

#### Artículo 126. Notificación de la baja.

1. La baja del buque en la matrícula se notificará previamente por el interesado o por la oficina de matrícula a los titulares de hipotecas u otros gravámenes inscritos a fin de que éstos puedan adoptar las medidas apropiadas para proteger sus intereses.

2. En los casos de baja en la matrícula por causas distintas de la venta voluntaria del buque y salvo que los titulares de hipotecas u otros gravámenes inscritos consientan en ello, el cierre de la hoja registral en el Registro de Buques no tendrá lugar hasta transcurridos tres meses desde la correspondiente notificación.

#### Artículo 127.- Embarcaciones y artefactos navales.

La anotación en la Oficina de Matrícula de las embarcaciones y de los artefactos navales se practicará en los casos y con arreglo a los términos que se establezcan reglamentariamente.



## Sección 2ª. De la inscripción en el Registro de Buques

### Artículo 128.- Legislación aplicable.

El Registro de Bienes Muebles, en su Sección de Buques, se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en el Reglamento a que se refiere la Disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio y demás disposiciones complementarias y, en todo lo no previsto, por la Ley y el Reglamento Hipotecarios, que regirán con carácter supletorio en cuanto sean aplicables.

### Artículo 129.- Competencia .

1. El Registro de Bienes Muebles, en su Sección de Buques, se llevará bajo la dependencia del Ministerio de Justicia, estará a cargo de un Registrador de la Propiedad y Mercantil y radicará en las poblaciones que se determinen en las demarcaciones registrales.

2. La inscripción de los buques se practicará en el Registro designado en la demarcación que corresponda al lugar de su matrícula y, la de los buques en construcción, en el de la demarcación que corresponda al lugar en que se construyan.

### Artículo 130.- Bienes inscribibles .

1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán obligatoriamente inscribirse en el Registro de Buques.

2. Sin embargo, será potestativa la inscripción de los buques, embarcaciones y artefactos de titularidad pública y la de los buques y embarcaciones de recreo o deportivos.

3. Los buques en construcción podrán inscribirse en cualquier caso, pero será obligatoria su inscripción cuando vayan a ser hipotecados de conformidad con lo previsto en esta Ley. A estos efectos, se llevará en el Registro de Buques un libro especial para inscribir los actos y contratos relativos a los buques en construcción hasta que, terminada ésta, se trasladen al Libro de Buques construidos en la forma que se determine reglamentariamente.

### Artículo 131. Objeto.

1. El Registro de Buques se llevará por el sistema de folio real.

2. Dicho Registro tiene por objeto la inscripción o anotación de los actos y contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre los buques. También se inscribirán o anotarán la constitución, modificación y cancelación de gravámenes o limitaciones de disponer, arrendamientos y aquellas otras situaciones jurídicas que se determinen reglamentariamente o se prevean en Convenios internacionales o disposiciones especiales.

#### Artículo 132. Inscripción y cierre.

1. La primera inscripción de cada buque en el Registro será de dominio y se practicará en virtud de certificación de la hoja de asiento de la Oficina de Matrícula, acompañada del título de adquisición, que deberá constar en cualquiera de los documentos citados en el artículo 134 salvo que se trate de embarcaciones de recreo o deportivas construidas en serie o de buques procedentes de países cuyas leyes no exijan esa forma de documentación.

2. Para que pueda inscribirse o anotarse en el Registro cualquier otro acto, negocio jurídico o resolución judicial o administrativa relativa al buque, será preciso que la persona que lo otorgue o aquella contra quien se dirija tenga previamente inscrito su derecho.

3. Salvo que del Registro resulten cargas vigentes, el folio real del buque se cancelará mediante una diligencia de cierre a continuación de la última inscripción, practicada en virtud de comunicación de la Oficina de Matrícula que haga constar la baja del buque por alguna de las causas establecidas en esta Ley.

4. Reglamentariamente se regularán las especialidades registrales para las situaciones de cambio temporal de pabellón.

#### Artículo 133. Publicidad formal.

1. El Registro de Buques es público. Cualquier persona podrá obtener información sobre el contenido de sus asientos en la forma que se determine reglamentariamente.

2. El dominio y la existencia o libertad de cargas y gravámenes de los buques sólo podrá acreditarse en perjuicio de tercero por certificación del Registrador, salvo lo dispuesto en la presente ley para los privilegios marítimos.

3. Simultáneamente a la devolución de los títulos que inscriba, deberá el Registrador expedir, en documento separado, certificación de dominio y cargas.

#### Artículo 134. Principio de titulación pública.

1. La inscripción en el Registro se practicará en virtud de escritura

pública, resolución judicial firme o documento administrativo expedido por funcionario con facultades suficientes por razón de su cargo.

2. El notario español o cónsul de España en el extranjero que autorice una escritura pública relativa a buques, embarcaciones o artefactos navales deberá obtener del Registro de Buques, con carácter previo al otorgamiento, la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas y deberá presentarla, directamente o por testimonio, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezcan.

#### Artículo 135. Principio de legalidad.

Los Registradores calificarán bajo su responsabilidad la legalidad de las formas extrínsecas de los documentos de toda clase en cuya virtud se solicite la inscripción, así como la capacidad y legitimación de los que los otorguen o suscriban y la validez de su contenido, por lo que resulte de ellos y de los asientos del registro.

#### Artículo 136. Principio de legitimación.

El contenido del Registro se presume exacto y válido. Los asientos del Registro están bajo la salvaguardia de los tribunales y producen todos sus efectos mientras no se inscriba la declaración judicial de su inexactitud o nulidad.

#### Artículo 137. Principio de fe pública registral.

La inscripción no convalida los actos o contratos que sean nulos con arreglo a las leyes. La declaración de inexactitud o nulidad no perjudicará los derechos de terceros que reúnan los requisitos establecidos en el artículo 34 de la Ley Hipotecaria

#### Artículo 138. Principio de inoponibilidad.

Los actos sujetos a inscripción que no estén debidamente inscritos o anotados no perjudican a terceros de buena fe.

### Sección 3ª. De la documentación de los buques

#### Artículo 139. Documentación de los buques nacionales.

1. Además de los certificados y documentos relativos a la seguridad de la navegación, a la lucha contra la contaminación marina, a la sanidad exterior, al régimen aduanero y otros que procedan de acuerdo con la legislación

nacional y con los convenios internacionales en que España sea parte, todo buque nacional deberá llevar a bordo el Certificado de Matrícula, la Patente de Navegación, el Rol de Despacho y Dotación, el Diario de Navegación, el Cuaderno de Máquinas y, en su caso, el Cuaderno de Bitácora y el Certificado de Seguro.

2. Los documentos a que se refiere el párrafo anterior se ajustarán a los modelos que sean aprobados por la Administración.

#### Artículo 140. Certificado de Matrícula.

El Certificado de Matrícula reflejará de forma literal el contenido del asiento obrante en la Oficina de Matrícula de buques y deberá ser renovado cada vez que en éste se produzca alguna modificación. El Certificado acredita que el buque está legalmente matriculado en España y deberá exhibirse a petición de las autoridades competentes de la administración marítima nacional, de la del Estado ribereño o de la del Estado del puerto.

#### Artículo 141. Patente de Navegación.

La Patente de Navegación acredita la nacionalidad española del buque y que ha sido autorizado para navegar por los mares enarbolando el pabellón nacional. También acreditará la identidad del Capitán o de la persona a la que ha sido conferido el mando del buque. A tal efecto, la Administración marítima anotará en la patente todos los cambios de mando que se produzcan, salvo que reglamentariamente se prevea otra cosa en atención a especiales circunstancias de la navegación.

#### Artículo 142. Rol de Despacho y Dotación.

1. El Rol de Despacho y Dotación acredita el viaje que está realizando el buque, así como el hecho de que lo ha emprendido previo cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios para su despacho.

2. En el Rol se expresarán también la identidad, domicilio, nacionalidad, puesto a bordo, clase de contrato de trabajo, titulación, certificados de capacitación y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la dotación, sin perjuicio de las especialidades previstas reglamentariamente en atención a la clase de navegación.

#### Artículo 143. Diario de Navegación.

Además de las circunstancias establecidas en otras leyes y reglamentos, en el Diario de Navegación se anotarán, por singladuras, todos los acontecimientos relevantes ocurridos. En particular, se tomará nota de los actos del Capitán cuando actúe en el ejercicio de funciones públicas.

#### Artículo 144. Cuaderno de Bitácora.

En los buques en que vayan enrolados dos o más oficiales de puente, deberá llevarse también un libro, denominado Cuaderno de Bitácora, en el que los pilotos de guardia registrarán cuantas vicisitudes náuticas y meteorológicas se produzcan durante la navegación.

#### Artículo 145. Cuaderno de Máquinas.

En el Cuaderno de Máquinas se anotarán el régimen de marcha, el de mantenimiento, las averías, reparaciones y, en general, cuantas vicisitudes se refieran al funcionamiento de las máquinas y demás elementos e instalaciones de la competencia del departamento de máquinas.

#### Artículo 146. Forma de llevar los libros.

1. Los Diarios de Navegación y los Cuadernos de Máquinas y de Bitácora deberán llevarse foliados, rubricados y sellados, hoja por hoja, por la autoridad de la Administración marítima y no deberán contener interlineaciones, raspaduras ni enmiendas. Los asientos deben ser sucesivos y fechados, firmados por el Capitán los del Diario de Navegación, por los pilotos los del Cuaderno de Bitácora y por el jefe del servicio de máquinas los del Cuaderno de Máquinas.

2. Reglamentariamente podrá establecerse un régimen de llevanza de los libros mediante soporte informático u otras técnicas de carácter similar.

#### Artículo 147. Conservación de los libros.

1. Los libros a que se refiere el artículo anterior deberán conservarse durante un año a partir del último asiento practicado, no obstante cualquier cambio de nombre, matrícula, propiedad o pabellón del buque.

2. En los supuestos de cambios de propiedad o de pabellón, los libros serán depositados en las oficinas de la Administración marítima del último puerto de matrícula.

#### Artículo 148. Publicidad de los libros.

El Capitán deberá expedir copia certificada de los asientos pertinentes del Diario de Navegación a toda persona que alegue un interés legítimo. En caso de negativa, el interesado podrá dirigirse a la Capitanía Marítima en cuyo ámbito se encuentre el buque, o a aquélla de su matrícula, a fin de que se obligue al capitán o naviero a expedir y entregar por su conducto la copia

interesada. La Capitanía tramitará esta solicitud salvo que el solicitante carezca patentemente de interés legítimo.

### Capítulo III. De la nacionalidad de los buques

#### Artículo 149. Abanderamiento de buques.

El abanderamiento es el acto que otorga el derecho a enarbolar el pabellón español, y tiene lugar con la entrega de la Patente de Navegación. Todos los buques incluidos en la Oficina de Matrícula estarán abanderados en España.

#### Artículo 150. Pasavante.

La navegación bajo pabellón nacional podrá también realizarse provisionalmente por medio de pasavante y por el tiempo necesario para que un buque, adquirido en el extranjero y en proceso de anotación en la hoja de asiento de la Oficina de Matrícula, pueda realizar los viajes necesarios para llegar a un puerto nacional.

#### Artículo 151. Efectos del abanderamiento.

Los buques debidamente matriculados y abanderados en España tendrán, a todos los efectos, la nacionalidad española.

#### Artículo 152. Prohibición de doble nacionalidad y de doble registro.

1. Fuera de los supuestos de abanderamiento temporal contemplados en esta ley, un buque no podrá estar simultáneamente anotado en la Oficina de Matrícula y en el registro de buques de otro u otros Estados.

2. Los buques matriculados en España enarbolarán únicamente el pabellón español y no podrán cambiarlo sino a través del procedimiento establecido para la baja en la Oficina de Matrícula.

#### Artículo 153. Pérdida de nacionalidad de procedencia.

1. No se autorizará la matrícula o pasavante de un buque hasta que la autoridad del registro extranjero anterior haya acreditado la baja mediante el libramiento del correspondiente certificado.

2. Sin embargo, podrá realizarse la matrícula o concederse el pasavante, cuando la autoridad del registro de procedencia haya librado un certificado

acreditativo de que el buque causará baja en ese registro en el mismo momento y con la misma fecha en que se practique la nueva alta.

Artículo 154. Supuestos de cambio temporal de pabellón.

1. Los buques nacionales arrendados por un residente extranjero podrán ser autorizados para abanderarse temporalmente en el Estado de residencia del arrendatario, en tanto dure el contrato de arrendamiento.

2. Recíprocamente, los buques extranjeros tomados en arrendamiento por residentes en España, podrán ser autorizados a enarbolar el pabellón español por el tiempo de vigencia del contrato.

3. El régimen de cambio temporal de pabellón previsto en esta Ley será asimismo aplicable a los contratos distintos del arrendamiento que produzcan el efecto de transmitir temporalmente la posesión del buque.

Artículo 155. Comienzo y cese del abanderamiento temporal.

1. En el caso de abanderamiento temporal de buques en España, la autoridad encargada de la Oficina de Matrícula no practicará la anotación temporal en la hoja de asiento mientras no se cerciore de la suspensión de la nacionalidad y del derecho a enarbolar el pabellón en el registro de procedencia.

2. La autoridad encargada de la Oficina de Matrícula notificará al anterior Estado de pabellón el momento en que se produzca la baja del abanderamiento temporal en España.

Artículo 156. Régimen de las garantías reales en caso de cambio temporal de pabellón.

1. No se autorizará el cambio temporal de pabellón a los buques matriculados en España en tanto no se hayan cancelado todas las hipotecas y gravámenes inscritos o se haya obtenido el consentimiento por escrito de los titulares de tales hipotecas o gravámenes.

2. A efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, la autoridad encargada de la Oficina de Matrícula anotará en la hoja de asiento correspondiente al buque, con comunicación al Registro de Buques, el Estado cuyo pabellón el buque ha sido autorizado a enarbolar temporalmente. Asimismo, requerirá a la autoridad encargada del registro del Estado cuyo pabellón ha sido autorizado a enarbolar el buque para que haga constar en dicho registro por nota de referencia que el buque está inscrito en España.

3. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo anterior la concesión temporal del pabellón español a buques extranjeros quedará condicionada a la

presentación por los interesados en la Oficina de Matrícula, de certificación emitida por el registro de procedencia acreditativo de la relación de cargas y gravámenes existentes así como del consentimiento del cambio temporal prestado por los correspondientes acreedores.

4. El cambio temporal de pabellón no afectará a la determinación de la ley aplicable a las hipotecas y demás gravámenes inscritos, que seguirá siendo la del registro que tenía el buque inmediatamente antes de producirse el cambio.

#### Artículo 157. Régimen de las garantías reales en caso de cambio definitivo de pabellón

1. A salvo lo dispuesto en el artículo 563, no se autorizará la baja del buque en la Oficina de Matrícula para su registro definitivo en el extranjero a no ser que se hayan cancelado previamente todas las hipotecas y gravámenes inscritos en el Registro de Buques o que se haya hecho constar en el mismo Registro el consentimiento por escrito de todos los titulares de esas hipotecas o gravámenes.

2. Asimismo, la adquisición del pabellón español quedará subordinada al consentimiento de todos los titulares de los gravámenes inscritos y no cancelados en el registro de procedencia.

#### Capítulo IV. De la Seguridad de los buques y de las sociedades de clasificación

#### Artículo 158. Requisitos de seguridad de los buques nacionales.

Los requisitos de seguridad y los relativos a la prevención de la contaminación de los buques y embarcaciones nacionales se determinarán y controlarán de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y de la navegación que efectúen.

#### Artículo 159. Programas de inspecciones.

El control técnico de los requisitos de seguridad y de los exigibles para prevenir la contaminación se realizará por los órganos competentes de la administración marítima, mediante los planes y programas de inspecciones ordinarias y extraordinarias que reglamentariamente se establezcan.

#### Artículo 160. Costo de las inspecciones.

Las inspecciones, cualquiera que sea su naturaleza y finalidad, se efectuarán a cargo del naviero del buque o embarcación, salvo que se trate



de inspecciones extraordinarias que resulten injustificadas.

#### Artículo 161. Paralización del buque.

Cuando de las inspecciones a que se refieren los párrafos anteriores resulte que el buque o embarcación no se encuentra en condiciones de navegabilidad o no cumple la normativa de seguridad y contaminación, podrá ser suspendido en la prestación de sus servicios o en la realización de sus navegaciones hasta que el naviero haya subsanado los defectos encontrados.

#### Artículo 162. Emisión de certificados de seguridad.

1. La administración marítima otorgará los correspondientes certificados de seguridad y de prevención de contaminación a los buques y embarcaciones nacionales que sean inspeccionados y que reúnan las condiciones previstas en la legislación aplicable.

2. Las inspecciones materiales que sirvan de base a la emisión de dichos certificados podrán ser delegadas en sociedades de clasificación, en los casos y condiciones previstos reglamentariamente.

#### Artículo 163. Exhibición de los certificados.

Los certificados de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques serán exhibidos a bordo, en lugar bien visible y de fácil acceso.

#### Artículo 164. Efecto de los certificados.

1. Los certificados expedidos regularmente presuponen el correcto estado del buque en lo referente a su objeto, salvo prueba en contrario.

2. La carencia o el vencimiento de los certificados de seguridad implica para el buque la imposibilidad de navegar o de prestar los servicios a los que se halla destinado, salvo las excepciones que puedan establecerse reglamentariamente para circunstancias especiales.

#### Artículo 165. Inspección de buques extranjeros.

La administración marítima inspeccionará los buques y embarcaciones extranjeros surtos en los puertos nacionales en los casos previstos en los Tratados, en las disposiciones de la Unión Europea y, en todo caso, cuando existan dudas razonables sobre sus condiciones de navegabilidad o sobre las relativas a la protección del medio ambiente marino.

#### Artículo 166. Detención de buques extranjeros.

De acuerdo con lo establecido en los Convenios Internacionales aplicables, en los casos en que de la inspección resulte que la navegación o el servicio del buque o embarcación no puede hacerse en las debidas condiciones de seguridad para las personas a bordo y para el medio ambiente, la autoridad administrativa podrá impedir su salida, la realización de su actividad, o adoptar las medidas oportunas, hasta que sean subsanados los defectos encontrados, dando cuenta de ello al Cónsul del Estado del pabellón.

#### Artículo 167. Función y responsabilidad de las Sociedades de Clasificación.

1. Por el contrato de clasificación la sociedad de clasificación certifica que un buque o cualquiera de sus partes o pertenencias cumple con lo establecido en las correspondientes reglas de clase.

2. Las sociedades de clasificación responderán de los daños y perjuicios que se causen a quienes contraten con ellas y que sean consecuencia de la falta de diligencia de aquéllas en la inspección del buque y en la emisión del certificado.

3. La responsabilidad de las sociedades de clasificación frente a terceros se determinará con arreglo al derecho común.

#### Artículo 168. Artefactos navales.

Reglamentariamente se determinarán las especialidades relativas al régimen de inspección y certificación de los artefactos navales.

### Capítulo V. Del contrato de construcción naval

#### Artículo 169. Concepto y régimen.

1. Por el contrato de construcción naval una parte encarga a otra la construcción de un buque, a cambio de un precio. Los materiales podrán ser aportados, en todo o en parte, por cualquiera de los contratantes.

2. Salvo lo previsto en el artículo 174 apartado 4, las normas del presente Capítulo sólo serán aplicables en defecto de pacto libremente convenido por las partes.

#### Artículo 170. Forma del contrato.

El contrato de construcción naval deberá constar por escrito, que adoptará la forma de escritura pública para poder ser inscrito en el Registro de Buques.

#### Artículo 171. Adquisición del dominio y riesgo de la obra.

1. La propiedad del buque en construcción corresponde al constructor hasta el momento de su entrega al comitente.

2. Los materiales y equipo suministrados por el comitente se mantendrán en su propiedad hasta el momento en que sean incorporados al buque.

#### Artículo 172. Obligación de construir.

La construcción del buque debe realizarse conforme a las características pactadas en el contrato y, en su caso, en las especificaciones y planos, prevaleciendo en caso de discrepancia el primero sobre las segundas y éstas sobre los últimos.

#### Artículo 173. Obligación de entrega y recepción.

1. El buque será entregado en el lugar y fecha pactados, una vez cumplidas las pruebas de mar, acompañándose los documentos necesarios para su despacho.

2. El retraso culpable que supere los treinta días dará lugar a la indemnización de perjuicios y, en su caso, a la resolución del contrato, si la demora fuera irrazonable.

3. El comitente podrá negarse a recibir el buque en caso de incumplimiento grave de las especificaciones pactadas, sin perjuicio de su derecho a ejercitar las acciones que le correspondan.

#### Artículo 174. Responsabilidad del constructor.

1. El constructor deberá subsanar los defectos del buque que no fueren manifiestos o no hubieren podido apreciarse razonablemente en el momento de la entrega, siempre que sean denunciados dentro del año siguiente a ésta. Esta obligación no se extenderá a los vicios que sean consecuencia de la mala calidad o inadecuado diseño de los materiales o elementos aportados por el comitente, siempre que el constructor hubiera advertido de esta circunstancia antes de incorporarlos a la obra.

2. Cuando los vicios o defectos hagan al buque inadecuado para su uso normal, el comitente podrá optar por la resolución del contrato.

3. Lo dispuesto en este artículo no excluye la obligación del constructor de indemnizar daños y perjuicios, si procediere, salvo disposición contractual diversa.

4. La responsabilidad establecida en este artículo no será susceptible de exoneración o limitación en caso de dolo o culpa grave del constructor.

#### Artículo 175. Pago del precio.

1. El precio se abonará en el momento de la entrega. Si se hubieran convenido pagos parciales a medida en que avancen los trabajos, el comitente podrá solicitar al constructor certificación de tales efemérides.

2. En caso de pérdida del buque durante la construcción el constructor no podrá exigir el pago del precio, a menos que la destrucción provenga de la mala calidad o inadecuación de los materiales o elementos suministrados por el comitente, o bien haya concurrido morosidad en recibirlo.

#### Artículo 176. Prescripción de acciones.

1. Las acciones nacidas del incumplimiento del contrato de construcción por el constructor prescribirán a los tres años de la entrega del buque.

2. Las acciones nacidas de la falta de pago del precio de la construcción prescribirán al año desde la fecha prevista en el contrato o en su defecto desde que se produjo la entrega.

#### Artículo 177. Embarcaciones y artefactos navales.

Lo dispuesto en el presente Capítulo será asimismo aplicable a las embarcaciones y a los artefactos navales.

### Capítulo VI. De la compraventa

#### Artículo 178. Objeto de la compraventa.

1. Salvo pacto en contrario, la venta del buque comprenderá sus partes integrantes y pertenencias, se encuentren éstas a bordo o en tierra. También podrá comprender los accesorios.

2. A los fines anteriores, formará parte del contrato un inventario detallado que identifique todos los elementos que son objeto de venta con el buque. A falta de inventario o insuficiencia del mismo, se entenderá comprendido en la

venta lo que resulte del Registro de Buques y del título de propiedad del vendedor siempre que conste en escritura pública.

Artículo 179. Forma y eficacia frente a terceros.

1. El contrato de compraventa de buque constará por escrito. Para que produzca efecto frente a terceros, deberá formalizarse en escritura pública autorizada en España por notario o por cónsul de España en el extranjero, e inscribirse en el Registro de Buques.

2. Con carácter previo a la autorización de la escritura, el notario o cónsul deberá obtener del Registro de Buques, la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 180. Transmisión de la propiedad.

1. El comprador adquiere la propiedad del buque mediante su entrega.

2. El otorgamiento de escritura pública constituye la entrega instrumental del buque y transmite su propiedad, salvo pacto en contrario.

Artículo 181. Riesgos y saneamiento.

1. La pérdida y el deterioro que puede sufrir el buque antes de que se realice su entrega será soportado por el vendedor, salvo pacto en contrario. Una vez realizada la entrega, será de cuenta del comprador.

2. El vendedor responderá del saneamiento por evicción y vicios o defectos ocultos, siempre que éstos se descubran en el plazo de tres meses desde la entrega material del buque y el comprador los notifique de modo fehaciente al vendedor en el plazo de cinco días desde su descubrimiento.

Artículo 182. Caducidad.

La acción de saneamiento por vicios o defectos ocultos caduca en el plazo de seis meses desde la notificación.

Artículo 183. Aplicación a otros supuestos.

En tanto su respectiva naturaleza lo permita, las anteriores disposiciones serán también aplicables a:

- a) las embarcaciones y artefactos navales, y

- b) cualesquiera otros negocios jurídicos traslativos del dominio del buque.

## Capítulo VII. De los derechos de garantía sobre el buque

### Sección 1ª. De los privilegios marítimos

#### Artículo 184. Créditos privilegiados.

1. Los siguientes créditos contra el propietario, el naviero o el gestor del naviero, están garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque:

- a) Los sueldos y otras cantidades debidos al capitán y demás miembros de la dotación del buque derivados de su contrato de embarque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre.
- b) Las indemnizaciones por muerte o lesiones corporales originadas, en tierra o en el agua, en relación directa con la navegación o utilización del buque.
- c) La remuneración debida por el salvamento del buque.
- d) Las tarifas portuarias por entrada, estancia y demás servicios, así como por el uso de vías navegables o practicafe
- e) Los créditos por culpa extracontractual derivados de las pérdidas o el daño material causados por la utilización o navegación del buque, excepto los originados por las pérdidas o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los defectos del pasaje transportados a bordo.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior será de aplicación asimismo a las embarcaciones y artefactos navales.

3. Cuando no fuere posible determinar el buque a bordo del cual ha nacido el privilegio por haberse generado los créditos a que se refiere el apartado a) de este artículo en distintos buques explotados o gestionados en forma unificada a efectos laborales, el privilegio alcanzará a todos ellos.

#### Artículo 185. Créditos no privilegiados

No tendrán carácter privilegiado los créditos a los que se refieren los apartados b) y c) del artículo anterior que provengan:

- a) de daños relacionados con el transporte marítimo de hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, por los que se deba una indemnización a los acreedores con arreglo a lo dispuesto en la legislación específica y en los Tratados internacionales vigentes en España que establezcan un régimen de responsabilidad objetiva y un seguro obligatorio u otros medios de garantía de los créditos; o
- b) de las propiedades radiactivas o de su combinación con las propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radioactivos, cuyo resarcimiento esté, asimismo, regulado de forma específica en España.

#### Artículo 186. Características de los privilegios marítimos

Los privilegios marítimos gravan el buque sin necesidad de publicidad registral, le siguen a pesar del cambio de propiedad, matrícula o pabellón y gozan de preferencia sobre las hipotecas y gravámenes inscritos, cualquiera que sea la fecha de su inscripción, sin que ningún otro crédito pueda anteponerse a tales privilegios, a excepción de los mencionados en el artículo 565.1 de esta Ley y sin perjuicio de lo previsto en el artículo 97.2.

#### Artículo 187. Orden de prelación

1. El rango de prelación de los privilegios marítimos viene determinado por el orden en que se enumeran en el artículo 180. No obstante, la remuneración por salvamento tendrá preferencia sobre todos los demás créditos privilegiados a que se hallare sujeto el buque con anterioridad a las operaciones de ayuda.

2. Los privilegios enumerados en cada uno de los apartados a), b), d) y e) del artículo 180 concurrirán entre los de su mismo rango a prorrata.

3. Los privilegios que garantizan la remuneración por el salvamento del buque se graduarán entre sí atendiendo al orden inverso al de la fecha de nacimiento de los créditos y éstos se considerará que nacen en la fecha en que concluyeron las respectivas operaciones de salvamento.

#### Artículo 188. Otros privilegios

1. Además de los privilegios enumerados en el artículo 180, pueden recaer también sobre el buque cualesquiera otros privilegios reconocidos por el Derecho común o leyes especiales, pero tales privilegios, sea cual fuere el rango de prelación que le otorguen las leyes que los reconozcan, serán graduados tras las hipotecas y gravámenes inscritos.

2. Asimismo, en los términos previstos en los Tratados aplicables y, en su defecto, con sujeción al principio de reciprocidad, podrán ser reconocidos

otros privilegios distintos de los previstos en el artículo 184, que graven buques extranjeros con arreglo a la ley del pabellón. La graduación de dichos créditos respetará, en todo caso, el orden de prelación establecido en el apartado anterior.

Artículo 189.- Exclusión de los créditos de sustitución.

Los privilegios marítimos no se extienden ni a la indemnización del seguro por pérdida o daños ocasionados al buque, ni a otros créditos de sustitución como los derivados de abordaje, contribución a la avería gruesa o de cualquiera otra causa

Artículo 190. Extinción por transcurso del tiempo

1. Los privilegios marítimos se extinguen con el crédito garantizado y además por el transcurso de un año a menos que, antes del vencimiento de ese plazo, se haya iniciado un procedimiento de ejecución para la venta judicial del buque o se haya embargado preventivamente.

2. Dicho plazo no puede ser objeto de suspensión ni de interrupción. No obstante, el plazo no correrá durante el tiempo en que el buque haga exclusivamente escalas en puertos donde legalmente no esté autorizado el embargo preventivo o la ejecución o bien cuando dichas medidas no resulten posibles por gozar el buque temporalmente de inmunidad conforme al Derecho Internacional.

Artículo 191. Cómputo del plazo

El plazo de un año fijado en el párrafo primero del artículo anterior empezará a correr:

- a) en relación al privilegio al que se refiere el apartado a) del artículo 184, desde el momento en que terminó la relación laboral del acreedor a bordo del buque.
- b) en relación a los privilegios a que se refieren los apartados b) a e) del artículo 184, desde la fecha de nacimiento de los créditos garantizados.

## Sección Segunda. De la Hipoteca naval

Artículo 192. Buques objeto de hipoteca



Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción, pueden ser objeto de hipoteca naval con arreglo a las disposiciones de esta Ley.

#### Artículo 193. Efectos de la hipoteca

La hipoteca naval sujeta directa e inmediatamente el buque sobre el que se impone, cualquiera que sea su poseedor, al cumplimiento de las obligaciones para cuya seguridad fue constituida.

#### Artículo 194. Constitución de la hipoteca

Para que la hipoteca naval quede válidamente constituida deberá ser otorgada en escritura pública autorizada en España por Notario o por Cónsul de España en el extranjero e inscrita en el Registro de Buques de la demarcación que corresponda al lugar en que esté matriculado el buque, o en el correspondiente al lugar de la construcción, cuando se trate de buques en construcción.

#### Artículo 195. Modo de constitución.

1. La hipoteca naval podrá constituirse a favor de una o varias personas determinadas, o a favor de quien resulte titular del crédito en las constituidas en garantía de títulos emitidos en forma nominativa, a la orden o al portador.

2. La hipoteca naval podrá constituirse también en garantía de cuentas corrientes de crédito o de letras de cambio u otros instrumentos, conforme a lo establecido en la legislación hipotecaria.

#### Artículo 196. Personas autorizadas para la constitución.

1. Sólo podrán constituir hipoteca los propietarios que tengan la libre disposición de sus bienes, o, en caso de no tenerla, por quienes se hallen autorizados para ello con arreglo a la Ley.

2. Los que con arreglo al apartado anterior tienen la facultad de constituir hipoteca podrán hacerlo por sí o por medio de apoderado con poder especial otorgado en escritura pública.

3. La hipoteca sobre buques en construcción podrá también constituirse el comitente si en escritura pública se le hubiere concedido especialmente esta facultad.

#### Artículo 197. Hipoteca sobre buque en condominio naval.

1. Cuando la propiedad del buque pertenezca a dos o más personas en régimen de condominio naval sólo podrá hipotecarse en su totalidad y mediante acuerdo de la mayoría de ellos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 218 de esta Ley.

2. El administrador del condominio naval nombrado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 219 de esta Ley podrá constituir hipoteca cuando estuviere especialmente facultado para ello por los condóminos.

#### Artículo 198. Hipoteca sobre buque en construcción

Para que pueda inscribirse la hipoteca sobre un buque en construcción es indispensable que esté invertida en ella la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuestado el valor total del casco y que la propiedad del buque figure inscrita en el Registro de Buques.

#### Artículo 199. Contenido de la escritura de constitución.

1. En todo contrato en que se constituya hipoteca naval se hará constar:
  - a) Acreedor, deudor y, en su caso, hipotecante no deudor, especificando todas las circunstancias personales que exige la legislación hipotecaria.
  - b) El importe del crédito garantizado con hipoteca y de las sumas a que, en su caso, se haga extensivo el gravamen por costas y gastos de ejecución y por los intereses remuneratorios y de demora y otros gastos.
  - c) Fecha de vencimiento del capital y del pago de los intereses.
  - d) Descripción del buque y todos los datos de identificación previstos en el artículo 110 apartado 4 que constaren, con indicación, en su caso, de que el buque está en construcción.
  - e) El valor o aprecio que se hace del buque y que, en su caso, pueda servir como tipo para la subasta y los domicilios que el deudor y, eventualmente, el hipotecante no deudor designen para requerimientos y notificaciones.
  - f) Cantidades de que responde cada buque, en el caso de que se hipotequen dos o más en garantía de un solo crédito.
  - g) Las circunstancias que reglamentariamente se determinen en caso de hipoteca en garantía de títulos cualquiera que sea su denominación.

- h) Las demás estipulaciones que establezcan los contratantes sobre intereses, seguros, vencimiento anticipado y extensión y cualesquiera otras que tengan por conveniente.

2. Salvo pacto en contrario, la hipoteca constituida a favor de un crédito que devengue interés no asegurará en perjuicio de tercero, además del capital, sino los intereses de los dos últimos años transcurridos y la parte vencida de la anualidad corriente.

Podrá pactarse que la hipoteca asegure intereses remuneratorios hasta de cinco años e intereses de demora hasta igual plazo.

#### Artículo 200. Contenido de la inscripción.

En la inscripción de la hipoteca se harán constar las circunstancias expresadas en el artículo anterior que tengan trascendencia real, así como las demás exigidas por la legislación hipotecaria.

#### Artículo 201. Extensión de la hipoteca.

1. A salvo lo dispuesto en el artículo 112 apartado 2 de esta Ley la hipoteca comprenderá tanto las partes integrantes del buque como sus pertenencias pero no sus accesorios.

2. La hipoteca también se extiende, salvo pacto expreso en contrario, a las indemnizaciones por daños materiales ocasionados al buque y no reparados por abordaje u otros accidentes, así como a la contribución a la avería gruesa y a la del seguro, tanto por averías no reparadas sufridas por el buque, como por pérdida total del mismo.

3. Podrá pactarse la extensión a licencias vinculadas al buque en la medida y condiciones que lo permitan las disposiciones que regulen su concesión.

4. La hipoteca naval subsistirá íntegra mientras no se cancele respecto de cada buque sobre la totalidad de éste, aunque se reduzca la obligación garantizada, y sobre cualquier parte del mismo que se conserve, aun cuando la restante haya desaparecido.

#### Artículo 202. Notificación de la hipoteca

El acreedor hipotecario podrá en cualquier momento notificar fehacientemente la existencia de la hipoteca al asegurador del buque. Recibida la notificación, el asegurador no podrá pagar cantidad alguna al asegurado como indemnización por la pérdida del buque o averías no reparadas sino con el consentimiento expreso del acreedor hipotecario.

#### Artículo 203. Aseguramiento del buque

Si la indemnización del seguro, caso de siniestro, se hubiere excluido expresamente de la hipoteca, el deudor quedará en libertad de asegurar la propiedad del buque con arreglo a las disposiciones de esta Ley, y el acreedor su crédito hipotecario, pero sin que el seguro en su totalidad, y por ambos conceptos, pueda exceder nunca del valor del buque asegurado, salvo que se refieran a riesgos distintos.

Si excediese, y por esta causa fuere necesario proceder a reducir el seguro, la reducción se hará primeramente en el del propietario y después en el del acreedor hipotecario.

#### Artículo 204. Derecho de preferencia

1. La hipoteca naval goza de preferencia desde el momento de la inscripción en el Registro de Buques. Se considerará como fecha de la inscripción para todos los efectos que ésta deba producir, la fecha del asiento de presentación, que deberá constar en la inscripción misma.

2. Para determinar la preferencia entre dos o más inscripciones de una misma fecha relativas a un mismo buque, se atenderá a la hora de presentación en el Registro de los títulos respectivos.

#### Art.205. Prelación y concurso.

1.- Ningún crédito, a excepción de aquellos a los que en esta Ley se reconoce prelación sobre la hipoteca naval, tendrán preferencia sobre ella, salvo que figure inscrito o anotado en el Registro de Buques con anterioridad a la inscripción de la hipoteca.

2.- En caso de concurso del propietario del buque, los titulares de créditos privilegiados e hipotecarios podrán separarlo de la masa activa del concurso, ejercitando los derechos que les reconoce esta Ley durante el plazo de seis meses a contar desde la fecha de la declaración concursal.

3.- La falta de ejercicio del derecho en el plazo establecido en el párrafo anterior determinará la inclusión del buque en la masa activa del concurso pero, a efectos de prelación, se respetará el orden de graduación establecido en esta Ley.

#### Artículo 206. Créditos refaccionarios

1. Para que los créditos refaccionarios puedan hacerse valer frente a terceros, es necesario que figuren inscritos o anotados en el Registro de Buques.

2. La anotación se regirá en cuanto a títulos, circunstancias y concurrencia con cargas o derechos reales inscritos por lo dispuesto para estos créditos en la legislación hipotecaria, en cuanto sea aplicable a los buques.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la anotación surtirá todos los efectos de la hipoteca sin necesidad de convertirse en inscripción y tendrá la duración de cuatro años y las prórrogas establecidas con carácter general para las anotaciones preventivas.

#### Artículo 207. Derecho de retención

1. Sin perjuicio de lo indicado en el artículo anterior, los titulares de los créditos derivados de la construcción, reparación o reconstrucción de un buque gozarán del derecho de retención que para esta clase de créditos se reconoce por el derecho común.

2. Este derecho de retención se extinguirá cuando el constructor o reparador pierda la posesión del buque por causa distinta a la de su embargo preventivo o ejecutivo.

3. Si en el momento de la venta forzosa el buque se hallare en posesión del constructor o reparador, éste entregará al comprador la posesión del buque, pero podrá obtener el pago de su crédito con el producto de la venta una vez satisfechos los de los titulares de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 184, y antes de los créditos hipotecarios y demás gravámenes inscritos o anotados.

#### Artículo 208. Ejercicio del derecho de hipoteca

El acreedor con hipoteca naval podrá ejercitar su derecho contra el buque o buques afectos a su satisfacción en los casos siguientes:

- a) Al vencimiento del plazo para la devolución del capital o para el pago de los intereses, en la forma que se hubiere pactado
- b) Cuando el deudor fuese declarado en concurso
- c) Cuando el buque hipotecado sufriese deterioro que le inutilice definitivamente para navegar
- d) Cuando existieren dos o más buques afectos al cumplimiento de una misma obligación y ocurriese la pérdida o deterioro que inutilice definitivamente para navegar a cualquiera de ellos, salvo pacto en contrario

- e) Cuando se cumplan las condiciones pactadas como resolutorias de la obligación garantizada, y todas las que produzcan el efecto de hacer exigible el capital o los intereses.

#### Artículo 209. Ejecución de la hipoteca naval.

La acción para exigir el pago de las deudas garantizadas por hipoteca naval, así como todo lo relativo al procedimiento a seguir y a la competencia para conocer del mismo, se sujetará a lo dispuesto en el Capítulo V del Título IV del Libro Tercero de la Ley de enjuiciamiento civil, salvo las especialidades establecidas en la presente Ley.

#### Artículo 210. Prescripción.

1. La acción hipotecaria naval prescribe a los tres años, contados desde que pueda ejercitarse, conforme a las prescripciones de la presente Ley.

2. El titular registral del buque podrá solicitar la cancelación por caducidad de la inscripción de hipoteca, transcurridos seis años desde el vencimiento, si no consta que ha sido novada, interrumpida la prescripción o ejercitada la acción hipotecaria.

#### Artículo 211. Reconocimiento de hipotecas sobre buques extranjeros

El reconocimiento y ejecución por los tribunales españoles de las hipotecas y gravámenes reales constituidos sobre buques extranjeros quedará subordinado al cumplimiento de los requisitos siguientes:

- a) que hayan sido constituidos e inscritos en un registro público de conformidad con la legislación del Estado en que esté matriculado el buque.
- b) que dicho registro, de conformidad con las leyes del Estado de matrícula del buque, pueda ser libremente consultado por el público y que se pueda solicitar y obtener del registrador extractos y copias de sus asientos o de los documentos que en él figuren.
- c) que en el registro o en algunos de los documentos indicados en el apartado b) se especifique como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que esa garantía ha sido constituida al portador, el importe máximo garantizado, si la legislación del Estado de matrícula estableciere ese requisito o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca o el gravamen, y la fecha y otras circunstancias que, de conformidad con la legislación del Estado de matrícula, determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.

## Artículo 212. Derecho supletorio

En todo lo no previsto en el presente Capítulo será de aplicación lo dispuesto en la Ley Hipotecaria.

# TÍTULO III. DE LOS SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN

## Capítulo Primero. Del naviero

### Artículo 213. Concepto de naviero.

1. Es naviero quien, directamente o a través de sus dependientes, tiene la posesión de un buque o embarcación y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

2. En el caso de condominio naval recaerá la condición de naviero en cada uno de los condóminos, sin perjuicio de su derecho a nombrar un administrador.

### Artículo 214. Inscripción en el Registro Mercantil.

El naviero que dedique el buque a la navegación con fines empresariales deberá inscribirse en el Registro Mercantil.

### Artículo 215. Inscripción en el Registro de Buques.

1. El naviero no propietario podrá inscribir dicha condición en el Registro de Buques.

2. En la correspondiente escritura pública y en la inscripción deberá figurar:

- a) El nombre o designación social del naviero.
- b) El título jurídico que legitima la posesión del buque.
- c) La duración de dicha situación jurídica.
- d) Cualquier otro requisito que se determine reglamentariamente.

3. El propietario del buque estará asimismo facultado para solicitar la inscripción del naviero no propietario.

#### Artículo 216. Presunción de naviero.

1. A falta de inscripción en otro sentido y salvo prueba en contrario que nunca perjudicará a tercero de buena fe, se considerará naviero al propietario que figure inscrito en el Registro de Buques.

2. En el caso de embarcaciones dedicadas exclusivamente a la navegación deportiva o de recreo tendrá la consideración de naviero la persona que aparezca como dueño en el Registro de Buques o, en su defecto, en la Oficina de Matrícula, sin que valga prueba en contrario.

3. Si el buque no figurara inscrito o si la embarcación no estuviera ni inscrita ni matriculada se entenderá que el naviero es su propietario.

#### Artículo 217. Responsabilidad del naviero.

El naviero es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán de acuerdo con lo establecido en los artículos 251 y 252 de la presente Ley sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en el Título VII.

### Capítulo II. Del condominio naval

#### Artículo 218. Facultades de la mayoría.

Para la realización de cualquier acto o negocio jurídico de administración, disposición o gravamen del buque en condominio naval, será suficiente el acuerdo de los condueños que representen la mayoría de las cuotas de la copropiedad. Un solo condueño puede ostentar dicha mayoría.

#### Artículo 219. Del administrador del condominio naval.

1. En caso de designación de uno o varios administradores, éstos tendrán la consideración legal de factor mercantil y ostentarán las consiguientes facultades de administración y representación, en forma mancomunada o solidaria según se haya expresado en su nombramiento.

2. La designación del administrador podrá hacerse constar en el Registro de Buques.

3. Será ineficaz frente a tercero cualquier limitación o restricción a las facultades citadas en el apartado primero.



## Artículo 220. Derechos de la minoría.

1. Todo condómino que no haya participado o se haya opuesto a la decisión de vender el buque tiene derecho a exigir que la venta se realice en pública subasta.

2. Cuando la falta de participación u oposición se refiera a la decisión de realizar cualquier acto o negocio jurídico de administración o disposición, designación de administrador u obras de reparación del buque, el condómino tendrá derecho a separarse del condominio, transmitiendo su cuota a los restantes condóminos que acepten su adquisición, por el valor fijado de común acuerdo, a falta de éste por tasación de perito designado por ambas partes, y en defecto de todo ello, por el Juez. Si ninguno aceptara, podrá solicitar su venta en pública subasta.

## Capítulo III. De la dotación

### Artículo 221. Concepto de dotación.

La dotación comprende al conjunto de personas empleadas a bordo de un buque determinado en cualquiera de sus departamentos o servicios.

### Artículo 222. Ambito de aplicación.

1. Las disposiciones del presente Capítulo se aplicarán a los miembros de las dotaciones que presten sus servicios en buques destinados a la navegación marítima con una finalidad empresarial.

2. El régimen aplicable a quienes presten sus servicios en buques destinados a otras actividades, así como en embarcaciones o artefactos navales, será determinado reglamentariamente, tomando en consideración las prescripciones de este Capítulo en la medida que sean conformes con la naturaleza de la actividad.

### Artículo 223. Inscripción y documentación.

1. Ningún residente puede formar parte de la dotación de los buques españoles si no figura previamente inscrito en el Registro Nacional de Personal Marítimo y ha obtenido la correspondiente Libreta de Embarque, salvo casos de urgencia debidamente justificados.

2. Reglamentariamente se regularán las condiciones para la inscripción y emisión de la Libreta de Embarque, así como la forma y contenido de dichos actos y documentos.

#### Artículo 224. Embarque y desembarque.

1. El embarque o desembarque del personal de los buques nacionales deberá ser efectuado con intervención de la administración marítima o de la autoridad consular en los puertos extranjeros, quienes procederán a practicar las diligencias de enrolamiento y desenrolamiento en el Rol de Despacho y Dotación y en las Libretas de Embarque.

2. Lo previsto en el párrafo anterior se entiende sin perjuicio de los supuestos de autodespacho, que se prevean reglamentariamente, conforme a lo establecido en el artículo 30.

#### Artículo 225. Clasificación del personal de a bordo.

1. Las categorías básicas del personal marítimo son las siguientes: a) Capitán; b) Oficiales; c) Subalternos de Maestranza; d) Resto de subalternos.

2. El personal marítimo se integra en los siguientes departamentos: a) Cubierta o Puente; b) Máquinas; c) Radiocomunicaciones; d) Administración y servicios; e) Sanidad.

#### Artículo 226. Dotaciones mínimas de seguridad.

1. El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de aptitud y capacitación profesional deberán ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad del buque y de la navegación así como la protección del medio marino.

2. La administración marítima establecerá para cada buque nacional la dotación mínima de seguridad atendiendo a sus circunstancias técnicas, de navegación y de tráfico así como al régimen y organización del trabajo a bordo.

3. La administración marítima expedirá un "Certificado de Dotación Mínima de Seguridad", que deberá llevarse a bordo y exhibirse ante las autoridades del Estado del puerto que visite el buque y que así lo soliciten.

#### Artículo 227. Nacionalidad de las dotaciones.

El Capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán ser españoles. El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea, al menos en su 50 por ciento.

#### Artículo 228. Profesionales del sector pesquero.

Lo establecido en el presente Capítulo se entiende sin perjuicio de las normas sobre idoneidad, titulación, acreditación de la capacidad profesional y Registro de Profesionales del Sector Pesquero, establecidas en la legislación de pesca marítima del Estado.

#### Artículo 229. Contratación de dotaciones.

1. La colocación de la gente de mar no podrá ser objeto de un comercio ejercido con fines lucrativos y ninguna operación de colocación en un buque podrá dar lugar a que la gente de mar pague una remuneración cualquiera, directa o indirectamente, a una persona física o jurídica.

2. Los agentes o representantes de navieros extranjeros que contraten en España a marinos nacionales para prestar servicios en buques extranjeros serán responsables solidarios con tal naviero del cumplimiento del contrato celebrado. Además, estarán obligados a concertar con una Compañía aseguradora nacional un seguro mercantil que otorgue indemnizaciones de cuantía similar a las establecidas en el régimen de la Seguridad Social española para los casos de muerte o incapacidad por accidente. Las autoridades de emigración no visarán los contratos celebrados que no cumplan con este requisito.

### Sección 1ª. De la titulación, certificación e inspección

#### Artículo 230. Titulación y Certificación obligatoria.

1. El mando y jefatura de los buques así como el desempeño en ellos del cargo de oficial sólo podrá ser encomendado a quienes cuenten con el debido título profesional que acredite la concurrencia de los requisitos necesarios en cuanto a edad, aptitud física, formación y competencia, que correspondan a cada departamento y categoría de conformidad con lo previsto en los Tratados y reglamentos aplicables.

2. Sin perjuicio de otros supuestos que se prevean reglamentariamente, deberán contar con un certificado de capacitación especial todos aquellos miembros de la dotación que vayan a desempeñar funciones relativas a la navegación o al manejo de la carga en buques tanque dedicados al transporte de petróleo o de otras sustancias especialmente peligrosas o contaminantes.

3. Dicha obligación recaerá también sobre los subalternos de cubierta o máquinas que realicen guardias de navegación así como sobre quienes vayan a desempeñar a bordo funciones relativas a la lucha contra incendios o al manejo de los botes y embarcaciones de supervivencia y de rescate rápido.

## Artículo 231. Expedición y registro de títulos y certificados.

1. Corresponde a la administración marítima la emisión, renovación, refrendo, reconocimiento y control de los títulos y certificados profesionales, en los términos que se establezcan reglamentariamente y de acuerdo con lo previsto en los convenios internacionales aplicables.

2. La administración marítima mantendrá un registro de todos los títulos y certificados emitidos, refrendados o reconocidos, cuyo contenido resultará accesible para las autoridades de los Estados ribereños y del puerto, así como para los navieros y demás personas que acrediten un interés legítimo. El régimen de dicha publicidad se determinará reglamentariamente, conforme a lo establecido en los Tratados.

## Artículo 232. Obligaciones de los navieros

1. Los navieros deberán contratar a los miembros de la dotación entre personas que cuenten con la titulación o certificación exigible y estén familiarizadas con las funciones específicas a desarrollar a bordo así como con las instalaciones, equipos, procedimientos y características del buque al que sean asignados.

2. También deberán los navieros asegurarse del cumplimiento de los requisitos sobre dotaciones mínimas de seguridad y de que el personal enrolado puede coordinar sus actividades de manera eficaz en situaciones de emergencia.

3. Los navieros se cerciorarán de que se llevan a bordo los títulos, certificados y demás documentación pertinente de los miembros de la dotación de sus buques, así como que se encuentran también a bordo y a disposición del capitán y de los oficiales los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones nacionales e internacionales sobre seguridad de la navegación y protección del medio marino.

4. La administración marítima adoptará las medidas necesarias para exigir a los navieros el cumplimiento de las obligaciones previstas en el presente artículo.

## Artículo 233. Control e inspección de buques nacionales.

1. Los inspectores de la administración marítima verificarán que los miembros de la dotación poseen efectivamente los títulos o certificados que sean exigibles para prestar sus servicios a bordo así como que se encuentran en las debidas condiciones para la segura realización de las guardias y otros cometidos relativos a la seguridad marítima y a la lucha contra la contaminación del medio marino.

2. La administración marítima dispondrá lo conveniente para desenrolar de oficio a quienes no cumplan lo previsto en el párrafo anterior y, de tratarse de un puesto a bordo de los consignados en el Certificado de Dotación Mínima de Seguridad, prohibirá la salida del buque hasta que sea sustituido por otra persona que cumpla los requisitos exigibles.

#### Artículo 234. Control de buques extranjeros en los puertos nacionales.

1. Los inspectores de la administración marítima podrán actuar asimismo sobre buques extranjeros en su condición de autoridades del Estado del puerto. La inspección se dirigirá inicialmente a comprobar la existencia de los títulos y certificados que procedan de acuerdo con la ley del pabellón. Los títulos o certificados se presumirán válidos y serán aceptados, salvo que haya motivos para sospechar que ha mediado fraude en su obtención o falsificación.

2. Los inspectores podrán asimismo adoptar medidas de verificación de la capacidad de los miembros de la dotación para desempeñar sus cometidos relativos a las guardias, seguridad y prevención de la contaminación, de conformidad con lo previsto en los Tratados aplicables.

3. En particular, se entenderá que concurren motivos para adoptar las medidas a que se refiere el párrafo anterior y para sospechar de la falsedad de los títulos o certificados cuando el buque haya sufrido abordaje o varada, cuando se haya producido desde él un acto ilícito de contaminación, cuando haya maniobrado de un modo ostensiblemente peligroso o contrario a las normas sobre luces y marcas o para prevenir los abordajes o cuando este siendo cargado o lo haya sido en grave contravención de la normativa y usos sobre adecuada estiba, estabilidad o líneas de máxima carga.

#### Artículo 235. Detención de buques extranjeros.

1. Siempre que se encuentren anomalías que, a juicio del inspector, puedan entrañar un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, informará inmediatamente por escrito al capitán del buque y al cónsul, representante diplomático más próximo o administración marítima del país del pabellón, de modo que se puedan tomar las medidas apropiadas.

2. De conformidad con lo previsto en los Tratados aplicables, la administración marítima deberá adoptar las medidas necesarias para impedir que el buque se haga a la mar hasta que hayan sido subsanados los defectos de titulación o de competencia en medida suficiente para eliminar los peligros a que se refiere el párrafo anterior.

### Sección 2<sup>a</sup>. Del capitán

#### Artículo 236. Concepto, designación y caracteres.

Desde que sea designado como tal en la Patente de Navegación, el capitán ostenta el mando y la dirección del buque así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública.

#### Artículo 237. Nombramiento y cese.

Dada la especial relación de confianza, el capitán podrá ser nombrado y cesado libremente por el naviero, con derecho en cualquier caso de cese a ocupar el puesto de categoría inmediatamente inferior. El despido del capitán se regirá por las normas laborales generales.

#### Artículo 238. Requisitos y sustitución en el cargo.

1. Los capitanes habrán de poseer el título que acredite su pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes o reglamentos específicos.

2. En caso de muerte, ausencia, enfermedad u otro impedimento sobrevenido al capitán durante la navegación, asumirá el mando del buque el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien, a su vez, será reemplazado por los oficiales del mismo departamento que le sigan en categoría. En última instancia, el mando del buque será asumido por el jefe de máquinas.

#### Artículo 239. Deber de obediencia a los buques de Estado.

1. Salvo casos de fuerza mayor debidamente justificados, los capitanes de los buques nacionales deberán obedecer toda orden o instrucción impartida por un buque de Estado o de guerra español.

2. Dicho deber subsistirá incluso cuando los buques se encuentren en zonas de navegación extranjeras, sin perjuicio de las facultades que, según el Derecho internacional, corresponden al Estado ribereño o al Estado del puerto.

#### Artículo 240. Ausencia de autoridades competentes en el extranjero

En todos los casos en que, con arreglo a lo dispuesto en esta Ley, el capitán deba realizar una actuación ante un cónsul de España y no lo haya en el lugar, la efectuará ante la autoridad local y, de no ser posible, ante un notario o fedatario público, sin perjuicio de su ratificación ante el primer cónsul español que encuentre en el curso de sus siguientes escalas.

#### Artículo 241. Condición de autoridad pública.

1. El capitán tendrá a bordo la condición de autoridad pública y deberá cumplir y hacer cumplir toda obligación que legal o reglamentariamente se le imponga en razón del cargo, en especial la de mantener el orden y la seguridad a bordo.

2. A tal efecto, el capitán podrá adoptar cuantas medidas de policía estime necesarias para mantener el orden en el buque, así como para garantizar la seguridad de cuantos se encuentren a bordo. Los miembros de la dotación y demás personas embarcadas deberán acatar las órdenes del capitán, sin perjuicio de su derecho a efectuar las reclamaciones que estimen pertinentes ante la autoridad administrativa o judicial competente una vez llegado el buque a puerto.

#### Artículo 242. Obligación de consignar los hechos producidos.

1. Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el Diario de Navegación los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran ser constitutivos de infracción administrativa, delito o falta.

2. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado, o, en caso de negarse éste, por dos testigos.

3. Al llegar a puerto deberá entregar copia compulsada de lo consignado en el Diario de Navegación y, en su caso, de las demás pruebas y documentos, a la autoridad marítima si se trata de puerto nacional o a la autoridad consular o diplomática española si se trata de puerto extranjero.

#### Artículo 243. Actas de registro civil.

1. Al capitán corresponde ejercer a bordo las funciones de registrador auxiliar del Registro civil en relación con cuantos hechos o actos afecten al estado civil de las personas embarcadas.

2. Las actas de los nacimientos o defunciones que ocurran a bordo durante la navegación, así como las de los matrimonios celebrados en peligro de muerte, serán extendidas por el capitán en el Diario de Navegación ajustando su contenido a lo dispuesto en la Ley de Registro Civil.

3. En caso de desaparición de personas durante la navegación, instruirá la información sumaria pertinente, consignando en el Diario de Navegación las circunstancias principales de la desaparición y las medidas de búsqueda y salvamento adoptadas.

#### Artículo 244. Testamentos y fallecimiento durante la navegación.

1. El Capitán otorgará el testamento marítimo y recibirá el testamento cerrado en los casos y con las formalidades dispuestas sobre esta materia en el Código civil, dejando constancia de ello en el Diario de Navegación. También hará constar en el mismo libro la entrega del testamento ológrafo.

2. Cuando fallezca a bordo una persona y a falta de médico enrolado, corresponderá al capitán la extensión del certificado de defunción, pero no podrá hacerlo antes de que hayan transcurrido veinticuatro horas a partir del momento en que, a su buen juicio, hayan aparecido señales inequívocas de muerte. En todo caso el capitán levantará el inventario de sus papeles y pertenencias, con asistencia de dos oficiales del buque y dos testigos, que serán preferentemente pasajeros.

#### Artículo 245. Destino de los cadáveres

1. Si, una vez extendido el certificado de defunción, el buque no hubiere llegado a puerto, el capitán procederá a su conservación, adoptando para ello las medidas que exijan las circunstancias. Una vez llegado al primer puerto lo pondrá a disposición de la autoridad marítima o cónsul, a fin de que por dichas autoridades se adopten las disposiciones pertinentes.

2. No obstante, si no se pudiera garantizar la adecuada conservación a bordo, el capitán podrá disponer el lanzamiento al mar del cadáver.

3. Del lanzamiento del cadáver se dejará constancia en el Diario de Navegación, expresándose la fecha, hora y situación geográfica, el hecho de haber sido amortajado y lastrado al uso marineroy la presencia de, al menos, dos testigos, que se identificarán y firmarán en el Diario.

#### Artículo 246. Entrega de bienes y de documentación.

1. Los bienes inventariados y el respectivo inventario, así como la copia autenticada de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas y los testamentos otorgados o recibidos a bordo deben ser entregados por el capitán a la autoridad marítima o consular, según corresponda, del primer puerto, dejando constancia de las circunstancias de la entrega en el Diario de Navegación.

2. Los asientos que, sobre estas materias, haga el capitán en el Diario de Navegación en calidad de autoridad pública, tienen el valor de documento público.

#### Artículo 247. Obligaciones técnicas del capitán.

1. El capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en los supuestos previstos en el apartado siguiente.



2. El capitán acudirá al puente y asumirá directamente el gobierno del buque en las recaladas, maniobras de llegada y salida de puerto y, en general, en todas aquellas circunstancias en que resulte notablemente incrementado el riesgo de la navegación, sin perjuicio de los descansos necesarios para el mantenimiento de sus aptitudes físicas.

3. En el ejercicio de sus funciones técnicas, el capitán deberá actuar en todo momento con la diligencia exigible a un marino competente.

#### Artículo 248. Peligro, abandono del buque y salvamento

1. En caso de mal tiempo o de riesgo de naufragio, el capitán adoptará cuantas medidas crea necesarias para procurar la seguridad del buque y la salvación de las personas y de los bienes, buscando resguardo, efectuando arribada forzosa o recurriendo sin demora a la solicitud de salvamento, pudiendo contratarlo si fuere necesario.

2. El capitán no abandonará el buque en peligro sino después de haber perdido la esperanza de salvarlo y una vez adoptadas las medidas oportunas para salvar las personas, los bienes y los documentos oficiales que se encuentren a bordo.

3. El capitán está obligado a acudir en auxilio de las vidas humanas que se encuentren en peligro en el mar, en los términos y con los requisitos y límites previstos en los Tratados aplicables y dejando siempre constancia de lo actuado en el Diario de Navegación.

#### Artículo 249. Obligación de comunicar accidentes.

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán comunicar, de inmediato y por el medio más rápido posible, a la autoridad marítima o consular más cercana, todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, todo episodio de contaminación producido u observado y cualquier otra novedad extraordinaria y de importancia que afecte a la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, el capitán deberá presentarse dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional ante la autoridad marítima, o ante el cónsul si es puerto extranjero, para realizar una declaración sobre los hechos extraordinarios ocurridos durante el viaje y de interés para la administración marítima, con transcripción de la parte pertinente del Diario de Navegación.

#### Artículo 250. Primacía del criterio profesional.

1. El capitán no vendrá obligado a seguir las instrucciones del naviero o de cualquier otra persona con interés en el buque o en su carga que puedan, según su juicio profesional, menoscabar la seguridad de la navegación, en particular, en situaciones de temporal o mar gruesa.

2. El capitán no podrá ser despedido por sus navieros ni estos podrán adoptar contra él otras medidas de naturaleza sancionadora por el hecho de haberse visto obligado a apartarse de sus instrucciones ante la necesidad de obrar del modo más adecuado para la salvaguardia de la seguridad, conforme al criterio profesional propio de un marino competente.

#### Artículo 251. Poder de representación del naviero.

1. El capitán ostenta la representación del naviero para contraer por cuenta de éste cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque.

2. El naviero quedará obligado al cumplimiento de tales obligaciones sin que quepa alegar abuso de confianza o transgresión de las facultades conferidas.

3. Queda a salvo la responsabilidad que incumba al capitán frente al naviero por los actos y contratos realizados contraviniendo las legítimas y expresas instrucciones impartidas por éste.

4. El capitán estará activa y pasivamente legitimado para comparecer como representante del naviero en todos los procedimientos judiciales o administrativos concernientes al buque de su mando.

#### Artículo 252. Responsabilidad por los actos ilícitos del capitán.

El naviero será responsable frente a terceros de la conducta del capitán y demás miembros de la dotación en el empleo del buque, sin perjuicio de su derecho a limitar la responsabilidad de acuerdo con lo establecido en el Título VII.

#### Artículo 253. Protesta de mar.

1. El capitán podrá levantar una protesta de mar cuando hayan ocurrido hechos por los que pudiera caberle responsabilidad. A tal efecto, redactará un Acta recogiendo los hechos ocurridos tal como estén anotados en el Diario de Navegación, añadiendo los comentarios que estime oportunos.

2. El acta de protesta se conservará junto con el Diario, y de ella se entregará inexcusablemente copia compulsada a todos los interesados en los hechos ocurridos conforme se dispone en el artículo 144 de esta Ley.

## TÍTULO IV. DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE

### Capítulo I. Del contrato de arrendamiento de buque

#### Artículo 254.- Concepto.

Por el contrato de arrendamiento de buque el arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto, a entregar un buque determinado al arrendatario para que éste lo use temporalmente conforme a lo pactado o, en su defecto, según su naturaleza y características.

#### Artículo 255.- Forma del contrato.

El contrato de arrendamiento de buque constará por escrito. Sin embargo, no se exigirá el documento escrito para las embarcaciones.

#### Artículo 256.- Oponibilidad frente a terceros.

Para que pueda ser opuesto a terceros de buena fe, el contrato de arrendamiento del buque deberá figurar inscrito en el Registro de Bienes Muebles.

#### Artículo 257.- Entrega del Buque.

El arrendador está obligado a entregar el buque arrendado y sus pertrechos en las condiciones especificadas en el contrato y, en lo no previsto, en las adecuadas para el uso pactado. La entrega habrá de realizarse en el lugar y tiempo fijados en el contrato.

#### Artículo 258.- Estado de navegabilidad a la entrega.

1. Salvo pacto en contrario, el arrendador entregará el buque en estado de navegabilidad y tendrá a su cargo las reparaciones que se deriven de vicio propio del buque.

2. El arrendador responderá frente al arrendatario de los perjuicios causados por defectos de navegabilidad, a menos que pruebe que el vicio no pudo descubrirse con el empleo de una diligencia razonable

#### Artículo 259.- Limitaciones de uso del buque y pago del precio.

1. El arrendatario está obligado a utilizar el buque arrendado conforme a lo pactado en el contrato y, en lo no previsto, de acuerdo con las características técnicas del buque.

2. Igualmente está obligado a pagar el precio pactado en el tiempo y lugar convenidos.

Artículo 260.- Obligación de mantener el buque en estado de navegabilidad.

El arrendatario está obligado, durante el tiempo de duración del contrato, a mantener el buque en estado de navegabilidad. Asimismo, está obligado a informar al arrendador de los daños sufridos por el buque que afecten o puedan afectar a su clasificación. El arrendador podrá inspeccionar el buque en cualquier momento para comprobar su estado, sin perjudicar su normal explotación y siendo a su costa los gastos ocasionados.

Artículo 261.- Obligación de devolver el buque a la terminación del contrato.

1. El arrendatario está obligado a devolver el buque en el momento pactado en el contrato. Si no lo devolviera en el plazo previsto indemnizará al arrendador los daños y perjuicios que éste experimente por el retraso. No obstante y salvo pacto en contrario, el contrato se entenderá prorrogado por el período de exceso que resulte de la duración del último viaje en curso ordenado razonablemente por el arrendatario.

2. El arrendatario deberá devolver el buque en el lugar convenido y, a falta de pacto, en el mismo que se entregó el buque.

3. El buque deberá ser restituido en el estado en que se encontraba cuando fue entregado al arrendatario salvo el desgaste normal derivado del uso pactado

Artículo 262 .- Efectos de la enajenación del buque sobre el arrendamiento.

En caso de enajenación del buque, el adquirente quedará subrogado en el contrato de arrendamiento existente, siempre que estuviese inscrito en el Registro de Buques o conociese efectivamente su existencia al tiempo de la compraventa. En otro caso, quedará extinguido el contrato, sin perjuicio del derecho del arrendatario a ser indemnizado por el arrendador. En todo caso, el adquirente deberá respetar el viaje en curso de ejecución en el momento de la transmisión.

Artículo 263.- Obligación del arrendatario de mantener indemne al arrendador.

El arrendatario está obligado a mantener indemne al propietario de cualesquiera cargas y derechos a favor de terceros que nazcan con ocasión del uso del buque arrendado.

Artículo 264.- Interrupciones en el uso del buque arrendado.

Sin perjuicio de la responsabilidad establecida en el párrafo segundo del artículo 258, si el buque no pudiera utilizarse durante un plazo superior a cuarenta y ocho horas por causas derivadas de su vicio propio, cesará la obligación de pagar el precio por todo el período de inactividad.

Artículo 265.- Subarriendo del buque y cesión del arriendo.

1. El arrendatario no podrá subarrendar el buque ni ceder el contrato a un tercero sin el consentimiento del arrendador.

2. Al contrato de subarriendo y a la cesión del contrato se les aplicará lo dispuesto en los artículos 255 y 256.

Artículo 266.- Obligaciones del arrendatario que subarrienda.

1. El arrendatario que subarrienda el buque continúa obligado a pagar el precio del arriendo al arrendador.

2. Si el arrendador no obtuviera el pago del arrendatario, podrá dirigirse contra el subarrendatario para exigirle el precio del subarriendo que todavía no haya pagado al arrendatario.

Artículo 267.- Efectos del contrato de cesión de arriendo.

La cesión consentida del contrato de arrendamiento produce la separación del arrendatario del contrato y la subrogación del cesionario en la posición jurídica que ocupaba aquél.

Artículo 268.- Prescripción de acciones .

Las acciones derivadas del contrato de arrendamiento de buque prescriben en el plazo de un año, contado desde la fecha de terminación del contrato o de la devolución del buque, si fuera posterior. El plazo no empezará a contar para las acciones derivadas de lo dispuesto en el artículo 263 sino desde que el arrendador se viera obligado a soportar la carga o derecho de que se trate.

## Capítulo II. Del contrato de fletamento

### Sección 1ª. Disposiciones generales

#### Artículo 269. Concepto.

Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, denominado fletamento, se obliga el porteador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino.

#### Artículo 270. Fletamento por tiempo y por viaje.

1. Cuando el fletamento se refiera a toda o parte de la cabida del buque podrá concertarse por tiempo o por viaje. En el fletamento por tiempo el porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado, dentro de los límites acordados. En el fletamento por viaje, el porteador se compromete a realizar uno o varios viajes determinados.

2. En todos los casos anteriores, las partes podrán compelerse mutuamente a la suscripción de una póliza de fletamento.

#### Artículo 271. Transporte en régimen de conocimiento.

El fletamento también puede referirse a mercancías determinadas por su peso, medida o clase. En este caso, las condiciones del contrato podrán hacerse figurar en el conocimiento de embarque u otro documento distinto de una póliza de fletamento.

#### Artículo 272. Subfletamento.

El fletador por tiempo o viaje del buque podrá, salvo disposición expresa de la póliza en contrario, subrogar a un tercero en los derechos y obligaciones derivados de ella, sin perjuicio de seguir siendo responsable de su cumplimiento ante el porteador.

#### Artículo 273. Contratación del transporte por el fletador.

El fletador por tiempo o viaje podrá también celebrar en su propio nombre contratos de fletamento de mercancías determinadas con terceros. En este caso, el porteador y el fletador serán responsables solidariamente ante dichos terceros de los daños y averías de las mercancías transportadas, conforme a lo establecido en la Sección 7ª de este Capítulo, sin perjuicio del derecho de

regreso entre ellos que corresponda de acuerdo con la póliza de fletamento.

#### Artículo 274. Contratos de volumen.

El contrato podrá también referirse al transporte de un conjunto de mercancías en varios buques o varios viajes, aplicándose en tal caso las disposiciones referentes al fletamento por viaje a cada uno de los pactados, salvo pacto diverso entre las partes.

#### Artículo 275. Transporte multimodal.

Si el contrato de transporte comprendiera la utilización de medios de transporte distintos del marítimo, las normas de este Capítulo se aplicarán sólo a la fase marítima del transporte, regulándose las demás fases por la normativa específica que les corresponda.

#### Artículo 276. Contratos de utilización del buque sin transporte.

En los casos en que se contrate la disponibilidad de un buque para fines distintos del transporte, se aplicarán las disposiciones reguladoras del fletamento que se refieren a la puesta disposición y empleo del buque, así como al flete, en tanto en cuanto sean compatibles con la finalidad del contrato celebrado.

### Sección 2ª. De las obligaciones del porteador.

#### Artículo 277. Puesta a disposición del buque.

El porteador pondrá a disposición del fletador o cargador el buque en el puerto y fecha convenidos. Si el contrato se refiere a un buque determinado, éste no podrá ser sustituido por otro salvo pacto expreso que lo autorice.

#### Artículo 278. Navegabilidad del buque.

1. El porteador cuidará de que el buque se encuentre en el estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje proyectado, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado,

2. El estado de navegabilidad deberá existir en el momento de emprender el viaje, o cada uno de los viajes que incluya el contrato. En el momento de recibir el cargamento a bordo, el buque deberá hallarse, por lo menos, en un estado que lo haga capaz de conservar las mercancías con

seguridad.

#### Artículo 279. Características del buque.

Además de lo dispuesto en el artículo anterior en cuanto al estado de navegabilidad, el buque deberá poseer las condiciones fijadas en el contrato en cuanto a nacionalidad, clasificación, velocidad, consumo, capacidad y demás características. Si el buque no cumpliera alguna de ellas, el fletador podrá exigir la indemnización por los perjuicios que se le irroguen, salvo que el incumplimiento frustrase la finalidad perseguida al contratar, en cuyo caso podrá resolver el contrato.

#### Artículo 280. Falta de puesta a disposición.

El fletador podrá resolver el contrato si el buque no se encontrase a su disposición en la fecha convenida. Podrá además reclamar indemnización de los perjuicios sufridos si el incumplimiento se debiera a culpa del porteador.

#### Artículo 281. Puerto pactado.

El buque deberá ser puesto a disposición del fletador o cargador en el puerto convenido en el contrato, presumiéndose, salvo prueba en contrario, que ambas partes conocían las características de éste al contratar. Si el puerto convenido fuera de acceso imposible o inseguro para el buque, cualquiera de las partes podrá resolver el contrato, salvo que la imposibilidad o inseguridad sean sólo temporales, en cuyo caso estarán obligadas a esperar un tiempo razonable a la subsanación del obstáculo.

#### Artículo 282. Derecho de designación del puerto.

1. Si el fletador se hubiera reservado en el contrato la facultad de designar el puerto de puesta a disposición, deberá elegir en plazo oportuno un puerto seguro y accesible para el buque. Si el puerto no reuniese estas condiciones, el porteador podrá exigir la designación de otro sustitutivo dentro de la misma área para el cumplimiento del contrato y, si el fletador no lo hiciera, podrá resolver el contrato, sin perjuicio de reclamar indemnización por los perjuicios. El mismo derecho corresponderá al porteador si el fletador no designa tempestivamente el puerto elegido.

2. Si el buque sufriera averías como consecuencia de la entrada y estancia en un puerto inseguro designado por el fletador, éste será responsable de ellas salvo que pruebe que el capitán no actuó con la diligencia náutica exigible a un capitán competente. En el fletamento por tiempo, esta disposición será aplicable con relación a todos los puertos que el fletador vaya designando durante la vigencia del contrato.



#### Artículo 283. Muelle o lugar de carga.

1. Salvo pacto en contrario, el fletador podrá designar el muelle o lugar de carga al que debe dirigirse el buque dentro del puerto de puesta a disposición, siempre que sea seguro y accesible para el buque antes, durante, y después de cargar. Si tal designación no se hubiere hecho en un plazo razonable, el porteador podrá mantener el buque fondeado en espera de órdenes o dirigirlo a un muelle o lugar de carga usual para las mercancías de que se trate, siendo a cargo del fletador el tiempo transcurrido.

2. En el fletamento de mercancías determinadas, la facultad de elección del punto de carga corresponde al porteador, quien deberá informar con suficiente antelación de su elección al cargador.

3. A las averías sufridas por el buque que traigan causa de la inseguridad del muelle o lugar de carga designado por el fletador será aplicable lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo anterior.

#### Artículo 284. Operaciones de carga y estiba.

1. A no ser que se pacte de otra forma, el fletador colocará las mercancías al costado del buque a su costa y riesgo, y la operación de carga y estiba será realizada por el porteador, con la adecuada diligencia que exija la naturaleza de las mercancías y el viaje a realizar.

2. No serán de aplicación las reglas anteriores en el fletamento por tiempo, en el que el fletador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de carga y estiba.

3. Aún cuando se pacte que la estiba sea efectuada a costa y riesgo del fletador o cargador, el porteador será responsable de las consecuencias derivadas de una estiba defectuosa que comprometa la seguridad del viaje.

#### Artículo 285. Carga sobre cubierta.

El porteador podrá embarcar mercancía sobre cubierta siempre que el fletador lo acepte expresamente, o sea conforme con los usos o reglamentaciones en vigor.

#### Artículo 286. Realización del viaje.

El porteador deberá emprender el viaje y realizarlo hasta el punto de destino sin demora innecesaria y por la ruta pactada, o en su defecto por la más apropiada según las circunstancias. Igualmente deberá custodiar las mercancías transportadas durante todas las fases del viaje en forma adecuada a su naturaleza y circunstancias, y entregarlas al destinatario en el

punto de destino final.

#### Artículo 287. Retraso en el inicio del viaje.

El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por el retraso injustificado en emprender el viaje.

#### Artículo 288. Desviación.

El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por la desviación del buque de la ruta pactada o apropiada, a no ser que tal desviación se realice para salvar vidas humanas o por cualquier otra causa razonable y justificada que no derive del estado de innavegabilidad inicial del buque.

#### Artículo 289. Deber de custodia.

El porteador será responsable por la pérdida o daños que sufran las mercancías como consecuencia de la infracción al deber de custodia de acuerdo con lo preceptuado en la Sección 7ª de este Capítulo .

#### Artículo 290. Arribada por inhabilitación del buque.

1. Si por averías del buque u otras causas que lo inhabiliten para navegar el viaje quedase interrumpido en un puerto distinto del de destino, el porteador deberá custodiar las mercancías mientras se subsanan las causas que provocaron la arribada. Si el buque quedara inhabilitado definitivamente o el retraso pudiera perjudicar gravemente al cargamento, el porteador deberá proveer a su costa al transporte hasta el destino pactado. Si el porteador no lo hiciera, las mercancías no devengarán flete alguno.

2. Lo establecido en el párrafo anterior se entiende sin perjuicio de lo que proceda en avería gruesa y de la responsabilidad que pueda incumbir al porteador por el retraso o pérdida de las mercancías conforme a la Sección 7ª, si la causa de la innavegabilidad del buque le fuera imputable.

3. Lo dispuesto en el párrafo primero no se aplicará en el fletamento por tiempo.

#### Artículo 291. Seguridad del puerto.

1. Si el puerto de destino designado en el contrato fuera inaccesible con seguridad para el buque, el porteador podrá dirigirlo al puerto conveniente más próximo y exigir que se acepte allí la entrega de las mercancías. No podrá hacer uso de esta facultad si el obstáculo para el acceso es sólo temporal, en cuyo caso deberá esperar a su subsanación un tiempo

razonable.

2. Si el fletador se hubiera reservado en el contrato la facultad de designar el puerto de destino, se aplicarán las disposiciones del párrafo primero del artículo 282.

3. Si la causa de la inseguridad existiera en el momento de contratar y el puerto de destino figurara en el contrato, el porteador soportará los gastos que ocasione la descarga en un puerto distinto del pactado, salvo que las circunstancias permitan suponer que no conoció los factores de inseguridad del puerto en el momento de contratar.

4. En los casos del párrafo primero, el porteador deberá comunicar sin demora al destinatario y, en todo caso, al fletador el desvío al puerto más próximo.

#### Artículo 292. Determinación del muelle.

Las disposiciones del artículo anterior serán aplicables a la determinación del muelle o lugar de descarga.

#### Artículo 293. Operaciones de descarga.

1. El porteador deberá descargar sin demora las mercancías a su costa y riesgo, y el destinatario, deberá colaborar en la operación retirándolas del costado del buque. Las partes podrán establecer pactos expresos diversos sobre estas operaciones.

2. La regla anterior no se aplicará en el fletamento por tiempo, en el que tales operaciones serán a cargo del fletador.

#### Artículo 294. Obligación de entrega.

El porteador deberá entregar sin demora y conforme a lo pactado las mercancías transportadas al destinatario legitimado para recibirlas. Si éste no se presentase o rechazase la entrega, el porteador podrá, a costa del destinatario, almacenar las mercancías hasta su entrega o recurrir a su depósito judicial.

### Sección 3ª. De los deberes del fletador

#### Artículo 295. Presentación de las mercancías para su embarque.

1. El fletador deberá poner las mercancías al costado del buque para su

embarque, salvo que se haya pactado otra forma de entregar las mercancías para el transporte. Si no lo hiciere así, el porteador podrá resolver el contrato una vez transcurrido el plazo de plancha, y reclamar además los perjuicios sufridos.

2. En el fletamento de mercancías determinadas el porteador podrá tener por resuelto el contrato si la mercancía no le fuera entregada en plazo que permita su embarque durante la estancia usual del buque en puerto, siempre que hubiera avisado previamente al cargador. Podrá además, en tal caso, reclamar los perjuicios derivados del incumplimiento del plazo.

#### Artículo 296. Flete sobre vacío.

El fletador que no cargare la totalidad de las mercancías contratadas deberá pagar el flete de la cantidad que deje de embarcar, salvo que el porteador haya tomado otra carga para completar la capacidad del buque.

#### Artículo 297. Embarque clandestino.

1. No podrán embarcarse mercancías de clase distinta de la contratada, salvo que sea posible hacerlo sin perjuicio ninguno para el porteador y demás cargadores. En este último caso, podrá el porteador exigir el flete que corresponda usualmente a la mercancía embarcada.

2. Si se embarcasen mercancías distintas sin notificarlo al porteador, será el fletador responsable de todos los daños y perjuicios que de ello se siguieren para el porteador o demás cargadores, sin perjuicio de la obligación de abonar el flete que corresponda. El porteador podrá desembarcar las mercancías si resultare conveniente para evitar perjuicios graves al buque o al cargamento.

#### Artículo 298. Embarque de mercancías peligrosas.

1. No podrán embarcarse mercancías peligrosas sin previa declaración de su naturaleza al porteador, y sin el consentimiento de ésta para su transporte, debiendo en cualquier caso ser marcadas y etiquetadas por el cargador conforme a las normas vigentes para cada clase de estas mercancías.

2. Si el fletador embarcase mercancías peligrosas con violación de lo dispuesto en el párrafo anterior, será responsable ante el porteador y ante los demás cargadores de todos los daños y perjuicios causados; además, dichas mercancías podrán en todo momento ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas según lo exijan las circunstancias, sin derecho a indemnización.

3. Incluso en el caso de embarque correctamente declarado de

mercancías peligrosas, éstas podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas si llegan a constituir un peligro real para las personas o las cosas, sin derecho a indemnización, a no ser que el porteador sea responsable de la situación de peligro conforme a lo dispuesto en la Sección 7ª, o bien cuando proceda su abono en avería gruesa.

#### Artículo 299. Cálculo y devengo del flete.

El flete se calculará en la forma pactada en el contrato y, en su defecto, conforme a las reglas siguientes:

- a) Si el flete se calculara por el peso o volumen de las mercancías, se fijará según el peso o volumen declarado en el conocimiento de embarque, salvo fraude o error.
- b) En el fletamento por tiempo el flete se devengará día a día durante todo el tiempo que el buque se encuentre a disposición del fletador en condiciones que permitan su efectiva utilización por éste.

#### Artículo 300. Flete de las mercancías perdidas o averiadas.

1. Salvo pacto en contrario, no devengarán flete las mercancías perdidas durante el viaje a no ser que la pérdida se debiera a su naturaleza, vicio propio o defecto de embalaje. Si la pérdida fuera parcial y el flete se hubiera pactado según el peso o medida de las mercancías, no devengará flete la parte perdida.

2. Las mercancías averiadas devengarán el flete pactado, sin que puedan válidamente abandonarse al porteador como forma de pago.

#### Artículo 301. Persona obligada al pago del flete.

1. El fletador está obligado a pagar el flete en las condiciones pactadas.
2. No obstante, podrá pactarse que el flete sea pagadero por el destinatario de las mercancías haciéndolo constar así en el conocimiento de embarque o en la carta de porte. En este caso, el destinatario estará obligado a pagar el flete si acepta o retira aquéllas en destino. Si el destinatario rehusa o no retira las mercancías deberá abonar el flete el contratante del transporte. Este deberá también abonar la parte del flete que el porteador no hubiera percibido del destinatario a pesar de haber ejercitado los derechos de retención o depósito judicial que le otorga el artículo 303.

#### Artículo 302. Privilegio del crédito por el flete.

Las mercancías transportadas estarán afectas preferentemente al pago

del flete, demoras y otros gastos ocasionados por su transporte hasta su entrega y durante los quince días posteriores, salvo que en este último plazo se hayan transmitido por título oneroso a un tercero de buena fe.

#### Artículo 303. Retención y depósito judicial.

1. El porteador tendrá derecho a retener en su poder las mercancías transportadas mientras no perciba el flete, las demoras y demás gastos ocasionados por su transporte. No podrá ejercitarse este derecho en contra del destinatario que no sea el fletador salvo que en el conocimiento o carta de porte conste la mención de que el flete es pagadero en destino.

2. Asimismo, podrá acudir al procedimiento de depósito y venta judicial regulado en los artículos 551 y siguientes, con la misma limitación en lo referente al destinatario no fletador.

#### Artículo 304. Retención o depósito en el fletamento por tiempo.

En el fletamento por tiempo, el porteador podrá retener o depositar judicialmente las mercancías por impago de fletes cuando pertenezcan al fletador. En caso de que sean propiedad de terceros que hubieren contratado el transporte con el fletador, el porteador sólo podrá retener o depositar las mercancías por el importe de los fletes que aquéllos adeuden todavía al fletador.

### Sección 4ª. De la plancha y demoras

#### Artículo 305. Cómputo del plazo de plancha.

1. Si en el contrato se estableciera un plazo de plancha para la carga o descarga de las mercancías, éste se computará por días laborables, excluyéndose los que sean festivos según el calendario oficial o los usos del puerto de que se trate, salvo pacto en contrario. Si no se estableciera un plazo determinado, la plancha durará el usual según las condiciones del buque, puerto y mercancías.

2. Tampoco se computarán como tiempo de plancha, salvo pacto en contrario, los periodos en que resulte imposible trabajar, por causas fortuitas, en la respectiva operación de carga o descarga.

#### Artículo 306. Inicio del cómputo de plancha.

El cómputo de la plancha se iniciará, salvo pacto en contrario, cuando el buque haya llegado al muelle o lugar de carga o descarga designado, se encuentre preparado para realizar tales operaciones y el fletador o la persona

designada en el contrato hayan recibido la oportuna comunicación.

#### Artículo 307. Entrada en demoras y su importe.

1. Terminado el período de plancha sin que se hubieran ultimado las operaciones de carga o descarga, comenzará automáticamente a contarse el período de demora.

2. El fletador abonará la cantidad fijada en el contrato por el tiempo de demora producido. Si su importe no se hubiera pactado, deberá pagarse una cantidad igual a la que normalmente se hubiera fijado, atendiendo a los usos del tráfico para buques de características semejantes con un cargamento y viaje similares.

#### Artículo 308. Duración y cómputo del plazo de demora.

La duración del plazo de demora se fijará en la póliza y, en su defecto, durará tantos días como laborables tuviera el período de plancha. El cómputo de la demora se realizará por horas y días consecutivos, suspendiéndose sólo cuando fuera imposible cargar o descargar por causas imputables a la operatividad del buque.

#### Artículo 309. Detención ulterior del buque.

Expirado el periodo de demora sin haberse ultimado la carga o descarga, el porteador podrá exigir la indemnización de los perjuicios causados por la ulterior detención del buque sin sujeción al importe fijado contractual o legalmente para las demoras. No obstante, el porteador podrá también emprender el viaje con las mercancías cargadas hasta ese momento, o descargarlas por su cuenta en la forma más adecuada, según que la expiración del período de demora haya tenido lugar en el puerto de carga o en el de descarga. En el primer caso, podrá reclamar el flete sobre vacío que corresponda; en el segundo, los gastos causados por la descarga que no le correspondiesen según el contrato.

#### Artículo 310. Cómputo independiente de los plazos.

Salvo pacto en contrario, los plazos de plancha establecidos en la póliza para cargar o descargar serán computados independientemente el uno del otro.

#### Artículo 311. Pago, privilegio y prescripción.

Las reglas sobre pago, privilegio y prescripción del flete se aplicarán a las demoras.

## Sección 5ª. Del conocimiento de embarque

### Artículo 312. Entrega del conocimiento de embarque.

1. Al ser entregadas las mercancías para su transporte al porteador, y a petición del cargador, aquél deberá emitir un conocimiento con las menciones establecidas en el artículo 314. Al embarcarse las mercancías a bordo del buque el conocimiento anteriormente emitido deberá ser apostillado como de embarque efectivo, o bien ser sustituido por un conocimiento que exprese que las mercancías se encuentran efectivamente a bordo del buque porteador.

2. El conocimiento de embarque formalizado con los requisitos del artículo 314 tendrá aparejada ejecución de la obligación de entregar el cargamento de acuerdo con lo establecido en el artículo 517 de la Ley de enjuiciamiento civil.

3. El conocimiento hace fe del hecho de la recepción de las mercancías por el porteador para su transporte y atribuye a su tenedor legítimo el derecho a recibirlas en el puerto o lugar de destino.

### Artículo 313. Firma del conocimiento.

1. El conocimiento podrá ser suscrito por el porteador o por otra persona en su nombre. Si fuere firmado por el capitán del buque, se presumirá que lo hace en nombre del porteador mencionado en el conocimiento.

2. Si en el conocimiento no se identifica suficientemente a la persona que actúa como porteador se entenderá firmado por cuenta del naviero del buque.

3. El conocimiento podrá también emitirse electrónicamente, siempre que las partes hayan acordado previamente las reglas sobre su emisión y circulación.

### Artículo 314. Menciones del conocimiento.

1. El conocimiento deberá contener las siguientes menciones:

a) La naturaleza de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, el número de bultos o unidades, su peso o cantidad y, en su caso, su carácter peligroso, todo ello, tal como ha sido declarado por el cargador.

b) El estado aparente de las mercancías.



c)El valor de las mercancías cuando dicha mención sea solicitada por el cargador.

d)El nombre y sede del establecimiento principal del porteador.

e)El nombre del cargador y el del destinatario si aquél lo hubiera designado.

f)Los puertos de carga y descarga y, si no coincidieran, los lugares de inicio y terminación del transporte.

g)La fecha de entrega de las mercancías al porteador para su transporte.

h)El lugar de emisión del conocimiento y el número de ejemplares originales si se emite más de uno.

i)La fecha o plazo de entrega de las mercancías en destino si tales aspectos han sido expresamente pactados.

j)El importe del flete si éste es pagadero por el destinatario, con indicación expresa de tal carácter.

k)La circunstancia de que las mercancías pueden ser transportadas en cubierta en su caso.

l)La firma del porteador o de una persona en su nombre.

2. El conocimiento podrá además contener todas aquellas menciones o estipulaciones válidamente establecidas por las partes.

#### Artículo 315. Circulación del conocimiento.

1. El conocimiento de embarque podrá emitirse al portador, a la orden o a favor de persona determinada. En el primer caso será transmisible por la entrega material del documento, en el segundo en virtud de endoso y, en el tercero, la transmisión se efectuará mediante cesión ordinaria.

2. Para la transmisión por endoso será aplicable lo establecido para los títulos cambiarios, en la medida en que sea conforme con la naturaleza del conocimiento. La cesión ordinaria del conocimiento deberá anotarse en el título y se estará a lo previsto en los artículos 347 y 348 del Código de comercio.

3. Quien adquiera el conocimiento con arreglo a lo establecido en los párrafos anteriores adquirirá sobre las mercancías expresadas en él todos los derechos y acciones del transmitente.

4. Cuando una persona sea desposeída de un conocimiento por cualquier causa que fuere, el nuevo tenedor ya se trate de un conocimiento al portador,

ya de un conocimiento endosable respecto al cual justifique su derecho, no estará obligado a devolverlo si lo adquirió de buena fe y sin culpa grave. Quedarán a salvo los derechos y acciones del legítimo titular contra los responsables de los actos de desposesión ilegítima.

#### Artículo 316. Carta de porte marítimo

1. Si el cargador así lo acepta, podrá emitirse un documento no transmisible que designe personalmente al destinatario, quien tendrá derecho a retirar las mercancías en destino sin su presentación. Dicho documento deberá contener las menciones del artículo 314 y, además, la indicación expresa de su carácter no negociable. Las normas establecidas en los artículos siguientes serán de aplicación a este documento.

2. Cuando se haya emitido válidamente una carta de porte, hasta el momento de la entrega en el puerto o lugar de destino, el cargador podrá variar la persona del destinatario notificándoselo por escrito al porteador en tiempo oportuno.

#### Artículo 317. Fuerza probatoria del Conocimiento.

1. Salvo en lo que se refiere a las reservas previstas en el artículo siguiente, el conocimiento hará fe, salvo prueba en contrario, del hecho de la recepción o embarque de las mercancías en las condiciones descritas en el mismo.

2. Dicha prueba en contrario no será admisible frente a persona distinta del cargador que haya recibido el conocimiento de buena fe.

#### Artículo 318. Reservas.

1. Si el porteador sabe o tiene razones para sospechar que la descripción de las mercancías, sus marcas, número de bultos, peso o cantidad facilitados por el cargador no coinciden con la realidad de las mercancías que le han sido entregadas para su transporte, o si no ha tenido medios suficientes para controlar la veracidad de aquellos datos, deberá incluir en el conocimiento una reserva expresa haciendo constar las inexactitudes comprobadas, o la razón de sus sospechas, o la ausencia de medios suficientes de control.

2. Si el porteador considera que el estado aparente de las mercancías no es el descrito por el cargador, deberá también hacer constar el estado real de aquéllas mediante una reserva expresa.

#### Artículo 319. Garantía del cargador.

Sin perjuicio de la responsabilidad del porteador ante terceros tenedores

del conocimiento de acuerdo con las disposiciones de los artículos anteriores, aquél podrá exigir al cargador indemnización del perjuicio causado por la inexactitud de las menciones suministradas en cuanto a la naturaleza, marcas, número, cantidad y peso de las mercancías.

#### Artículo 320. Cartas de garantía.

1. Cualquier pacto o declaración unilateral del cargador comprometiéndose a indemnizar al porteador de los perjuicios que se le irroguen por la no inserción de reservas en un conocimiento en cuanto a los datos suministrados por el cargador o, en cuanto al estado aparente de las mercancías carece de efecto ante el tercero a quien se haya transmitido el conocimiento.

2. Tal acuerdo o compromiso será válido entre cargador y porteador, salvo que se haya actuado de mala fe al omitir las reservas con intención de perjudicar a un tercero.

#### Artículo 321. Derecho a la entrega de las mercancías.

El porteador entregará las mercancías al legítimo tenedor del conocimiento original, recogiendo como prueba del hecho de la entrega. En caso de entrega incorrecta a otra persona, responderá del valor del cargamento en el puerto de destino ante el destinatario legítimo, sin perjuicio de las acciones que le correspondieran contra quien haya retirado efectivamente las mercancías.

#### Artículo 322. Extravío, sustracción o destrucción del conocimiento.

1. Si a petición del cargador se hubiere emitido más de un original del conocimiento, el porteador quedará liberado realizando la entrega contra la presentación y rescate de cualquiera de ellos, considerándose amortizados los demás respecto del porteador.

2. Si antes de efectuar la entrega alegare alguna persona su condición de tenedor desposeído, debido a extravío, sustracción o destrucción del título, el porteador deberá retener las mercancías y remitir a los interesados al procedimiento judicial regulado en el Capítulo VI del Título IX de la presente Ley a fin de que por el Juez se determine lo que resulte procedente.

#### Artículo 323. Menciones sobre el flete.

El destinatario sólo estará obligado a pagar el flete y las demoras causadas en el puerto de carga cuando así lo establezca específicamente el conocimiento. No obstante, si el destinatario es el mismo fletador, vendrá obligado al pago en todo caso. En tales circunstancias se admitirá la prueba

en contrario de lo indicado en el conocimiento sobre estos extremos, realizada por el porteador.

### Sección 6ª. De la extinción anticipada del contrato

#### Artículo 324. Supuestos generales de extinción.

1. Quedará extinguido el contrato en los casos siguientes:

a) Si antes de hacerse a la mar el buque contratado, de acuerdo con el artículo 277, se perdiese o quedase definitivamente inhabilitado para navegar sin culpa de ninguna de las partes. En los fletamentos por tiempo la extinción se producirá en cualquier momento en que el buque se perdiese o inhabilitase definitivamente.

b) Si el fletamento se refiriese a mercancías concretas y determinadas y éstas se perdiesen antes de su embarque sin culpa del cargador. En el fletamento por tiempo no será aplicable la extinción por pérdida de las mercancías.

c) Si antes de hacerse a la mar el buque, el transporte contratado se hiciera imposible por acaecimientos naturales, por disposiciones de las autoridades o por causas ajenas a la voluntad de las partes.

d) Si antes de hacerse a la mar el buque, se produjese un conflicto armado en el que estén comprometidos el país del puerto de carga o el de descarga.

2. En los supuestos anteriores, el porteador deberá proceder, en su caso, a la descarga y devolución de las mercancías cargadas. El coste de esta operación será soportado por el fletador.

#### Artículo 325. Impedimento temporal.

También quedará extinguido el contrato a petición de cualquiera de las partes si, antes de comenzar el viaje, sobreviniese algún impedimento, independiente de la voluntad de alguna de ellas, que provocase un retraso tan prolongado que no fuera exigible a las partes esperar a su desaparición.

#### Artículo 326. Impedimentos sobrevenidos durante el viaje.

Si durante el viaje sobrevinieren circunstancias fortuitas que hicieran imposible, ilegal o prohibida su continuación, o un conflicto armado que

someta al buque o cargamento a riesgos no contemplados al contratar, el porteador podrá arribar al puerto más conveniente al interés común y descargar allí las mercancías, exigiendo al fletador que se haga cargo de ellas en ese lugar. En tal caso, el porteador tendrá derecho al flete en proporción a la distancia recorrida. Para el cálculo del flete parcial se tendrán en cuenta, además de la distancia, el coste, el tiempo y los riesgos de la parte recorrida en proporción al viaje total.

#### Artículo 327. Modificación del destino por el fletador.

En los fletamentos del buque completo por viaje, el fletador podrá ordenar la descarga en puerto distinto del convenido, siempre que ello no exponga al buque a riesgos superiores de los previstos al contratar, pagando el flete total contratado y los mayores gastos que se originen.

#### Artículo 328. Venta del buque.

1. En caso de venta del buque antes de comenzar la carga de las mercancías, el comprador no estará obligado a respetar los contratos realizados por el vendedor, quedando extinguido el contrato de fletamento si éste hacia referencia al buque vendido, sin perjuicio del derecho del fletador a ser indemnizado por el vendedor.

2. Si la venta sobreviniese una vez comenzada la carga o hallándose el buque en viaje, el comprador deberá cumplir los contratos referentes a las mercancías a bordo, subrogándose en los derechos y obligaciones del porteador.

3. El comprador del buque deberá respetar, sin embargo, los fletamentos por tiempo superior a un año cuando conociera su existencia en el momento de adquirir el buque.

#### Sección 7ª. De la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso.

#### Artículo 329. Carácter del régimen de responsabilidad.

Las disposiciones que regulan la responsabilidad del porteador establecidas en la presente Sección se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo. No tendrán efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a recibir las mercancías. Sin embargo, tales cláusulas, cuando estén pactadas en la póliza de fletamento y no entrañen exoneración por dolo o culpa grave del porteador, tendrán valor exclusivamente en las relaciones entre éste y el fletador, sin que puedan oponerse, en ningún caso, al destinatario que sea persona

diversa del fletador.

#### Artículo 330. Porteador contractual y porteador efectivo.

1. La responsabilidad establecida en esta Sección alcanza solidariamente tanto a quien se compromete a realizar el transporte, como a quien lo realiza efectivamente con sus propios medios.

2. En el primer caso estarán comprendidos los comisionistas de transportes, transitarios y demás personas que se comprometan con el cargador a realizar el transporte por medio de otros. También estarán comprendidos los fletadores de un buque que contraten en la forma prevista en el artículo 273.

3. En el segundo estará incluido, en todo caso, el naviero del buque porteador.

4. El porteador contractual tendrá derecho a repetir contra el porteador efectivo las indemnizaciones satisfechas en virtud de la responsabilidad que para él se establece en este artículo. El plazo de prescripción de este derecho será de un año a contar desde el momento de abono de la indemnización.

#### Artículo 331. Periodo temporal de responsabilidad.

La responsabilidad del porteador por la custodia y conservación de las mercancías abarca el período desde que se hace cargo de las mismas en el puerto o lugar de origen, hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada por éste en el puerto o lugar de destino. En caso de que las leyes o reglamentos portuarios impongan forzosamente la intervención de una empresa u organismo en las operaciones de entrega de las mercancías al porteador para su transporte, o de éste último al destinatario, el porteador no responderá del período en que las mercancías estén bajo la custodia de tales empresas u organismos.

#### Artículo 332. Retraso en la entrega.

Existe retraso en la entrega cuando las mercancías no son entregadas en destino en el plazo convenido, o en defecto de éste, en el plazo razonable exigible según las circunstancias de hecho.

#### Artículo 333. Fundamento de la responsabilidad.

1. El porteador es responsable de todo daño o pérdida de las mercancías, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 331, en tanto no pruebe que la pérdida, daño o retraso se deben a causas fortuitas y que, para evitar

sus efectos, el porteador o sus auxiliares, dependientes o independientes, adoptaron todas las medidas razonablemente exigibles.

2. En caso de daño, pérdida o retraso por incendio, se presumirá su carácter fortuito en tanto no pruebe el demandante que han sido causados por negligencia del porteador o sus auxiliares, dependientes o independientes, o que éstos han actuado negligentemente en la adopción de las medidas oportunas para extinguirlo o atenuar sus consecuencias dañosas.

#### Artículo 334. Responsabilidad en el transporte de animales.

En el caso de transporte de animales vivos, el porteador no deberá responder de la pérdida, daño o retraso derivados de los riesgos específicos inherentes a tal género de transporte, siempre que haya actuado conforme a las instrucciones concretas recibidas del cargador. No obstante, deberá responder si el demandante prueba que el daño, pérdida o retraso se deben, en todo o en parte, a la negligencia del porteador o sus auxiliares, dependientes o independientes.

#### Artículo 335. Limitación de la responsabilidad por pérdida o daño.

1. La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías transportadas se determinará según el valor de tales mercancías en el puerto o lugar de destino y estará limitada, salvo que en el conocimiento de embarque se haya declarado su valor real, a las cifras siguientes:

a) 835 Derechos Especiales de Giro por bulto o cualquier otra unidad del cargamento.

b) 2,5 Derechos Especiales de Giro por Kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

De ambos límites se aplicará el más elevado.

2. Si en el transporte se utilizaren contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancías, cualquier bulto o unidad enumerado en el conocimiento de embarque como incluido dentro de dicho medio de agrupación se considerará como un bulto o unidad a efectos del presente artículo. Si el contenedor o medio de agrupación hubiera sido suministrado por el cargador, se considerará como un bulto más a tales efectos. Si en el conocimiento no se hiciera constar la enumeración del contenido, se considerará que existe un solo bulto.

#### Artículo 336. Limitación de la responsabilidad por retraso.

1. La responsabilidad por retraso queda limitada a una cifra equivalente a

dos veces y media el flete pagadero por las mercancías afectadas por el retraso.

2. En caso de concurrencia de indemnización por avería y por retraso, el cúmulo de ambas queda limitado a las cifras establecidas en el artículo anterior.

Artículo 337. Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones.

El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación establecido en los artículos anteriores será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños, pérdidas o retrasos experimentados, independientemente de cuál sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y, tanto si se dirige contra el porteador o contra los auxiliares, dependientes o independientes, que éste emplee para el cumplimiento de su prestación.

Artículo 338. Pérdida del beneficio de la limitación.

1. No se aplicarán los límites de responsabilidad establecidos en los artículos 335 y 336 cuando se pruebe que el daño, pérdida o retraso han sido causados por el porteador intencionadamente o actuando en forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

2. Si la acción se dirigiera contra auxiliares dependientes o independientes del porteador, éstos tampoco podrán acogerse a la limitación de responsabilidad cuando se pruebe que causaron el daño, pérdida o retraso en las mismas condiciones descritas en el párrafo anterior.

Artículo 339. Porteadores sucesivos.

1. En caso de transporte realizado por porteadores sucesivos bajo un único título, éstos serán solidariamente responsables en caso de pérdida, daño o retraso, a no ser que en el conocimiento se haya pactado expresamente que cada porteador no responderá de los daños producidos en los trayectos realizados por alguno de los otros porteadores. En este caso, sólo será responsable el porteador que asumió el trayecto en que se produjo el daño, la pérdida o el retraso.

2. El porteador que indemnice el daño, la pérdida o el retraso como consecuencia de la solidaridad establecida en el párrafo anterior, tendrá acción de regreso contra el porteador en cuyo trayecto se produjo el daño, la pérdida o el retraso. Si no se pudiera determinar el trayecto en que se produjo el daño, la pérdida o el retraso, la indemnización se repartirá entre los diversos porteadores en proporción al flete devengado por cada uno.



#### Artículo 340. Protestas.

1. El destinatario deberá dar al porteador o a su agente aviso escrito de la pérdida o daño sufridos por las mercancías, describiendo en términos generales su naturaleza, durante el siguiente día laborable al de su entrega. Si la pérdida o daño no fueran aparentes, el aviso podrá darse en los tres días laborables siguientes al de la entrega; el aviso no será necesario cuando el porteador y el destinatario hayan realizado una inspección conjunta del estado de las mercancías.

2. Si se hubiera omitido el aviso o se hubiera dado fuera de plazo, se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercancías han sido entregadas tal y como aparecían descritas en el conocimiento de embarque.

### Sección 8ª. De la prescripción

#### Artículo 341. Prescripción de acciones.

1. Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en el plazo de dos años.

2. En las acciones para indemnización de pérdidas, averías o retrasos sufridos por las mercancías, el plazo se contará desde la entrega de éstas al destinatario o desde el día en que hubieran debido entregarse.

3. De la misma forma se computará el plazo para la reclamación de fletes, demoras y otros gastos del transporte. Sin embargo, en el fletamento por tiempo, el plazo se contará desde el día en que el flete u otros gastos fueran exigibles conforme a la póliza.

### Capítulo III. Del contrato de pasaje

#### Artículo 342.- Concepto.

1. Por el contrato de pasaje marítimo el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar por mar, desde un lugar a otro convenido, a una persona y su equipaje.

2. Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán al transporte amistoso ni al pasaje clandestino. No obstante, se aplicarán a los transportes gratuitos realizados por un porteador marítimo de pasajeros.

#### Artículo 343.- Menciones del billete de pasaje.

1. El porteador extenderá inexcusablemente el billete de pasaje, que contendrá las siguientes menciones:

- a) Lugar y fecha de emisión.
- b) Nombre y dirección del porteador.
- c) Nombre del buque.
- d) Clase y número de cabina o de la acomodación.
- e) Precio del transporte o carácter gratuito del mismo.
- f) Punto de salida y destino.
- g) Fecha y hora de embarque
- h) Indicación sumaria de la ruta a seguir, así como de las escalas previstas.
- i) Las restantes condiciones en que haya de realizarse el transporte.

2. Para las embarcaciones que presten servicios portuarios y regulares en el interior de zonas delimitadas por las autoridades marítimas, el billete de pasaje podrá ser sustituido por un tíquet que indicará el nombre del porteador, el servicio efectuado y el importe de éste.

#### Artículo 344.- Emisión del billete de pasaje.

El billete de pasaje podrá emitirse al portador o a favor de persona determinada. En este último caso, sólo podrá transmitirse con el consentimiento del porteador.

#### Artículo 345.- Estado de navegabilidad.

1. El porteador cuidará de poner y conservar el buque en estado de navegabilidad y convenientemente armado, equipado y aprovisionado para realizar el transporte convenido y para garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros a bordo, de acuerdo con las condiciones que fueran usuales en el tipo de viaje contratado.

2. El porteador deberá poner a disposición de los pasajeros, en el lugar y tiempo convenidos, el buque, así como los espacios dedicados a los de su clase y, en su caso, las plazas de acomodación adquiridas por los pasajeros

#### Artículo 346.- Obligación de realizar el viaje.

El porteador deberá emprender el viaje y realizarlo hasta el punto de destino sin demora injustificada y por la ruta pactada o, a falta de pacto, por la más apropiada según las circunstancias. Asimismo, deberá prestar los servicios complementarios y la asistencia médica en la forma establecida reglamentariamente o por los usos.

#### Artículo 347.- Interrupción del viaje.

Si por averías del buque el viaje se interrumpiera antes de un puerto intermedio, el porteador deberá correr con los gastos de manutención y alojamiento de los pasajeros mientras el buque se repara. Si el buque quedara inhabilitado definitivamente o el retraso pudiera perjudicar gravemente a los pasajeros, el porteador deberá proveer a su costa el transporte hasta el destino pactado. Si el porteador no lo hiciera, los pasajeros no pagarán precio complementario alguno, sin perjuicio de las responsabilidades exigibles, en su caso, al porteador.

#### Artículo 348.- Obligaciones del pasajero.

El pasajero deberá pagar el precio del pasaje, presentarse oportunamente para su embarque y observar las disposiciones establecidas para mantener el buen orden y la seguridad a bordo.

#### Artículo 349.- Deberes del porteador con respecto al equipaje.

El porteador deberá transportar, juntamente con los viajeros e incluido en el precio del billete, el equipaje, con los límites de peso y volumen fijados por el porteador o por los usos. Lo que exceda de los límites indicados será objeto de estipulación especial.

#### Artículo 350.- Equipaje.

1. A los efectos del artículo anterior, se consideran equipaje los bultos o vehículos de turismo transportados por el porteador en virtud de un contrato de pasaje, excluyéndose los que lo sean por un contrato de transporte de mercancías o los animales vivos.

2. Se considera equipaje de camarote exclusivamente aquél que el pasajero tenga en su camarote, o en el vehículo transportado, o sobre éste, o el que conserve bajo su posesión, custodia o control.

3. Se consideran equipaje de bodega los vehículos de turismo y bultos entregados al porteador. Cuando el equipaje sea admitido, el porteador registrará en el billete o en un talón complementario los datos siguientes:

- a) Número y peso de los bultos o vehículos.
- b) Nombre y sede del establecimiento principal del porteador.
- c) Nombre del pasajero.
- d) Puerto de salida y de destino.
- e) Eventual valor declarado.
- f) Precio del transporte.

4. Se aplicará a los equipajes, en su caso, lo dispuesto en el artículo 298 de esta Ley.

Artículo 351.- Privilegio y derecho de retención.

Los derechos de preferencia y retención del porteador sobre el equipaje de bodega se regularán por lo establecido en los artículos 302 y 303.

Artículo 352.- Extinción del contrato.

Quedarán extinguido el contrato en los casos siguientes:

- a) Cuando el pasajero no embarcarse en la fecha fijada, en cuyo caso el porteador hará suyo el precio del pasaje, salvo que la causa de la falta de embarque sea la muerte o enfermedad del pasajero o de los familiares que le acompañasen y se haya notificado sin demora o se haya podido sustituir al pasajero por otro.
- b) Cuando por causas fortuitas el viaje se hiciera imposible o se demorase, en cuyo caso el porteador devolverá el precio del pasaje y quedará exento de responsabilidad.
- c) Por toda modificación importante en horarios, escalas previstas y desviación del buque de la ruta pactada, en cuyo caso, si el pasajero opta por la rescisión, tendrá derecho a la devolución del precio total del pasaje o de la parte proporcional del mismo correspondiente al trayecto que falte por realizar y a la indemnización de daños y perjuicios, si la modificación no se debiera a causas justificadas.
- d) Si antes de comenzar el viaje o durante su ejecución surgieran eventos bélicos que expusieran al buque o al pasajero a riesgos imprevistos, en cuyo caso ambas partes podrán solicitar la rescisión sin indemnización.
- e) Si una vez comenzado el viaje el pasajero no pudiera continuar por causas fortuitas, en cuyo caso el porteador tendrá derecho a la parte proporcional del precio según el trayecto realizado.

Artículo 353.- Régimen de responsabilidad.

Las disposiciones de este Capítulo que regulan la responsabilidad del porteador se aplicarán imperativamente a todo contrato de pasaje marítimo. No tendrán efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o

indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a exigir las indemnizaciones.

#### Artículo 354.- Operaciones de embarque y desembarque.

1. La responsabilidad del porteador abarca las operaciones de embarque y desembarque del pasajero y su equipaje siempre que sean asumidas por el porteador, bien directamente bien a través de otras empresas a quienes confíe su realización.

2. Sin embargo, en lo que respecta a equipajes de bodega, la responsabilidad del porteador abarca el periodo comprendido entre el momento en que se hace entrega de los mismos al porteador o a personas designadas por éste en el puerto o lugar de origen, y el momento de su entrega en el puerto o lugar de destino al pasajero o persona designada por éste. A estos efectos, se considerará equipaje de bodega el que el pasajero lleve en el interior de su vehículo o sobre éste.

#### Artículo 355.- Responsabilidad del porteador.

1. El porteador es responsable en todo caso de los daños y perjuicios por muerte y lesiones corporales de un pasajero ocasionadas por un suceso relacionado con la navegación, salvo que el porteador pruebe que dicho suceso resulta de un acto de guerra o de un fenómeno natural excepcional, inevitable e irresistible, o que fue causado totalmente por una acción u omisión intencionada de un tercero con la finalidad de causar daños. Se considerarán sucesos relacionados con la navegación el naufragio, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencias del buque.

2. El régimen de responsabilidad objetiva establecido en el párrafo anterior se aplicará a las reclamaciones que no excedan de 250.000 Derechos Especiales de Giro. En caso de que tales reclamaciones excedan de dicho límite, el porteador será responsable del exceso a menos que se demuestre que el suceso que originó la muerte o lesiones no es imputable a su culpa o la de sus auxiliares, dependientes o independientes. La misma responsabilidad le alcanzará por las muertes o lesiones corporales ocasionadas por un suceso no relacionado con la navegación, si bien, en este caso, el demandante deberá probar la culpa del porteador.

3. El porteador es responsable de la pérdida o averías del equipaje de camarote ocasionadas por su culpa o la de sus auxiliares. Se presumirá esta culpa cuando la pérdida o avería deriven, directa o indirectamente, de un suceso relacionado con la navegación.

4. El porteador responde de la pérdida o avería del equipaje de bodega en tanto no demuestre que la causa del daño no se debe a culpa propia o de sus auxiliares.

5. La prueba de la realidad y alcance del daño o perjuicio, así como de que se produjo durante el transporte incumbe al demandante.

Artículo 356.- Porteador contractual y porteador efectivo.

Cuando todo o parte del transporte haya sido ejecutado por porteador distinto del que hubiera contratado el pasaje, ambos serán solidariamente responsables, de acuerdo con las presentes normas, por los daños y perjuicios causados al pasajero o a su equipaje.

Artículo 357.- Objetos de valor.

El porteador no será responsable por la pérdida o daños causados durante el transporte al dinero, valores, objetos de oro o plata, joyas, obras de arte u otros objetos de valor, salvo que en virtud de estipulación expresa hayan sido entregados en depósito al porteador para su custodia.

Artículo 358.- Limitación de responsabilidad.

1. La responsabilidad del portador queda limitada, por pasajero y viaje, a las cantidades siguientes:

- a) 400.000 Derechos Especiales de Giro por muerte o lesiones corporales;
- b) 2.250 Derechos Especiales de Giro por pérdida o avería en el equipaje de cabina;
- c) 12.700 Derechos Especiales de Giro por pérdida o avería de vehículos, incluyendo el equipaje transportado en los mismos.
- d) 3.375 Derechos Especiales de Giro por pérdida de otros equipajes.

2. Si el equipaje se transporta con valor declarado, aceptando por el porteador, límite de su responsabilidad se corresponderá con ese valor.

Artículo 359.- Franquicia deducible.

El porteador y el pasajero podrán convenir una franquicia deducible en los daños a vehículos por un máximo de 330 Derechos Especiales de Giro y de 149 Derechos Especiales de Giro en los daños a otros equipajes.

Artículo 360.- Modificación pactada de los límites.

El porteador y el pasajero podrán estipular expresamente y por escrito límites de responsabilidad más elevados que los establecidos anteriormente

para las indemnizaciones por daños y perjuicios.

Artículo 361.- Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones.

El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación establecido en los artículos anteriores será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por los daños o pérdidas experimentados, independientemente de cual sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y tanto si se dirige contra el porteador o contra los auxiliares, dependientes o independientes, que éste emplee para el cumplimiento de su prestación.

Artículo 362.- Seguro obligatorio.

1. El porteador efectivo que ejecute el transporte en un buque que transporte más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de su responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite no inferior a 250.000 Derechos Especiales de Giro por cada pasajero y cada accidente. Reglamentariamente se regularán los detalles de este seguro obligatorio y del certificado que los buques deberán llevar obligatoriamente a bordo.

2. El perjudicado tendrá acción directa contra el asegurador hasta el límite de la suma asegurada. El asegurador podrá oponer las mismas excepciones que correspondieran al porteador de acuerdo con el artículo 355 y, en su caso, el hecho de que el accidente fue causado dolosamente por el asegurado. Podrá además oponer en todo caso el límite de responsabilidad establecido en el artículo 358, incluso en el caso de que su asegurado lo hubiera perdido de acuerdo al artículo 362.

Artículo 363.- Pérdida de la limitación.

1. El porteador no podrá acogerse a los límites de responsabilidad establecidos en esta Ley, cuando se pruebe que el daño o pérdida han sido causados intencionadamente o actuando temerariamente y con conciencia de su probabilidad.

2. Si la acción se dirigiera contra auxiliares, dependientes o independientes, del porteador, éstos no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad cuando se pruebe que causaron el daño o la pérdida en las mismas condiciones descritas en el apartado anterior.

Artículo 364.- Protestas.

1. El pasajero deberá notificar al porteador, por escrito las reservas o

protestas relativas a los daños sufridos por el equipaje.

2. Si los daños fueran aparentes y afectaran al equipaje de camarote la notificación deberá efectuarse antes o en el momento de su desembarque. Respecto a los demás equipajes la notificación deberá hacerse en el momento de su entrega por el porteador.

3. Si los daños no fueran manifiestos, o en caso de pérdida, la notificación deberá hacerse dentro de los quince días siguientes a la fecha del desembarque, o a la de la entrega, o a aquélla en la que la entrega hubiera debido efectuarse.

Artículo 365.- Prescripción de acciones.

Las acciones nacidas del contrato de pasaje marítimo prescribirán en el plazo de dos años. Este plazo se contará:

- a) En el caso de lesiones corporales, desde la fecha de desembarco del pasajero.
- b) En el supuesto de muerte ocurrida durante el transporte, desde la fecha en que el pasajero debió desembarcar y en caso de daños corporales causados durante el transporte y que produjeran la muerte del pasajero después de desembarcar, a partir de la fecha de la muerte, sin que hayan transcurrido tres años desde la fecha en que desembarcó.
- c) En caso de pérdidas o daños al equipaje, desde la fecha en que tuvo o debió tener lugar el desembarco.

#### Capítulo IV. Del contrato de remolque

Artículo 366.- Concepto.

Por el contrato de remolque el naviero de un buque se obliga, a cambio de un precio a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque, embarcación o aparato flotante, o bien a prestar su colaboración para las maniobras del buque remolcado.

Artículo 367.- Remolque transporte.

1. Cuando el naviero del buque remolcador se haya comprometido al desplazamiento del buque, embarcación o artefacto remolcado se entenderá que, salvo pacto expreso en contrario, la dirección de la maniobra corresponde al capitán del remolcador. Serán de aplicación en tanto sean



congruentes con el objeto del contrato de las normas del Capítulo Segundo relativas a la puesta a disposición del buque en el contrato de fletamento.

2. En los casos en que los elementos remolcados hayan sido entregados al remolcador se entenderá que su naviero asume la custodia de ellos, con la consiguiente responsabilidad.

#### Artículo 368.- Remolque maniobra.

Cuando el remolque tenga por objeto la asistencia del remolcador a la maniobra del remolcado se entenderá que, salvo pacto en contrario, la dirección de la maniobra recae sobre el mando del buque remolcado.

#### Artículo 369.- Responsabilidad por daños.

1. Los navieros de cada uno de los buques serán responsables de los daños causados al otro como consecuencia de la negligencia en el cumplimiento de las prestaciones que le incumben.

2. Ambos navieros serán solidariamente responsables ante terceros por los daños causados por el tren de remolque, salvo en la medida en que alguno de ellos pruebe que tales daños no derivan de causas imputables a su elemento en el tren de remolque. En todo caso procederá el derecho de repetición entre navieros en atención al grado de culpa respectivo.

#### Artículo 370.- Remolque de fortuna.

Cuando se soliciten servicios de remolque en situación extraordinaria, que no lleguen a constituir un supuesto de salvamento marítimo, sin haberse fijado previamente las condiciones de su prestación y precio, el naviero del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados. Esta remuneración incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación, y un precio adecuado al servicio prestado. Esta remuneración no estará condicionada al éxito de la operación.

#### Artículo 371.- Prescripción de acciones.

Las acciones nacidas del contrato de remolque prescriben en el plazo de un año.

## TITULO V. DE LOS CONTRATOS AUXILIARES DE LA NAVEGACIÓN

## Capítulo I. Del contrato de gestión naval

### Artículo 372. Concepto

Por el contrato de gestión naval, una persona se compromete, a cambio de una remuneración, a gestionar, por cuenta y en nombre del naviero, todos o alguno de los aspectos implicados en la explotación del buque. Dichos aspectos pueden hacer referencia a la gestión comercial, náutica, laboral o aseguradora del buque.

### Artículo 373. El ejercicio de las obligaciones del gestor.

El gestor del naviero deberá cumplir sus obligaciones con la diligencia de un ordenado empresario y de un representante leal protegiendo los intereses del naviero.

### Artículo 374. Las formas de actuación del gestor

En sus relaciones con terceros el gestor deberá manifestar su condición de mandatario del naviero, haciendo constar la identidad y domicilio de éste último en cuantos contratos celebre. No cumpliendo lo anterior, el gestor será solidariamente responsable con el naviero de las obligaciones asumidas por cuenta de éste.

### Artículo 375. Régimen aplicable.

Las relaciones entre el naviero y su gestor se regirán por lo establecido en el contrato de gestión y en su defecto por las normas reguladoras del contrato de comisión mercantil

### Artículo 376. Responsabilidad frente a terceros.

El gestor responderá solidariamente con el naviero de los daños y perjuicios que se causen extracontractualmente a terceros como consecuencia de los actos de áquel o de los de sus dependientes, sin perjuicio del derecho de uno y otro a limitar la responsabilidad en los términos establecidos en el Título IX de la presente Ley.

## Capítulo II. Del contrato de consignación de buques

#### Artículo 377. Concepto.

Se entiende por consignatario a la persona que por cuenta del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.

#### Artículo 378. Régimen.

Las relaciones internas entre el consignatario y el naviero se regularán por lo establecido para la comisión mercantil cuando se trate de una consignación ocasional. Tratándose de consignaciones duraderas se aplicarán las reglas del contrato de agencia. En este último caso se podrá pactar la exclusividad en la consignación.

#### Artículo 379. Firma de conocimientos.

El consignatario podrá firmar por cuenta del naviero los conocimientos de embarque de las mercancías cargadas en el buque, en cuyo caso deberá hacer constar el nombre y dirección de aquél. Si no lo hiciera, responderá del transporte solidariamente con el naviero. La misma regla se seguirá cuando el consignatario firme los conocimientos por cuenta del porteador fletador.

#### Artículo 380. Responsabilidad por daños a las mercancías.

El consignatario no será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías o por retraso en su entrega. Sin embargo, será responsable de los daños causados por culpa propia.

#### Artículo 381. Tareas de manipulación.

Cuando el consignatario del buque realice tareas de manipulación portuaria de mercancías se le aplicarán las normas propias de esta actividad.

#### Artículo 382. Actuación como transitario.

Cuando además de la consignación se lleven a cabo actuaciones como transitario o de otra naturaleza, a las obligaciones y responsabilidad previstas para el consignatario se añadirán las propias de las prestaciones complementarias concretamente asumidas.

### Capítulo III. Del contrato de practicaaje

#### Artículo 383. Contrato de practicaaje.

Por el contrato de practicaaje una persona denominada práctico se obliga , a cambio de un precio, a asesorar al capitán en la realización de las diversas operaciones y maniobras para la segura navegación de buques y embarcaciones por aguas portuarias o adyacentes.

#### Artículo 384. Deberes recíprocos.

1. Capitán y práctico quedan obligados a planificar conjuntamente la maniobra del buque y, a tal efecto, a intercambiar la información necesaria para ello.

2. Asimismo, capitán y práctico deberán colaborar recíprocamente durante toda la ejecución de las maniobras.

#### Artículo 385. Preeminencia del capitán.

La presencia de práctico a bordo no exime al oficial encargado de la guardia de los deberes que le incumben en relación con la seguridad de la navegación, ni sustituye la superior autoridad del capitán en todo lo que tiene que ver con el gobierno y dirección náutica, aunque, con su consentimiento expreso o tácito, el práctico ordene directamente la maniobra o, incluso, la ejecute por sí mismo.

#### Artículo 386. Responsabilidad por daños durante la ejecución del practicaaje.

1. Los daños y accidentes causados al buque o a terceros por inexactitud u omisión en el asesoramiento que el práctico debe prestar al capitán serán imputables a áquel, sin perjuicio de la concurrencia de culpa que pueda apreciarse cuando el capitán haya incurrido en error o negligencia en el seguimiento de las instrucciones recibidas.

2. De los daños causados exclusivamente imputables al práctico, responderá éste.

3. De los daños causados por culpa compartida, responderán solidariamente, además, el capitán y el naviero.

4. Lo establecido en los apartados anteriores se entenderá sin perjuicio de la aplicación de las reglas de responsabilidad patrimonial de la Administración por la prestación de los servicios públicos.

## Capítulo IV. Del contrato de manipulación portuaria

### Artículo 387. Noción y régimen aplicable.

1. Por el contrato de manipulación portuaria un operador se compromete, a cambio de un precio, a realizar todas o alguna de las operaciones de manipulación de las mercancías en puerto previstas en esta ley u otras de similar naturaleza.

2. El régimen de responsabilidad del operador por pérdidas, daño o retraso en la entrega de las mercancías establecido en este Capítulo no podrá ser modificado contractualmente en perjuicio del contratante del servicio.

### Artículo 388. Obligaciones.

1. La manipulación portuaria de mercancías puede incluir las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba a bordo de los buques, así como las de recepción, clasificación, depósito y almacenamiento en muelle o almacenes portuarios, y las de transporte intraportuario. Igualmente incluirá las operaciones materiales similares o conexas a las anteriores.

2. Cuando el operador portuario actúe por cuenta de los cargadores o destinatarios de las mercancías deberá efectuar en tiempo y forma las protestas o denuncias sobre su estado y condición en el momento en que las reciba el porteador. Será responsable del perjuicio causado por su omisión o extemporánea realización.

### Artículo 389. Contratación de las operaciones.

Las operaciones de manipulación portuaria de las mercancías podrán ser contratadas directamente por los cargadores o destinatarios de éstas, o bien por los porteadores marítimos, transitarios o comisionistas de transporte cuando éstos hayan asumido ante aquéllos la obligación de verificarlas.

### Artículo 390. Documentación.

El operador portuario podrá recoger en un recibo escrito la recepción de las mercancías para su manipulación, haciendo constar su condición y cantidad en tanto en cuanto sea posible determinarlas mediante su examen. La emisión y firma de este recibo será obligatoria si lo solicita el cargador o

receptor de las mercancías. En caso de no haberse emitido el recibo, se presumirá que el operador recibió las mercancías en buena condición aparente, salvo prueba en contrario.

#### Artículo 391. Fundamento de la responsabilidad del manipulador portuario.

1. El operador portuario será responsable de todo daño, pérdida de las mercancías o retraso en su entrega causados mientras se encontraban a su cuidado en tanto no pruebe que la pérdida, daño o retraso se debieron a causas fortuitas y que, para evitar sus efectos, el operador o sus auxiliares adoptaron todas las medidas razonablemente exigibles. El período de responsabilidad del operador se extiende desde el momento en que se hizo cargo de las mercancías hasta que las entregó o las puso a disposición de la persona legitimada para recibirlas.

2. A menos que se haya dado al operador portuario aviso escrito de la pérdida o daño sufrido por las mercancías, describiendo en términos generales su naturaleza, dentro de los tres días laborales siguientes a la entrega, se presumirá salvo prueba en contrario que han sido entregadas en la misma condición descrita en el recibo de recepción o, si no se emitió dicho recibo, en buena condición. El plazo será de quince días naturales en caso de daños no aparentes.

#### Artículo 392. Limitación de la responsabilidad.

1. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 338 de la presente Ley, que será asimismo aplicable al operador de manipulación portuaria, la responsabilidad de dicho operador por causa de pérdida o daño de las mercancías transportadas se limitará conforme a las reglas siguientes:

- a) en los casos de pérdida o daño en las mercancías, estará limitada a una suma de 2,5 Derechos especiales de Giro por kilogramo de peso bruto.
- b) cuando la pérdida o daño de una parte de la mercancía afecte al valor de otra parte se tendrá en cuenta el peso total de las mercancías perdidas o dañadas y de las mercancías cuyo valor haya resultado afectado para determinar ese límite de responsabilidad.
- c) en caso de retraso en la entrega estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media de la remuneración que deba pagársele por sus servicios con respecto a las mercancías que hayan sufrido el retraso, sin exceder de la cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que formen parte esas mercancías.

2. En ningún caso, la responsabilidad acumulada por pérdida o daño más la derivada de retraso excederá de la suma que resultaría aplicable por pérdida total de las mercancías en aplicación de la letra a) del número 1.

Artículo 393. Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones.

El régimen de responsabilidad del manipulador portuario y su limitación, tal como se regula en los artículos anteriores, quedará sometido a las mismas reglas que para las acciones de indemnización en todas sus formas se previenen en el artículo 337 de la presente Ley.

Artículo 394.- Legitimación y acciones

La responsabilidad del operador portuario por daños o pérdidas de las mercancías manipuladas podrá ser exigida, en todo caso, por quien contrató con él las correspondientes operaciones. Además, el destinatario de las mercancías transportadas cuya manipulación haya sido asumida por el porteador, transitario o comisionista de transporte tendrá acción directa contra el operador para reclamar aquella responsabilidad, sin perjuicio de poder reclamarla también contra dichos porteador, transitario o comisionista.

Artículo 395. Prescripción de acciones.

Las reclamaciones por daños, pérdida o retraso de las mercancías manipuladas prescribirán a los dos años de haber sido entregadas por el operador responsable.

Artículo 396. Derecho de retención

El operador de manipulación portuaria tendrá derecho a retener las mercancías en su poder mientras no se le abone el precio debido por sus servicios.

## TÍTULO VI. DE LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN

### Capítulo I. Del abordaje

Artículo 397. Concepto de abordaje.

1. Se entiende por abordaje el choque entre dos buques, embarcaciones o artefactos, del que resulten daños para alguno de ellos o para las cosas o personas embarcadas.

2. Los daños que un buque cause a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación se regularán también por las normas contenidas en este Capítulo.

3. Las disposiciones que siguen se aplicarán en los abordajes en que intervengan buques de Estado, sin perjuicio de lo dispuesto en el Título I.

#### Artículo 398. Fundamento de la responsabilidad.

1. El naviero del buque culpable del abordaje indemnizará los daños y perjuicios sufridos por el otro buque y por las cosas y personas, a bordo de los buques así como los causados fuera de ellos.

2. La relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien reclama indemnización.

#### Artículo 399. Abordaje por culpa compartida.

1. En caso de abordaje causado por culpa compartida por ambos buques, la responsabilidad de sus respectivos navieros se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque.

2. Cuando no pueda establecerse el grado de culpa debido a las circunstancias de hecho, o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes, la responsabilidad se atribuirá a ambos navieros a partes iguales.

#### Artículo 400. Supuestos de solidaridad.

1. Ambos navieros son solidariamente responsables en los casos de abordaje por culpa compartida con respecto a los daños sufridos por terceros, sean personales o materiales.

2. El naviero que haya abonado una indemnización en virtud de dicha solidaridad gozará del derecho de regreso contra el otro naviero en proporción al grado de culpa de su buque.

#### Artículo 401. Excepciones oponibles en caso de solidaridad.

El naviero demandado en los supuestos de culpa compartida podrá oponer válidamente frente a los terceros las excepciones que correspondieran al otro naviero, especialmente las derivadas del título



contractual que pudiera existir entre ellos o las aplicables por limitación de responsabilidad.

#### Artículo 402. Abordaje fortuito.

Si el abordaje se debiera a causas fortuitas o desconocidas cada perjudicado soportará el daño sufrido.

#### Artículo 403. Exigencia de requisitos formales.

1. La exigibilidad de la indemnización por abordaje no estará subordinada al cumplimiento de ningún requisito formal, sin perjuicio de la carga de probar los hechos constitutivos de la pretensión.

2. No obstante, las partes implicadas en un abordaje deberán facilitarse recíprocamente la inspección de los daños sufridos.

#### Artículo 404. Aplicabilidad de las normas.

1. Las normas de este Capítulo se aplicarán en todo caso a la responsabilidad por daños derivados de abordaje, con independencia de que tal responsabilidad se exija en un procedimiento judicial civil o penal, o en un expediente administrativo.

2. No se aplicarán tales normas a las relaciones entre las partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo, que se regirán por sus normas específicas.

#### Artículo 405. Daños por contaminación derivados de un abordaje.

Los daños por contaminación que se ocasionen como consecuencia de un abordaje se regularán por lo dispuesto en el Capítulo V.

#### Artículo 406. Prescripción.

El derecho a exigir indemnización en caso de abordaje prescribe a los dos años del acaecimiento. El derecho de regreso entre navieros solidariamente responsables prescribe al año de haberse abonado efectivamente la indemnización al perjudicado.

### Capítulo II. De la avería gruesa

#### Artículo 407. Concepto y requisitos del acto.

Existe acto de avería gruesa cuando, intencionada y razonablemente, se causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro.

#### Artículo 408. Contribución a la avería gruesa.

Los daños o gastos ocasionados en acto de avería gruesa serán soportados por los titulares de los intereses en riesgo en el momento de la avería, en proporción y con el límite del valor salvado de cada uno de ellos.

#### Artículo 409. Ausencia de formalidades.

Sin perjuicio de lo dispuesto en esta Ley en cuanto a las obligaciones del Capitán acerca del Diario de Navegación, el deber de contribuir a la avería gruesa no está subordinada al cumplimiento de ningún requisito formal a bordo.

#### Artículo 410. Sacrificios admisibles en avería gruesa.

Sólo serán admisibles en la masa activa de avería gruesa los daños o gastos que sean consecuencia directa o previsible del acto de avería.

#### Artículo 411. Causación culposa de la situación de peligro.

Cuando la situación de peligro que justifica el acto de avería gruesa se debe a la culpa de alguna de las partes interesadas en el viaje todos los daños y gastos causados serán a cargo del culpable, y no habrá lugar a contribución de las partes inocentes.

#### Artículo 412. Libertad de pactos.

1. Los interesados en el viaje podrán en todo momento pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación aplicándose las dispuestas legalmente en defecto de pacto.

2. Igualmente podrán pactar la liquidación privada de la avería gruesa por un liquidador, que será designado por el naviero.

#### Artículo 413. Liquidación privada.

La liquidación de averías hecha privadamente, y salvo que en el título que la origina se haya pactado otra cosa, carece de fuerza de obligar para los

interesados, quienes podrán discutirla en el procedimiento judicial correspondiente.

#### Artículo 414. Derecho de retención.

El naviero puede retener, a bordo o en tierra, las mercancías transportadas en tanto los interesados en ellas no constituyan garantía suficiente del cumplimiento de su obligación de contribuir. Igualmente deberán suscribir un compromiso de resarcimiento de avería, en el que se detallen las mercancías correspondientes y su valor.

#### Artículo 415. Prescripción.

El derecho para exigir la contribución a la avería gruesa prescribe al año de terminar el viaje en el que ésta tuvo lugar, entendiéndose que para cada partida de mercancías termina en el momento de su descarga definitiva. Este plazo se interrumpe por el comienzo de un procedimiento, privado o judicial, para su liquidación.

#### Artículo 416. Liquidación judicial.

En defecto de acuerdo entre los interesados, se procederá judicialmente a la liquidación de la avería, de acuerdo con los trámites previstos en los artículos 580 a 590 de esta Ley.

### Capítulo III. Del salvamento

#### Artículo 417. Concepto.

1. Se considera salvamento todo acto emprendido para auxiliar o asistir a un buque, embarcación o artefacto naval, o para salvaguardar o recuperar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en cualesquiera aguas navegables, con excepción de las continentales interiores.

2. No se considerará salvamento la asistencia prestada a bienes fijados de manera permanente e intencional a la costa.

3. El hallazgo y recuperación inmediata de bienes abandonados en las aguas o sus costas se considerará como salvamento, salvo que sean producto del mismo mar o de las aguas navegables.

#### Artículo 418. Aplicación a buques públicos.

1. Las normas sobre salvamento serán aplicables al prestado a los buques de guerra y otros de Estado tal como se definen en el artículo 8. Sin embargo, en estos casos el premio deberá solicitarse mediante el oportuno procedimiento administrativo, sin que sean de aplicación las normas sobre retención o embargo de los buques o bienes salvados.

2. Asimismo se registrarán por las presentes normas los salvamentos efectuados por los buques y embarcaciones a que se refiere el párrafo anterior, en cuyo caso el premio que corresponda se pondrá a disposición de la Administración u Organismo de que dependan, que proveerán a su equitativa aplicación.

#### Artículo 419. Salvamento ordenado o supervisado por la autoridad pública.

Las autoridades públicas que ordenen o supervisen un salvamento, o sus funcionarios, no tendrán derecho a premio alguno. Sin embargo, los salvadores que efectúen las operaciones ordenadas o supervisadas por aquéllas tendrán derecho a premio de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.

#### Artículo 420. Contratos de salvamento.

1. Las partes interesadas podrán contratar las condiciones del salvamento libremente, sin más límite que su obligación inderogable de actuar con la diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente.

2. El capitán y el naviero del buque están facultados para celebrar un contrato de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo.

#### Artículo 421. Anulación y modificación.

1. Un contrato de salvamento podrá anularse, total o parcialmente, cuando en su conclusión haya intervenido una presión indebida o se haya concertado bajo la influencia del peligro y sus condiciones no sean equitativas.

2. Podrá también modificarse el precio pactado cuando sea excesivamente alto o bajo por relación a los servicios efectivamente prestados.

#### Artículo 422. Obligación del salvador.

1. El salvador deberá efectuar las operaciones de salvamento con la debida diligencia, cuidando de reducir al mínimo los daños al medio ambiente.

2. Deberá también, cuando las circunstancias razonablemente lo exijan, recabar la ayuda de otros salvadores, o aceptar tal ayuda si lo piden razonablemente el capitán o el propietario de los bienes salvados. Si se demuestra posteriormente que la petición no era razonable, el premio del salvador original no se verá afectado.

Artículo 423. Obligaciones del capitán y del propietario de los bienes salvados.

1. El capitán del buque asistido y en todo caso el propietario de los bienes salvados deberán colaborar plenamente con el salvador mientras se desarrollen las operaciones de salvamento, actuando con diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.

2. Una vez que buque u otros bienes salvados hayan sido llevados a lugar seguro, el naviero o los propietarios deberán hacerse cargo de ellos si lo solicita el salvador y ello es razonable.

Artículo 424. Derecho a premio.

1. Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a un premio a favor de los salvadores, cuyo importe no podrá exceder del valor del buque y demás bienes salvados.

2. El premio deberá ser abonado, en el caso del buque, por el naviero. Por los demás bienes salvados será deudor del premio su propietario al tiempo de efectuarse su salvamento.

3. Se deberá premio incluso si los buques salvador y salvado pertenecen al mismo propietario.

Artículo 425. Criterios para determinar el premio.

El premio se fijará con miras a alentar las operaciones de salvamento, teniendo en cuenta los siguientes criterios, sin atender al orden en que aparecen enumerados:

- a) El valor del buque y otros bienes salvados.
- b) La pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.
- c) La medida del éxito logrado por el salvador.
- d) La naturaleza y el grado del peligro.
- e) La pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar el buque, otros bienes o las vidas humanas.
- f) El tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores.

- g) El riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido los salvadores o su equipo.
- h) La prontitud con que hayan prestado los servicios.
- i) La disponibilidad y la utilización de buques o de otros equipos destinados a operaciones de salvamento.
- j) El grado de preparación y la eficacia del equipo del salvador, así como su valor.

#### Artículo 426. Salvamento de vidas humanas.

1. Todo capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se encuentre en peligro de desaparecer en la mar, siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo.

2. En caso de abordaje, los buques o embarcaciones implicados se deberán prestar mutua ayuda.

3. Las personas salvadas no están obligadas al pago de ninguna remuneración. No obstante, el salvador de vidas humanas que haya participado en los servicios prestados con ocasión del accidente que haya dado lugar al salvamento tendrá derecho a una parte equitativa del premio adjudicado al salvador por asistir al buque u otros bienes, o por evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.

#### Artículo 427. Reparto del premio entre varios salvadores.

El reparto del premio entre varios salvadores se efectuará con arreglo a los criterios establecidos en el artículo 425.

#### Artículo 428. Reparto del premio entre naviero y dotación.

1. El premio por el salvamento, excluida la parte que corresponda al resarcimiento de daños, gastos o perjuicios del salvador, se repartirá entre el naviero del buque salvador y su dotación en la proporción de un tercio y dos tercios respectivamente, salvo pacto en contrario. La distribución de la parte de la dotación entre sus componentes se efectuará en proporción al sueldo base de cada categoría.

2. La regla establecida en el párrafo anterior no se aplicará a los buques armados y equipados para el salvamento, en los que los derechos de la dotación se regularán por lo establecido en sus respectivos contratos de embarque.

3. En el caso de buques extranjeros se aplicarán las anteriores reglas de distribución salvo que la ley del pabellón disponga otra cosa.

#### Artículo 429. Compensación especial.

1. Cuando el salvador haya efectuado operaciones de salvamento en relación con un buque que directamente, o por naturaleza de su carga, constituya una amenaza de daños al medio ambiente y no haya logrado obtener, en virtud de lo dispuesto en el artículo 424, un premio al menos equivalente a la compensación especial que se fija en el presente artículo, tendrá derecho a recibir del naviero y del propietario de ese buque una compensación especial que sea equivalente a sus gastos, tal como éstos se establecen seguidamente.

2. Cuando, en las circunstancias indicadas en el párrafo 1º, el salvador haya logrado mediante sus operaciones del salvamento evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, la compensación especial pagadera por el naviero y el propietario al salvador en virtud del párrafo 1º podrá incrementarse hasta un máximo de treinta por ciento de los gastos efectuados por el salvador. No obstante, si lo considera equitativo y justo y teniendo presentes los criterios pertinentes establecidos en el artículo 425, el tribunal podrá aumentar aún más esa compensación especial, sin que en ningún caso el aumento total sea superior al cien por cien de los gastos efectuados por el salvador.

3. A efectos de lo dispuesto en los anteriores párrafos, se entenderá por gastos del salvador los gastos que personal y razonablemente haya tenido el salvador en la operación de salvamento y una cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal que efectiva y razonablemente se hayan empleado en la operación de salvamento, tomando en consideración los criterios establecidos en los apartados h), i) y j) del artículo 425.

4. La compensación especial total calculada en virtud del presente artículo se pagará solamente en el caso de que ésta exceda de cualquier premio que el salvador pueda exigir en virtud del artículo 425, y en la medida de ese exceso.

5. Cuando el salvador haya sido negligente y por ello no haya logrado evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, se le podrá privar total o parcialmente de cualquier compensación especial debida en virtud del presente artículo.

#### Artículo 430. Servicios prestados en virtud de contratos anteriores.

Los servicios de ayuda prestados en virtud de un contrato celebrado con anterioridad a la aparición del peligro no darán derecho a premio, salvo que los servicios prestados excedan de lo que razonablemente pueda considerarse como cumplimiento íntegro de tal contrato.

#### Artículo 431. Conducta inadecuada del salvador.

El salvador podrá ser privado total o parcialmente del premio en la medida en que la necesidad o la dificultad de las operaciones del salvamento fueran resultado de su culpa o negligencia, o si es responsable de fraude u otra conducta ilícita.

#### Artículo 432. Prohibición de efectuar el salvamento.

Los servicios prestados a pesar de la prohibición expresa y razonable del naviero o del capitán del buque asistido, o del propietario de cualquiera otros bienes en peligro que no estén ni hayan estado a bordo del buque, no darán derecho a premio.

#### Artículo 433. Derecho de retención.

1. El salvador tendrá derecho a retener el buque u otros bienes salvados bajo su control, en el puerto o lugar a que se hayan conducido tras la terminación de las operaciones de salvamento, mientras no se constituya a su favor fianza bastante por el importe del premio que se reclame.

2. El naviero del buque salvado, a petición y a costa del salvador, estará obligado a condicionar la entrega de las mercancías transportadas por dicho buque a la constitución por los destinatarios de fianza bastante para responder del premio que les pudiera afectar. En caso de incumplimiento de esta obligación será responsable de los perjuicios que por ello sufra el salvador.

#### Artículo 434. Buques y cargamentos extranjeros con inmunidad soberana.

1. A menos que el Estado del pabellón lo consienta, quedarán excluidos de la aplicación de las normas sobre salvamento contenidas en esta Ley los buques extranjeros de Estado que, al efectuarse la ayuda, gozaran de inmunidad soberana de conformidad con los principios generalmente reconocidos en el Derecho Internacional.

2. Igualmente quedarán excluidos, salvo consentimiento del Estado propietario, los bienes no comerciales de propiedad de un Estado extranjero que gocen de la inmunidad a que se refiere al párrafo anterior.

#### Artículo 435. Intervención de la Administración Marítima.

La Administración Marítima estará en todo caso facultada para intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en las zonas españolas de navegación, a fin de proteger el medio ambiente contra la contaminación. A tal efecto, la Administración podrá dirigir o impartir instrucciones relacionadas



con las operaciones de salvamento que serán de obligado cumplimiento por el capitán, naviero o su representante, cargador y salvador.

#### Artículo 436. Bienes salvados de propiedad desconocida.

1. Quienes durante la navegación salvaren bienes que encontraren desposeídos y fueren de propiedad desconocida estarán obligados a comunicarlo a la Administración marítima competente en el primer puerto de escala.

2. La Administración marítima incoará un expediente tendente a la averiguación de los legítimos propietarios, en la forma que reglamentariamente se determine, que necesariamente deberá incluir la notificación al cónsul de pabellón si se tratare de buques o embarcaciones matriculadas. El salvador podrá mientras tanto retener los bienes salvados, adoptando las medidas necesarias para su adecuada conservación.

3. Localizado que fuere el propietario, el órgano competente de la Administración marítima procederá a notificar su identidad al salvador, asistiendo entonces a éste los derechos previstos en el párrafo segundo del artículo 423 y en el artículo 433 de esta Ley, sin perjuicio de las acciones que le correspondan para resarcirse de los gastos de conservación y para obtener el precio que por el salvamento proceda.

4. En el supuesto de que el propietario no fuere localizado en el plazo de seis meses desde el inicio del expediente administrativo, la Administración marítima adoptará las medidas pertinentes para la tasación de los bienes salvados. Si el valor no excediera de 3.000 euros, el salvador hará suyos los bienes una vez pagados los gastos del expediente. Si el valor superase la referida cantidad se venderán los bienes en pública subasta, siendo para el salvador además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de 3000 euros más los gastos en que haya incurrido. El resto, si lo hubiere, se ingresará en el Tesoro público.

5. Lo previsto en este artículo se entiende, en todo caso, sin perjuicio de lo dispuesto para los bienes de comercio prohibido o restringido en el artículo 449 de esta Ley, en cuyo caso la Administración marítima procederá a dar a dichos bienes el destino que corresponda conforme a la legislación que resulte aplicable.

### Capítulo IV. De los bienes naufragados o hundidos

#### Artículo 437. Supuestos de aplicación y relación con el régimen del salvamento.

1. Las normas del presente Capítulo serán de aplicación a toda operación dirigida a la recuperación de buques naufragados o de otros bienes situados

en el fondo de las zonas de navegación señaladas en cada caso, sin perjuicio de que puedan ser objeto de salvamento, en cuyo caso las relaciones entre titular y el salvador se regirán por las normas del Capítulo anterior.

2. Serán en todo caso de aplicación preferente las normas establecidas en el Capítulo IX del Título I de esta Ley.

#### Artículo 438. Obligación de notificación.

1. Los capitanes y navieros de los buques que naufraguen o se hundan en las zonas españolas de navegación, están obligados a notificar los hechos a la Administración marítima en los términos que se determinen reglamentariamente.

2. La misma obligación incumbirá a los propietarios de otros bienes naufragados que no fuesen transportados a bordo de buques o embarcaciones.

#### Artículo 439. Protección de los bienes accidentados.

1. La Administración marítima dispondrá, con carácter urgente e inmediato, de los medios materiales y personales que puedan resultar necesarios para la defensa de la propiedad de los bienes naufragados o accidentados, evitando cualquier acto de deterioro o sustracción.

2. La Administración marítima procederá de oficio a informar a los propietarios de los buques y demás bienes siniestrados de su situación a fin de que puedan adoptar las medidas urgentes que convengan a sus intereses.

#### Artículo 440. Deber de balizamiento y de prevención de la contaminación.

Los navieros de los buques, y los propietarios de los bienes naufragados o hundidos, están obligados a realizar inmediatamente las operaciones de balizamiento, así como las de prevención de la contaminación, que sean necesarias para la salvaguardia de los intereses nacionales. Deberán a tal efecto ajustarse a las instrucciones y órdenes impartidas por la Administración Marítima.

### Sección 1ª. De los derechos de propiedad

#### Artículo 441. Conservación de la propiedad.

1. La propiedad de los buques u otros bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por el sólo hecho de su naufragio o hundimiento, no produciéndose su abandono sino por voluntad expresa de su titular.

2. Los propietarios de tales bienes podrán disponer de ellos y, especialmente, abandonarlos a favor del asegurador cuando proceda.

#### Artículo 442. Prescripción a favor del Estado.

1. El Estado adquirirá la propiedad de cualquier buque o bien que se encuentre naufragado o hundido en las aguas interiores o en el mar territorial españoles una vez transcurridos tres años del naufragio o hundimiento.

2. Igualmente adquirirá la propiedad de buques o bienes que, a la terminación del plazo mencionado, se encuentren situados en la zona económica exclusiva o en alta mar y sean propiedad de españoles.

#### Artículo 443. Interrupción de la prescripción adquisitiva.

El plazo de prescripción se interrumpirá en el momento en que se solicite la extracción, siempre que ésta se inicie en el plazo concedido para ello. Volverá a correr si se suspenden los trabajos o termina el plazo concedido para ellos.

### Sección 2ª. Del régimen de las extracciones.

#### Artículo 444. Operaciones de exploración.

Las operaciones de explotación, rastreo y localización de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas marítimas interiores o en el mar territorial españoles requerirán autorización de la Administración marítima, que se concederá a quien acredite la propiedad o, en otros casos, discrecionalmente y sin carácter exclusivo.

#### Artículo 445. Operaciones de extracción.

Las operaciones de extracción de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas interiores o en el mar territorial españoles requerirán autorización previa de la Administración marítima, que fijará los plazos y condiciones para su realización. Los titulares de la autorización quedan obligados a dar cuenta del inicio y término de las operaciones, así como a facilitar su inspección y vigilancia por la Administración.

#### Artículo 446. Titulares del derecho a la extracción.

1. Podrán solicitar la autorización de extracción los propietarios de los buques o bienes naufragados o hundidos, acreditando debidamente su dominio.

2. Si existieran varios propietarios, la solicitud deberá formularse de acuerdo entre ellos, o mediando expresa renuncia de quienes no estuviesen interesados en la extracción.

3. Tratándose de la extracción de buques y bienes a bordo, la iniciativa de las gestiones para la extracción corresponderá al propietario del buque.

#### Artículo 447. Contratos para la extracción.

La solicitud para la extracción podrá presentarse por terceros distintos del propietario que hayan concertado con éste un contrato de salvamento o de cualquier otra clase válida en Derecho.

#### Artículo 448. Extracción de buques o bienes propiedad del Estado.

Cuando la propiedad de los buques o bienes corresponda al Estado, y no le conviniere la extracción o aprovechamiento directo, la Administración marítima podrá concederla mediante concurso o subasta con arreglo a la legislación sobre contratos del Estado.

#### Artículo 449. Extracción de bienes de comercio prohibido o restringido.

La extracción de armas, municiones, explosivos u otras cosas de interés para la defensa, así como de objetos de interés arqueológicos o histórico, y demás bienes de comercio prohibido o restringido, quedará sujeta a las normas especiales aplicables y al régimen que, en su caso, se establezca en la autorización o contrato público para la correspondiente extracción.

#### Artículo 450. Objeto arqueológicos o históricos situados más allá del mar territorial.

1. La extracción y aprovechamiento de objetos arqueológicos e históricos situados más allá del mar territorial español se regirán por lo previsto en los Tratados vigentes.

2. En todo caso, precisará autorización administrativa la extracción de los objetos arqueológicos o históricos situados en el fondo del mar de la zona contigua española. La recuperación de tales bienes sin la preceptiva autorización será sancionable como infracción cometida en territorio español.

## Capítulo V. De la responsabilidad civil por contaminación.

### Artículo 451. Ambito de aplicación.

1. Se regirá por lo dispuesto en el presente Capítulo la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación sufridos en las costas y zonas españolas de navegación, que proceda de buques, embarcaciones y artefactos, dondequiera que éstos se encuentren.

2. Se entenderá por contaminación la definida en el artículo 63 de esta Ley.

### Artículo 452. Sujetos responsables.

1. Estará obligado a indemnizar los daños por contaminación el naviero o titular del uso o explotación del artefacto naval en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación, sin perjuicio de su derecho de repetición contra las personas culpables de aquel hecho.

2. Cuando en el hecho generador de la contaminación se encuentren involucrados varios buques, sus navieros estarán solidariamente obligados a indemnizar los daños por contaminación, a no ser que éstos puedan razonablemente ser atribuidos con carácter exclusivo a uno de los buques.

### Artículo 453. Fundamento de la responsabilidad.

1. El naviero será responsable de los daños por contaminación por el mero hecho de su producción. No obstante, quedará exonerado si prueba que los daños han sido causados por una fuerza mayor inevitable, por la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación, o bien por una acción u omisión intencional de un tercero, a salvo de la responsabilidad que alcance a este último.

2. Sin perjuicio de los Convenios internacionales que sean de aplicación, la exigencia de responsabilidad se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección, preferentemente en la fuente misma, de los atentados al medio ambiente y en el principio de que quien contamina paga.

### Artículo 454. Culpa del perjudicado.

Si el naviero prueba que los daños por contaminación resultaron, en todo o en parte, de una acción u omisión culposa o dolosa de la persona que los

sufrió quedará exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona.

#### Artículo 455. Alcance de la indemnización.

1. Serán indemnizables las pérdidas o daños causados por la contaminación fuera del buque, si bien la indemnización por deterioro del medio ambiente, aparte de la pérdida de beneficios experimentada por quienes utilicen o aprovechen las aguas o costas afectadas, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas.

2. También será indemnizable el costo de las medidas razonablemente adoptadas por cualquier persona después de ocurrir el siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

En todo caso, se aplicará la limitación de responsabilidad regulada en el Título VII de esta Ley.

#### Artículo 456. Aseguramiento obligatorio.

1. Será obligatorio el seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables, cuyas condiciones y cobertura mínima se determinará reglamentariamente.

2. Los perjudicados por daños por contaminación tendrán acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil hasta el límite de la suma asegurada. El asegurador podrá oponer las mismas excepciones que correspondieran al naviero según los artículos 453 y 454 y, además, la de que la contaminación se debió a un acto intencional del mismo naviero. Igualmente podrá hacer uso de la limitación de responsabilidad aplicable según el artículo anterior.

#### Artículo 457. Prohibición de navegación.

1. La Administración marítima prohibirá la navegación de los buques o embarcaciones y la actividad de los artefactos navales que no posean la cobertura de seguro a que se refiere el artículo anterior.

2. Asimismo, denegará la entrada o salida de los puertos nacionales, y de los fondeaderos o terminales situados en aguas interiores o mar territorial, a los buques, embarcaciones o artefactos extranjeros que carezcan de la mencionada cobertura de seguro.

#### Artículo 458. Aplicación preferente de los Convenios Internacionales.

1. Lo previsto en los Convenios Internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques, será de aplicación preferente en su ámbito respectivo.

2. No se aplicará lo previsto en este Capítulo a los daños causados por sustancias radioactivas o nucleares, que se regularán por sus disposiciones específicas.

## TÍTULO VII. DE LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

### Capítulo I. Disposiciones generales

#### Artículo 459. Derecho a limitar la responsabilidad.

1. Los navieros de buques y embarcaciones y sus gestores tendrán derecho a limitar su responsabilidad ante las reclamaciones nacidas de un mismo accidente, en los términos establecidos en el presente Título. Gozarán también de dicho derecho las personas que presten servicios directamente relacionados con operaciones de salvamento y los propietarios y fletadores en aquellos casos en que se les exijan responsabilidades por la utilización o navegación del buque.

2. Podrán también invocar el derecho de limitación cualesquiera personas de cuyas acciones u omisiones sean responsables los propietarios, navieros, gestores, fletadores o salvadores a que se refiere el párrafo anterior.

3. Los aseguradores de la responsabilidad de cualquiera de los titulares del derecho a limitar dispondrán de este derecho en la misma medida que su asegurado.

4. La persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que causó el daño o perjuicio intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

#### Artículo 460. Relación con el régimen de responsabilidad.

1. El régimen de limitación previsto en este Título se aplicará con independencia de que la responsabilidad se exija en un procedimiento judicial de naturaleza civil, social o criminal, o bien en vía administrativa.

2. El hecho de invocar el derecho a limitar no constituirá una admisión de responsabilidad, la cual se determinará con arreglo a las normas de la presente Ley y demás que resulten aplicables.

#### Artículo 461. Ambito de aplicación.

1. Las normas del presente Título se aplicarán siempre que cualquiera de los titulares del derecho a limitar invoque dicho derecho ante los órganos judiciales españoles que resulten competentes. A tal efecto será irrelevante la nacionalidad o domicilio de los acreedores o deudores así como el pabellón del buque respecto al cual se invoque el derecho de limitación.

2. Serán limitables las reclamaciones a que se refiere el artículo 463, que surjan como consecuencia de la utilización o navegación de los buques destinados a la navegación marítima.

3. No serán limitables las responsabilidades relativas a artefactos navales ni a las plataformas flotantes construidas para la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos o del subsuelo marino.

#### Artículo 462. Regímenes especiales de limitación.

1. Lo dispuesto en el presente Título se entiende sin perjuicio de los derechos de limitación específicos establecidos en la presente Ley para el porteador marítimo de mercancías o de pasajeros en el marco de las reclamaciones por incumplimientos de los correspondientes contratos de transporte.

2. El naviero porteador o el fletador porteador podrá en cada caso optar por la aplicación del régimen de limitación específico a que se refiere el párrafo anterior o bien por el de carácter global establecido en el presente Título.

3. Quedan asimismo a salvo los regímenes especiales de limitación previstos para las reclamaciones por daños causados por sustancias radioactivas o nucleares, por hidrocarburos o por otras sustancias de naturaleza nociva, tóxica o peligrosa.

### Capítulo II. De los créditos limitables

#### Artículo 463. Reclamaciones sujetas a limitación.

1. Estarán sujetas a limitación las reclamaciones enumeradas a continuación:



- a) Reclamaciones por muerte o lesiones corporales, o por pérdidas o daños sufridos en las cosas, incluidos daños a obras portuarias, vías navegables, ayudas a la navegación y demás bienes del demanio marítimo o portuario, que se hayan producido o bordo o estén directamente vinculados con la utilización o navegación del buque o con operaciones de salvamento, así como los perjuicios derivados de cualesquiera de esas causas.
- b) Reclamaciones relacionadas con los perjuicios derivados del retraso en el transporte de la carga, los pasajeros y sus equipajes.
- c) Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de la lesión de derechos que no sean contractuales, irrogados directamente con ocasión de la utilización o navegación del buque o con operaciones de salvamento.
- d) Reclamaciones promovidas por una persona distinta de la que sea responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad y los ocasionados ulteriormente por tales medidas, salvo cuando las mismas hayan sido adoptadas en virtud de un contrato concertado con la persona responsable.

Las reclamaciones establecidas en el párrafo anterior estarán sujetas a limitación de responsabilidad con independencia de que la acción ejercitada posea naturaleza contractual o extracontractual.

#### Artículo 464. Reclamaciones excluidas de limitación.

1. No serán limitables las reclamaciones nacidas de operaciones de salvamento, incluidas, en su caso, las relativas a la compensación especial, ni las referentes a las obligaciones de contribuir a la avería gruesa.

2. Tampoco estarán sujetas a limitación y se regirán por su legislación específica las reclamaciones relativas a accidentes de trabajo y demás derivadas de la relación laboral, que sean promovidas contra los titulares del derecho a limitar por sus trabajadores o por sus familiares perjudicados.

3. Carecerán asimismo de limitación las reclamaciones de la administración marítima o Autoridad portuaria relativas a las remociones reguladas en el Título I de la presente Ley.

### Capítulo III. De las sumas máximas de indemnización

## Artículo 465. Límites generales.

1. Salvo en los casos previstos en el artículo siguiente, la suma máxima de indemnización pagadera por reclamaciones limitables se calculará por cada accidente, progresivamente, en función del arqueo bruto del buque respecto al cual hayan nacido los créditos, con arreglo a lo establecido en los siguientes apartados.

2. Para reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales, 2 millones de Derechos Especiales de Giro cuando se trate de buques cuyo arqueo bruto no exceda de 2000. Si el arqueo bruto excediera de dicha cifra, se añadirán sucesivamente a los 2 millones de Derechos Especiales de Giro, las cuantías siguientes:

- a) 800 Derechos Especiales de Giro por cada unidad de arqueo bruto comprendida entre las 2001 y las 30.000
- b) 600 Derechos Especiales de Giro por cada unidad de arqueo bruto comprendida entre las 30.001 y las 70.000
- a) 400 Derechos Especiales de Giro por cada unidad de arqueo bruto que exceda de 70.000

3. Para las demás reclamaciones limitables, 1 millón de Derechos Especiales de Giro, cuando se trate de buques cuyo arqueo bruto no exceda de 2000. Si el arqueo bruto excediera de dicha cifra, se añadirán sucesivamente al millón de Derechos Especiales de Giro, las cuantías siguientes:

- a) 400 Derechos Especiales de Giro por cada unidad de arqueo bruto comprendida entre las 2001 y las 30.000
- b) 300 Derechos Especiales de Giro por cada unidad de arqueo bruto comprendida entre las 30.001 y las 70.000
- a) 200 Derechos Especiales de Giro por cada unidad de arqueo bruto que exceda de 70.000.

## Artículo 466. Límites especiales.

1. Los límites de responsabilidad aplicables al salvador que no opere desde un buque o al salvador que opere exclusivamente en el buque al cual o en relación con el cual esté prestando servicios de salvamento, se calcularán sobre la base de un arqueo bruto de 1.500.

2. Respecto a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en un mismo accidente y con independencia de cual sea su arqueo bruto, el límite de responsabilidad será una cantidad de 175.000 Derechos Especiales de Giro multiplicado por

el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar, de conformidad con su certificado. A estos efectos se entenderán incluidas en el concepto de pasajero las personas que, con el consentimiento del porteador, viajen a bordo acompañando a un vehículo o a animales vivos en virtud de un contrato de transporte de mercancías.

#### Artículo 467. Concurrencia de acreedores.

1. Las sumas obtenidas con arreglo a lo dispuesto en los artículos precedentes integrarán el correspondiente fondo o fondos, que serán distribuidos entre los acreedores que traigan causa del mismo accidente en proporción a la cuantía de sus reclamaciones respectivas.

2. Ello no obstante, si la cuantía calculada de conformidad con el artículo 465.2 no basta para satisfacer en su totalidad las reclamaciones mencionadas en él, los perjudicados concurrirán por el remanente con los demás acreedores limitables para cobrar, en igualdad de rango, del fondo calculado de conformidad con el artículo 465.3.

3. En todo caso, la administración marítima y portuaria tendrá prelación en el cobro sobre todos los acreedores a que se refiere el artículo 465.3, cuando se trate de reclamaciones por daños producidos a obras portuarias, vías navegables, ayudas a la navegación y, en general, al demanio marítimo o portuario.

#### Artículo 468. Subrogación.

La persona responsable, su asegurador o cualquier tercero que haya pagado una reclamación imputable a un fondo de limitación con anterioridad a su distribución, quedará subrogada en los derechos que habrían correspondido a la persona indemnizada frente a dicho fondo.

#### Artículo 469. Conversión a la moneda nacional.

1. Las cuantías a que se hace referencia en los artículos anteriores se convertirán a Euros tomando el cambio vigente en la fecha en que haya sido constituido el correspondiente fondo para la limitación.

2. El cambio a que se refiere el párrafo anterior se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha en que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones.

### Capítulo IV. De los fondos de limitación.

Artículo 470. Condición del derecho a limitar.

1. Para la válida alegación del derecho a limitar ante los órganos jurisdiccionales españoles, el titular deberá constituir el correspondiente fondo o fondos de limitación, integrados por las sumas establecidas en el Capítulo III del presente Título junto con los intereses legales devengados desde la fecha del accidente que originó la responsabilidad.

2. El fondo o fondos podrán ser constituidos depositando la suma correspondiente o aportando garantía suficiente a juicio del órgano judicial.

Artículo 471. Destino del fondo y paralización de otras medidas.

1. El fondo o fondos constituidos regularmente sólo podrán utilizarse para satisfacer las reclamaciones respecto de las cuales se pueda invocar la limitación de responsabilidad, incluso en caso de concurso del titular del derecho a limitar.

2. Una vez constituido el fondo de limitación, los acreedores limitables carecerán de acción para perseguir cualesquiera otros bienes del deudor.

3. Los buques o cualesquiera otros bienes pertenecientes al titular del derecho a limitar, que hayan sido embargados o secuestrados para responder de una reclamación que quepa promover contra el fondo constituido, quedarán liberados mediante levantamiento que deberá ordenar el órgano judicial que conoció de la constitución.

Artículo 472. Procedimiento y caducidad del derecho a limitar.

1. Para la constitución del fondo de limitación así como para distribución entre los distintos acreedores se estará al procedimiento regulado en el Capítulo IV del Título IX de la presente Ley.

2. El derecho a la constitución del fondo o fondos de limitación caducará en el plazo de dos años, contados desde el día en que se presentó la primera reclamación judicial nacida del accidente a que da lugar la invocación del derecho a limitar.

## TÍTULO VIII. DEL CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

### Capítulo I. Disposiciones generales.

Artículo 473. Ámbito de aplicación.

Están sujetos a la presente ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima.

Artículo 474. Libertad de pactos.

Salvo que expresamente se disponga de otra forma en los preceptos siguientes, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas, sin sujeción a forma determinada alguna.

## Capítulo II. De las disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo

### Sección 1ª. De los intereses asegurados

Artículo 475. Existencia del interés asegurado.

1. Puede ser objeto del seguro cualquier interés legítimo sometido a los riesgos de la navegación. La inexistencia de interés determinará la ineficacia del contrato, salvo en el supuesto previsto en el artículo 489.

2. Los pactos contractuales en los que se establezca una presunción de la existencia del interés admitirán en todo caso prueba en contrario.

Artículo 476. Enumeración de los intereses.

Podrán, en concreto, ser objeto del seguro marítimo los intereses en:

- a) Los buques, embarcaciones y aparatos flotantes, incluso en construcción o desguace.
- b) El flete.
- c) El cargamento.
- d) La responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación.
- e) Cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos sujetos a los riesgos de la navegación por agua.

Artículo 477. Interés en el buque.

El seguro del buque comprende, salvo pacto en contrario, el interés sobre sus partes integrantes, pertenencias y accesorios.

Artículo 478. Interés en el flete.

1. El seguro del flete comprende el precio por el transporte de mercancías o pasajeros, tanto en curso de realización como esperado. Salvo pacto en contrario, incluye también el beneficio que se deriva para el naviero del transporte de sus propias mercancías.

2. El valor asegurable del flete viene dado por su importe bruto.

Artículo 479. Titular del interés.

El contrato de seguro se entiende concertado, salvo pacto expreso en contrario, por cuenta de quien resulte titular del interés en el momento del siniestro.

## Sección 2ª. Del valor asegurado y del coaseguro

Artículo 480. Valor del interés y suma asegurada.

1. Si, en el momento de la producción del siniestro, la suma asegurada es inferior al valor del interés, el asegurador indemnizará el daño causado en la misma proporción en que aquélla cubre el interés asegurado.

2. Si la suma asegurada supera el valor del interés asegurado, el asegurado podrá exigir la reducción de la suma y de la prima, debiendo restituir el asegurador el exceso de las primas percibidas. Si se produjere el siniestro, el asegurador indemnizará el daño efectivamente causado.

3. Cuando el sobreseguro previsto en el párrafo anterior se debiera a mala fe del asegurado, el contrato será ineficaz. El asegurador de buena fe podrá, no obstante, retener las primas vencidas y las del período en curso.

Artículo 481. Póliza estimada.

En el seguro de buques, embarcaciones y aparatos flotantes se presumirá salvo pacto expreso en contrario que el valor declarado en la póliza es un valor estimado vinculante para las partes del contrato.

Artículo 482. Doble seguro.

1. En caso de concurrir varios contratos de seguro sobre el mismo interés y riesgo, hayan sido concertados por el mismo tomador o no, el asegurado no podrá en ningún caso recibir como indemnización una cantidad superior al importe real del daño. Respetando esta limitación, cada asegurador estará obligado a indemnizar el daño hasta el importe de la suma asegurada en su respectiva póliza.

2. El asegurador que haya indemnizado tendrá acción contra los demás aseguradores para obligarles a contribuir a la cobertura del siniestro en proporción a los capitales asegurados por cada contrato.

#### Artículo 483. Abridor del coaseguro.

1. El asegurador abridor del coaseguro estará legitimado, salvo pacto en contrario, tanto activa como pasivamente, judicial y extrajudicialmente, para la gestión ordinaria del contrato y para adoptar cualquier decisión frente al asegurado en orden al siniestro y su liquidación, así como para efectuar las reclamaciones contra los terceros responsables del daño o hacer frente a las de los terceros perjudicados en los seguros de responsabilidad, sin que tal actuación suponga solidaridad alguna entre los coaseguradores.

2. Queda a salvo en todo caso el derecho de repetición de los coaseguradores frente al abridor en el supuesto de abuso de facultades.

3. Se considerará abridor, si la póliza no lo designa expresamente, al coasegurador que participe con mayor cuota en el seguro.

### Sección 3ª. De los riesgos de la navegación

#### Artículo 484. Riesgos cubiertos.

El asegurador indemnizará al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños que sufra el interés asegurado como consecuencia de los riesgos de la navegación.

#### Artículo 485. Exclusión de algunos riesgos.

Salvo pacto en contrario, quedan excluidos de la cobertura del seguro los siguientes riesgos:

- a) La guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo y los apresamientos que resulten de ella.
- b) La captura, el embargo o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera.

- c) La piratería, el motín, las huelgas, los cierres patronales, el terrorismo y las situaciones de alteración del orden público.
- d) Las explosiones atómicas o nucleares, las radiaciones y las contaminaciones radioactivas.

Artículo 486. Dolo y negligencia del asegurado y dependientes.

1. El asegurador no responde de los daños causados al interés asegurado por dolo del asegurado. Tampoco responderá por culpa grave del asegurado, salvo pacto en contrario, en cuyo caso quedará al menos un diez por ciento del daño a cargo del asegurado.

2. El asegurador, salvo pacto en contrario, responderá de los siniestros causados por dolo o culpa de los dependientes del asegurado.

3. A los efectos de este artículo, se asimilará a la culpa grave del asegurado la de aquellos de sus dependientes que desempeñen en tierra funciones de gerencia o dirección de las que dependa el estado de conservación o de mantenimiento del objeto asegurado.

Artículo 487. Vicio propio.

Quedan excluidos de la cobertura los daños que tengan por causa el vicio propio o la naturaleza intrínseca del objeto asegurado y, salvo pacto en contrario, los que tengan por causa el desgaste y uso natural.

Sección 4ª. De la conclusión del contrato y deberes del contratante

Artículo 488. Prueba del seguro.

El asegurador está obligado a entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Antes de que estos documentos sean entregados, el contrato puede ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador.

Artículo 489. Existencia de riesgo.

1. El contrato de seguro celebrado con posterioridad al siniestro o cesación del riesgo es nulo siempre que alguna de las partes conociese tal circunstancia. Se presume conocida dicha circunstancia en el caso de que la noticia de la misma fuera de público conocimiento en el lugar donde se celebró el contrato o en el que residen el asegurador o el contratante.



2. Sin embargo, si el contrato se celebró sobre buenas o malas noticias, sólo será nulo cuando se demuestre que el contratante conocía el siniestro o el asegurador la cesación del riesgo.

#### Artículo 490. Declaración del riesgo.

1. El contratante del seguro deberá declarar al asegurador antes de la conclusión del contrato todas las circunstancias que conozca, o que razonablemente deba de conocer, que puedan influir sensiblemente en la apreciación del riesgo por un asegurador prudente. Si el contrato se celebrase por cuenta de otra persona, el deber de declaración se extenderá a las circunstancias conocidas o debidas de conocer por ésta.

2. En los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo el régimen de declaración se regirá por lo dispuesto en el art. 10 de la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario.

#### Artículo 491. Efectos de la inexactitud o reticencia.

1. La declaración incompleta o inexacta de las circunstancias a que se refiere el artículo anterior da derecho al asegurador a resolver el contrato en el plazo de un mes, a contar del conocimiento de la reserva o inexactitud. Corresponderán al asegurador, salvo que concurra dolo o culpa grave por su parte, las primas relativas al período en curso en el momento de la resolución.

2. Si el siniestro sobreviene antes de que el asegurador llegue al conocimiento de la reticencia o inexactitud, o antes de que transcurra el plazo señalado en el párrafo anterior, la prestación del asegurador se reducirá proporcionalmente a la diferencia entre la prima convenida y la que se hubiese aplicado de haberse conocido la entidad del riesgo. Sin embargo, quedará liberado el asegurador de prestación alguna si medió dolo o culpa grave del contratante, o en caso de que demuestre que no hubiera aceptado el contrato de conocer la verdadera entidad del riesgo, o que lo hubiera aceptado en condiciones distintas que implicarían la no cobertura del siniestro acaecido.

#### Artículo 492. Pago de la prima.

1. El tomador del seguro está obligado al pago de la prima en las condiciones estipuladas en la póliza o en el certificado. El lugar del pago será el domicilio del asegurador salvo pacto en contrario.

2. La falta de pago de la prima o de uno de sus plazos permite al asegurador resolver el contrato o suspender sus efectos hasta que se abone. La resolución o suspensión se producirá un mes después de que el tomador haya sido requerido al pago de la prima. Sin embargo, tratándose de la falta

de pago de la prima única o del primer plazo, el asegurador no responde de los siniestros acaecidos antes del pago, aunque todavía no haya mediado requerimiento de pago.

3. Cuando el asegurador haya emitido en los seguros de mercancías un certificado de cobertura, no podrá oponer la falta de pago de la prima al comprador de las mercancías de buena fe a quien se haya entregado dicho certificado, sin que valga pacto en contrario.

#### Artículo 493. Comunicación del siniestro.

El asegurado o el tomador del seguro deberán comunicar al asegurador o al comisario de averías designado en la póliza el acaecimiento del siniestro en el más breve plazo posible a partir del momento en que lo conozcan. La omisión de esta comunicación producirá la pérdida del derecho a la indemnización si el asegurado ha actuado dolosamente. En caso de negligencia o de retraso culposo en la omisión o tardía comunicación del siniestro, el asegurador tendrá derecho a los daños y perjuicios que se le hubieren causado por ello, sin que valga pacto que pretenda imponer al asegurado peor situación.

#### Artículo 494. Deber de aminorar el daño.

1. El asegurado y sus dependientes deben emplear todas las medidas razonables a su alcance para salvar o recobrar los efectos asegurados y, en general, para evitar o disminuir el daño consecuencia del siniestro.

2. El asegurador podrá intervenir en la decisión y adopción de tales medidas, sin que su conducta prejuzgue, en ningún caso, la aceptación de responsabilidad por el siniestro.

3. El asegurador responde, en los términos fijados en el contrato, de los gastos realizados razonablemente por el asegurado y sus dependientes en cumplimiento del deber establecido en el primer párrafo de este precepto, así como de los daños causados al objeto asegurado.

#### Artículo 495. Transmisión del interés asegurado.

1. En los seguros de buques y artefactos navales, de otros intereses del naviero o de su responsabilidad, la enajenación del buque o el cambio de titular en su gestión náutica provoca la extinción del contrato de seguro, a no ser que el asegurador haya aceptado expresamente por escrito su continuación.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior será también de aplicación en los casos de declaración de quiebra, concurso o suspensión de pagos del tomador del seguro o del asegurado.

3. En el seguro de mercancías, la transmisión de la propiedad de las mismas no ha de ser comunicada al asegurador, subrogándose el adquirente en el contrato de seguro.

## Sección 5ª. De la indemnización

Artículo 496. Obligación de indemnizar.

1. En caso de siniestro cubierto por el contrato de seguro, el asegurador está obligado a indemnizar al asegurado en las condiciones estipuladas en la póliza.

2. Corresponderá al asegurado la prueba de la existencia y del alcance del daño.

Artículo 497. Cuantía de la indemnización.

1. La indemnización del asegurador comprenderá, salvo pacto en contrario, el valor de los daños materiales que sufra el objeto asegurado hasta el límite de la suma asegurada y las siguientes coberturas complementarias:

- a) El importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado.
- b) La parte que corresponda a tal interés en una remuneración por salvamento.
- c) Los gastos razonables efectuados por el asegurado y sus dependientes para aminorar el daño.

2. En la indemnización de las coberturas complementarias enumeradas en el número anterior, el asegurador podrá aplicar también, en su caso, la regla proporcional. Las partes, de común acuerdo, podrán excluir en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato, la aplicación de la regla proporcional.

Artículo 498. Exclusión del reemplazo.

El asegurador no podrá ser obligado a reemplazar o reparar los objetos asegurados.

Artículo 499. Daños y perjuicios excluidos.

Salvo pacto en contrario, quedan excluidos de la indemnización:

- a) Los perjuicios derivados del siniestro, tales como retrasos, demoras, paralizaciones, pérdidas de mercado, diferencias de cambio, lucro cesante y, en general, cualquier daño indirecto, salvo los expresamente incluidos en esta Ley.
- b) Los daños y perjuicios ocasionados por el objeto asegurado a personas, salvo que la responsabilidad consiguiente sea objeto del seguro.

Artículo 500. Acciones de avería y de abandono.

1. La liquidación del siniestro se realizará por la acción de avería o por la acción de abandono.

2. La elección de uno u otro procedimiento corresponde al asegurado. Esto no obstante, el derecho del asegurado al abandono o dejación sólo existirá en los casos establecidos en los artículos 516 y 528.

Artículo 501. Declaración de abandono.

1. La declaración de abandono deberá notificarse por escrito al asegurador. El asegurado manifestará la existencia de cualquier otro seguro o de derechos reales constituidos sobre las cosas objeto del abandono.

2. La omisión de las circunstancias enunciadas en el apartado anterior facultan al asegurador a suspender el pago de la indemnización hasta que le sean comunicadas por el asegurado.

Artículo 502. Aceptación expresa o presunta del abandono.

1. El abandono no podrá ser parcial ni condicionado y comprenderá la totalidad de las cosas objeto del interés asegurado.

2. Se entenderá aceptado el abandono si el asegurador no niega su validez en el plazo de un mes contado desde la recepción de la declaración.

Artículo 503. Efectos del abandono.

1. El abandono aceptado por el asegurador o, en su defecto, declarado judicialmente válido, transmite al asegurador la propiedad de las cosas aseguradas. Esta transmisión se retrotrae al momento en que el asegurador recibió la declaración de abandono. Sin embargo, podrá pactarse válidamente

en la póliza el derecho del asegurador a renunciar a la transmisión de la propiedad de las cosas aseguradas o sus restos.

2. La aceptación del abandono por el asegurador o, en su caso, la declaración judicial de la validez del abandono, obligan al asegurador al pago del importe total de la suma asegurada.

Artículo 504. Liquidación del siniestro y pago de la indemnización.

1. El asegurador deberá practicar la liquidación del siniestro en el plazo fijado en la póliza que no podrá ser superior a un mes contado desde:

- a) La aceptación expresa o presunta del abandono o de la declaración judicial de su validez.
- b) La aceptación del siniestro por el asegurador en los casos de liquidación por la acción de avería. El asegurador, en el plazo de un mes contado desde que el asegurado aportó la prueba del daño y de sus causas, deberá aceptar el siniestro o manifestar que lo rechaza, a no ser que el procedimiento pericial haga necesario un plazo más amplio para la averiguación de las causas.

2. Practicada la liquidación del siniestro el asegurador hará efectiva la indemnización en el plazo de quince días desde que el asegurado haya manifestado su conformidad con esa liquidación. La demora en el pago obligará al asegurador al abono de los intereses legales calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento fijado, según los casos, en las letras a) y b) del número 1, de este artículo.

3. En el caso de divergencia entre el asegurador y el asegurado sobre la cuantía de la indemnización, el asegurado tendrá derecho a la entrega inmediata de la cantidad fijada por el asegurador, sin que la percepción de esa cantidad impida al asegurado la reclamación judicial de la suma superior que, a su juicio, debería alcanzar la indemnización.

4. Asegurador y asegurado podrán pactar, antes o después del siniestro, que la liquidación de éste se efectúe por un liquidador de averías nombrado de mutuo acuerdo. La liquidación así practicada será vinculante para ambas partes, salvo que alguna de ellas la impugne judicialmente en el plazo de treinta días desde su notificación.

## Sección 6ª. De la prescripción

Artículo 505. Prescripción.

Los derechos derivados del contrato de seguro prescriben en el plazo de dos años, a partir del momento en que pudieron ejercitarse.

### Capítulo III. De las disposiciones especiales de algunas clases de seguros.

#### Sección 1ª. Del seguro de buques

##### Artículo 506. Seguro por tiempo o por viaje.

El seguro de buques puede contratarse ya sea para un viaje, ya sea para varios sucesivos, o bien para un tiempo determinado.

##### Artículo 507. Comienzo y fin de la cobertura en el seguro por viaje.

1. Si el seguro se contrata para uno o varios viajes, la responsabilidad del asegurador comienza, salvo pacto en contrario, en el momento de recibir la carga a bordo y termina al concluir la descarga, y en todo caso a los quince días desde su llegada a puerto de destino.

2. Si el viaje se realiza en lastre, la responsabilidad del asegurador comienza al levar anclas o desamarrar en el puerto de salida y termina cuando el buque fondea o amarra en el puerto de destino.

##### Artículo 508. Comienzo y fin de la cobertura en el seguro por tiempo.

1. Si el seguro se contrata por tiempo, la responsabilidad del asegurador comienza, salvo pacto en contrario, a las cero horas del día siguiente al de la celebración del contrato y termina a las veinticuatro horas del último día.

2. A los efectos previstos en el apartado anterior se tendrá en cuenta el horario vigente en el lugar donde se celebró el contrato.

##### Artículo 509. Prórroga.

1. Si al término del plazo pactado el buque se encuentra en el mar, en peligro, o en puerto de refugio natural o escala, el seguro queda prorrogado hasta el momento en que llegue al puerto de destino, abonando el asegurado la proporción de la prima correspondiente al tiempo de prórroga.

2. La póliza podrá establecer que para que opere la prórroga prevista en el apartado anterior, será necesaria la notificación del asegurado al asegurador de las circunstancias en él previstas.

#### Artículo 510. Responsabilidad por abordajes.

1. El seguro de buques cubre la responsabilidad civil del naviero por los daños y perjuicios causados a otro buque, embarcación o aparato, y a sus cargamentos en caso de abordaje. Esta cobertura es complementaria de la de los propios daños del buque.

2. La póliza podrá extender la cobertura del asegurador a la responsabilidad civil del naviero por los daños y perjuicios producidos por choque con construcciones o instalaciones fijas o flotantes.

#### Artículo 511. Navegabilidad del buque.

El asegurado deberá mantener la navegabilidad del buque, embarcación o aparato flotante asegurado durante toda la duración de la cobertura.

#### Artículo 512. Vicios ocultos.

El asegurador responde, salvo pacto en contrario, de los daños que sufra el buque asegurado como consecuencia de un vicio oculto del mismo. Se entiende por vicio oculto aquél que no pueda descubrirse empleando los medios razonablemente exigibles a un naviero.

#### Artículo 513. Subrogación contra los miembros de la dotación.

El asegurador no podrá ejercer los derechos en que se subrogue, en caso de siniestro, contra los miembros de la dotación del buque asegurado, salvo que éstos hubiesen causado el siniestro dolosamente.

#### Artículo 514. Reconstitución automática del capital asegurado.

La responsabilidad del asegurador alcanza a la totalidad de la suma asegurada en cada siniestro que se produzca durante la vigencia del contrato, sin perjuicio del derecho del asegurador a exigir después de cada siniestro el complemento de prima que haya sido pactado.

#### Artículo 515. Nuevo a viejo.

En la indemnización de daños del buque no se practicarán por el asegurador deducciones de nuevo a viejo.

#### Artículo 516. Casos de abandono.

El asegurado podrá ejercer el derecho al abandono en los siguientes casos:

- a) Pérdida total del buque.
- b) Inhabilitación definitiva para navegar o imposibilidad de reparar el buque.
- c) Cuando el importe de las reparaciones alcance el valor asegurado de la póliza. A efectos de este cálculo, se sumará al importe de las reparaciones las contribuciones a cargo del buque en la avería gruesa o en el salvamento.
- d) La pérdida del buque por falta de noticias en el plazo de noventa días. La pérdida se entenderá verificada el último día del plazo citado, que se contará a partir del día en que se recibieron las últimas noticias.

#### Artículo 517. Plazo de abandono.

1. La declaración de abandono deberá presentarse al asegurador dentro del plazo de noventa días contados desde la fecha del siniestro. En el caso de la letra d) del artículo anterior, el plazo se contará una vez transcurridos los otros noventa días en él señalados.

2. Pasados los plazos indicados en el número anterior, el asegurado sólo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería.

#### Artículo 518. Indivisibilidad de la prima y extornos.

1. En el seguro por viaje, el asegurador adquiere la prima desde el inicio del viaje. En el seguro por tiempo, el asegurador adquiere la prima desde que comienza a correr el plazo fijado.

2. En cualquier caso, todo extorno de la prima se entiende subordinado a que el buque no haya sido abandonado al asegurador, conforme a lo previsto en el artículo 516, o no se haya producido una pérdida total cubierta por el contrato.

#### Artículo 519. Subsidiariedad.

Las reglas de esta Sección se aplicarán al seguro del flete y a otros intereses del naviero en cuanto sean compatibles con su propia naturaleza y lo consientan las cláusulas acordadas por las partes.



## Sección 2ª. Del seguro de mercancías

### Artículo 520. Valoración del interés.

Con sujeción a lo pactado por las partes, el valor asegurable de las mercancías se fijará teniendo en cuenta su valor en origen incrementado con el de los gastos de su transporte y aduana. Podrá incrementarse dicho valor con el importe del beneficio esperado, siempre que no supere el diez por ciento del valor en origen. Para asegurar un margen de beneficio superior será necesario declararlo así expresamente en la póliza o certificado.

### Artículo 521. Momento inicial y final de la cobertura.

La cobertura de las mercancías se inicia en el momento de dejar tierra para su embarque, y finaliza cuando estén en tierra en el puerto de destino.

### Artículo 522. Cláusula de almacén a almacén.

Cuando el contrato de seguro contenga la cláusula de «almacén a almacén» o similar la cobertura se extiende desde el momento en que las mercancías abandonan el almacén de origen en el lugar fijado en la póliza hasta que llegan al de destino en el lugar determinado en la póliza.

### Artículo 523. Mercancías en viaje.

Si el seguro se contrata sobre mercancías en viaje, la cobertura comienza, salvo pacto en contrario, a las cero horas del día de la conclusión del contrato.

### Artículo 524. Fases no marítimas del transporte.

Las reglas del seguro marítimo de mercancías se aplicarán a las fases del transporte realizado por otros modos, siempre que sean accesorias del viaje marítimo.

### Artículo 525. Póliza flotante.

1. En el seguro contratado mediante póliza flotante se presume, salvo pacto en contrario, la obligación del asegurado de aplicar a la misma todos los embarques definidos en la póliza que realice durante su plazo de vigencia, así como la cobertura automática de tales expediciones por el asegurador.

2. La póliza deberá expresar el capital máximo que el asegurador acepta garantizar para cada expedición.

#### Artículo 526. Deber de aviso en la póliza flotante.

1. La póliza flotante expresará el plazo de que dispone el asegurado para comunicar al asegurador una expedición en curso, entendiéndose que dicho plazo, salvo pacto en contrario, no será inferior a cuarenta y ocho horas a contar desde el momento en que el asegurado tuvo noticia de la expedición.

2. El incumplimiento de este deber de aviso libera al asegurador de su obligación de cubrir la expedición concreta de que se trate, sin perjuicio de su derecho a reclamar la prima o primas correspondientes a ella. Además el asegurador podrá resolver el contrato aunque tal resolución no tendrá efecto con respecto a las expediciones notificadas anteriores a la declaración de la resolución.

#### Artículo 527. Extensión de la cobertura durante el viaje.

1. Las mercancías aseguradas estarán cubiertas por el contrato durante todo el viaje, incluyendo transbordos, operaciones de carga y descarga en puertos de tránsito o arribada y estancia en muelle o almacén en los mismos, sin perjuicio del deber del asegurado de comunicar tales circunstancias al asegurador desde el momento en que las conociese y del pago de la sobreprima que en cada caso pudiera corresponder.

2. Quedarán también cubiertos los cambios de viaje o ruta ajenos a la voluntad del asegurado, manteniéndose el deber de comunicación y el de pagos de sobreprima previstos en el párrafo anterior.

#### Artículo 528. Casos de abandono.

Podrá el asegurado abandonar las mercancías aseguradas en los siguientes casos:

- a) Pérdida total de las mercancías.
- b) Averías cuyo importe, mas el costo de reacondicionamiento y reexpedición a destino, alcance el valor de las mercancías establecido en la póliza. A efectos de este cálculo se sumará al importe de las reparaciones las contribuciones a cargo de la mercancía en la avería gruesa o en el salvamento.
- c) Pérdida del buque porteador de acuerdo con el apartado c) del artículo 516.
- d) Pérdida o innavegabilidad sobrevenida al buque durante el viaje, si las mercancías no han podido ser reexpedidas a destino en el

plazo de noventa días o en el que fije la póliza, contado desde la pérdida o la innavegabilidad.

#### Artículo 529. Plazo de abandono.

La declaración de abandono se realizará por el asegurado dentro de los sesenta días siguientes al de la producción de las circunstancias que para cada caso establece el artículo anterior. Transcurrido dicho plazo, el asegurado sólo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería.

### Sección 3ª. Del seguro de responsabilidad

#### Artículo 530. Ambito de las normas.

Las normas reguladoras de los seguros de responsabilidad se aplicarán no solamente a los de esta clase, sino también a las coberturas del riesgo de nacimiento de determinadas obligaciones de indemnizar a terceros incluidas en seguros marítimos de otra clase.

#### Artículo 531. Obligación del asegurador y acción directa.

La obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo.

#### Artículo 532. Límite de la cobertura.

El asegurador responde como máximo, salvo pacto expreso en contrario, hasta el límite de la suma asegurada por cada uno de los hechos que originen su responsabilidad ocurridos durante la vigencia del contrato.

#### Artículo 533. Limitaciones de responsabilidad indemnizatoria.

El asegurador podrá oponer a la acción del perjudicado las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que éste último gozase de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad.

#### Artículo 534. Seguro obligatorio.

Los seguros obligatorios de responsabilidad exigidos por esta Ley o reglamentariamente se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta Sección.

## TITULO IX. NORMAS PROCESALES

### Capítulo I. Del embargo preventivo de buques.

#### Artículo 535. Naturaleza y regulación de la medida.

1. La medida cautelar de embargo preventivo de buques se regulará por lo dispuesto en esta Ley y, supletoriamente, por lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Civil. Dicha medida conllevará necesariamente la inmovilización del buque en el puerto donde se encuentre.

2. En ningún caso podrá solicitarse el embargo preventivo para asegurar la ejecución de una sentencia ya recaída o de un laudo arbitral ya dictado.

#### Artículo 536. Competencia.

Será competente para decretar el embargo preventivo de un buque, el Juzgado de Primera Instancia que lo sea para conocer de la pretensión principal o el del puerto o lugar en que se encuentre el buque o aquél al que se espera que el buque arribe, a elección del actor que solicita la adopción de la medida cautelar.

#### Artículo 537. Embargo por créditos marítimos.

1. Procederá el embargo preventivo de un buque o embarcación únicamente en el caso de que se alegue alguno de los créditos marítimos que provengan de una o varias de las siguientes causas:

- a) Pérdidas o daños causados por la utilización o navegación del buque.
- b) Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la utilización o navegación del buque.
- c) Operaciones de salvamento, sean o no de carácter contractual, incluida, si corresponde, la remuneración especial relativa a las operaciones de salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daños al medio ambiente.

- d) Daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; los gastos derivados de las medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; la indemnización por dicho daño; los costes de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente adoptadas o que vayan a adoptarse; las pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con dichos daños así como todo daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este apartado.
- e) Los gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo aquello que esté o haya estado a bordo de ese buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación.
- f) Todo contrato relativo a la utilización del buque, incluido su arrendamiento formalizado en póliza o de otro modo.
- g) Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo.
- h) Las pérdidas o los daños causados a las mercancías, incluidos los equipajes transportados a bordo del buque.
- i) La avería gruesa.
- j) El remolque.
- k) El practicaaje.
- l) Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo, incluidos los contenedores, suministrados o los servicios prestados al buque para su utilización y navegación, gestión, conservación o mantenimiento.
- m) La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque.
- n) Las tarifas portuarias por entrada, estancia y demás servicios, así como por el uso de vías navegables.
- o) Los sueldos y otras cantidades debidos al capitán y demás miembros de la dotación del buque derivados de su contrato de embarque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre.

- p) Los desembolsos efectuados por cuenta del buque o de sus propietarios.
- q) Las primas de seguro, incluidas las derramas de seguro mutuo, pagaderas por el propietario del buque o el naviero, o por su cuenta, en relación con el buque.
- r) Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el naviero, o por su cuenta, en relación con el buque.
- s) Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque.
- t) Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación.
- u) La hipoteca o gravamen registrado de la misma naturaleza sobre el buque.
- v) Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque.

2. La alegación de alguno de los créditos anteriores constituirá apariencia suficiente de buen derecho, sin necesidad de su justificación documental.

#### Artículo 538. Embargo por otros créditos.

1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el embargo de buques españoles que se encuentren materialmente dentro de la jurisdicción española practicado a solicitud de personas que tengan su residencia habitual o su establecimiento principal en España, o de quien hubiere adquirido el crédito que se ventila por cesión o subrogación de ellas, podrá ser acordado tanto por créditos marítimos como por cualesquiera otros derechos o créditos contra el deudor al que pertenezca el buque o buques cuya traba se solicita.

2. Los embargos a que se refiere el párrafo anterior se regirán por las disposiciones de esta Ley, con la particularidad de que la inmovilización podrá ser sustituida, a juicio del órgano jurisdiccional competente, por la anotación en el Registro de Buques de la medida y, en su caso, de la prohibición de enajenar.

3. Lo dispuesto en el apartado primero se aplicará también a los buques que enarbolan pabellón de un Estado que no sea parte en el Convenio Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques, de 1999.

Artículo 539. Embargo preventivo y sometimiento a jurisdicción extranjera.

Procederá también el embargo preventivo de un buque a los efectos de obtener una garantía aunque, en virtud de la existencia en el contrato u otro documento de una cláusula compromisoria o de una cláusula de jurisdicción, el crédito marítimo por el que se solicita el embargo deba someterse al conocimiento de una jurisdicción extranjera o de un tribunal arbitral.

Artículo 540. Buques embargables.

Todo buque o embarcación respecto al cual se alegue un crédito marítimo podrá ser embargado siempre que:

- a) El deudor fuera propietario del buque en el momento en que nació el crédito marítimo y siga siéndolo al practicarse el embargo.
- b) El deudor fuera el naviero del buque en el momento en que nació el crédito marítimo y sea naviero o propietario del buque al practicarse el embargo.
- c) El crédito proceda de una hipoteca o gravamen registrado de la misma naturaleza sobre el buque.
- d) El crédito se refiera a la propiedad o la posesión del buque.
- e) El crédito sea contra el propietario, naviero o el gestor del naviero y esté garantizado por uno de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 180.

Artículo 541. Embargo de buques hermanos.

Procederá también el embargo de cualquier otro buque o buques que, al practicarse el embargo, fueren propiedad de la persona que esté obligada en virtud del crédito marítimo siempre que en el momento en que nació el crédito, aquella fuera propietario, naviero, fletador por tiempo o fletador por viaje del buque respecto al cual nació el crédito marítimo. De esta regla quedan exceptuados los créditos relativos a la propiedad o la posesión del buque.

Artículo 542. Restricción del embargo.

No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores, el embargo de un buque que no sea propiedad del deudor sólo se practicará si sobre ese buque se puede ejecutar una sentencia dictada en relación con el crédito alegado.

Artículo 543. Tramitación procesal de la medida de embargo.

Se presumirá en todo caso que en el embargo de buques concurren el peligro por mora procesal y la urgencia de que tratan los artículos 728, 730-2º y 733-2º de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

#### Artículo 544. Ejecución del embargo.

1. Acordado el embargo, el tribunal dará traslado de la resolución por el medio más rápido al capitán marítimo del puerto en que se encuentre el buque o al que se espera que arribe, quien adoptará las medidas necesarias para la detención y prohibición de salida del buque. A tal fin, dicha autoridad marítima podrá retirar y retener la documentación del buque así como recabar la colaboración de la autoridad portuaria, de los cuerpos y fuerzas de seguridad y de las entidades públicas dedicadas a la vigilancia de costas, quienes vendrán obligados a prestar la colaboración requerida con arreglo a sus respectivas posibilidades.

2. Lo dispuesto en este capítulo no afecta a los derechos o facultades que, con arreglo a la legislación administrativa y a los convenios internacionales aplicables, correspondan a las administraciones públicas y portuarias para retener un buque o impedir de otro modo que se haga a la mar dentro de su jurisdicción.

#### Artículo 545. Notificación del embargo.

Una vez acordado y verificado el embargo, se notificará al capitán o al consignatario del buque, con entrega de copia de la demanda formulada y del auto acordándolo.

#### Artículo 546. Levantamiento del embargo efectuado en el extranjero.

1. Si un embargo practicado en la jurisdicción de otro Estado fuera levantado por haberse prestado garantía ante los tribunales de dicho Estado y también se hubiera prestado garantía ante los tribunales españoles, la parte correspondiente a esta última se mandará cancelar en la medida en que la cuantía total de la garantía prestada en ambos Estados exceda del valor del crédito que motivó el embargo o del valor del buque, si éste fuera menor.

2. No procederá la cancelación de la garantía a que se refiere el apartado anterior si la prestada en el extranjero no se encuentra efectivamente a disposición del acreedor y es libremente transferible.

#### Artículo 547. Reembargo.

Un buque no podrá ser reembargado por el mismo crédito marítimo cuando ya hubiese sido embargado y se hubiese levantado el embargo o se



hubiere prestado garantía ante los tribunales españoles o ante un tribunal extranjero, a menos que:

- a) la garantía ya obtenida para responder del crédito no sea de la clase adecuada o de cuantía suficiente, siempre que la cuantía total de la garantía no exceda del valor del buque.
- b) La persona que haya prestado la garantía no pueda, o no sea probable que pueda, cumplir total o parcialmente sus obligaciones.
- c) Se haya levantado el embargo del buque o se haya cancelado la garantía prestada anteriormente a instancia o con el consentimiento del acreedor por motivos razonables, o sin que éste haya podido impedirlo, siempre que, en este caso, hubiere actuado con la diligencia razonable para impedir la liberación del buque o la cancelación de la garantía.

#### Artículo 548. Pluralidad de embargos.

Cualesquiera otros buques pertenecientes al deudor del crédito que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 541 resultaran embargables, no podrán ser embargados a menos que la garantía ya obtenida para responder del crédito no sea de la clase adecuada o de la cuantía suficiente o se den las circunstancias previstas en los apartados b) o c) del artículo anterior.

#### Artículo 549. Jurisdicción sobre el fondo del litigio.

1. Los tribunales españoles serán competentes para resolver sobre el fondo de los litigios que hayan dado lugar al embargo, a no ser que las partes acuerden o hayan acordado válidamente someter el litigio a una jurisdicción extranjera que se declare competente o a un tribunal arbitral.

2. En aquellos casos en que, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, los tribunales españoles no resulten competentes para conocer sobre el fondo del asunto relativo a un buque embargado en España, el tribunal que practicó el embargo deberá de oficio o a instancia de parte, fijar un plazo no menor de treinta días ni mayor de noventa para que el titular del crédito marítimo acredite la interposición de la demanda ante el tribunal judicial o arbitral competente. Si no se presenta la demanda dentro del plazo fijado el Juez decretará, a instancia de parte, la liberación del buque embargado o la cancelación de la garantía prestada.

#### Artículo 550. Reconocimiento de resoluciones extranjeras.

Si de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior la demanda se interpone dentro del plazo fijado ante un tribunal judicial o arbitral competente, toda resolución definitiva dictada en ese procedimiento será reconocida y

surtirá efecto con respecto al buque embargado o a la garantía prestada para impedir el embargo u obtener su liberación, siempre que el procedimiento cumpla con lo previsto en las normas aplicables sobre reconocimiento y ejecución de sentencias y laudos arbitrales extranjeros.

## Capítulo II. Del expediente judicial de depósito y venta de mercancías o equipajes.

### Artículo 551. Casos en que procede el depósito.

El porteador podrá solicitar el depósito y venta de las mercancías o equipajes transportados en los casos en que su destinatario no abone el flete, pasaje o los gastos conexos a su transporte. También procederá el depósito y venta cuando no se presente el destinatario para retirar los efectos porteados.

### Artículo 552. Competencia territorial.

Será Juez competente para el conocimiento del expediente el del lugar donde terminó el transporte.

### Artículo 553. Requisitos de la solicitud.

La solicitud de depósito y venta se formulará expresando con claridad los siguientes extremos:

- a) Transporte de que se trate, con copia del conocimiento de embarque o título de pasaje.
- b) Identidad del destinatario si fuere conocido.
- c) Flete, pasaje o gastos reclamados.
- d) Descripción de la clase o cantidad de mercancía cuyo depósito se solicita, con su valoración aproximada.
- e) Fundamento de la solicitud, sea por impago o por retirada de las mercancías.

### Artículo 554. Requerimiento al destinatario.

Admitida a trámite la solicitud, el Juzgado requerirá de pago inmediatamente al destinatario de las mercancías o equipajes que figure en el título presentado. Si éste no fuera nominativo no se realizará el requerimiento, salvo que así lo pida el solicitante designando para ello a persona determinada.

### Artículo 555. Verificación del depósito.

Si el requerido no pagara o no diera garantía suficiente de pago en el acto del requerimiento, el Juzgado dictará auto acordando el depósito de la mercancía o equipajes como fue solicitado. Si existiera disparidad en cuanto a la cantidad, clase o valor de la mercancía necesaria para cubrir el importe reclamado, se nombrará un perito para determinarlas.

#### Artículo 556. Venta.

Practicado el depósito y nombrado el depositario, el Juzgado acordará la venta de acuerdo con los preceptos correspondientes a la venta judicial de bienes muebles.

#### Artículo 557. Destino del producto de la venta.

Con el importe obtenido de la venta se atenderá, en primer lugar, al pago de los gastos del depósito, y el remanente se entregará al solicitante en pago del flete o gastos reclamados y hasta este límite.

#### Artículo 558. Oposición al pago.

1. Si el titular de las mercancías o equipajes manifestara su oposición al pago, se depositará el remanente en la cuenta general de consignaciones judiciales a resultas del juicio correspondiente. El titular deberá acreditar su oposición presentando demanda en el plazo de veinte días desde la venta de los efectos, que se tramitará conforme a la clase de juicio que por su cuantía corresponda.

2. Cuando el depósito y venta se hubiera evitado o levantado por la prestación de garantía por parte del destinatario, éste deberá presentar su demanda en el mismo plazo señalado en el párrafo anterior que se contará desde su constitución. No haciéndolo así, el juez acordará el pago de lo reclamado con cargo a la garantía.

### Capítulo III. De la venta judicial de buques

#### Artículo 559. Regulación.

En todo lo no previsto en la presente Ley, la venta forzosa del buque se ajustará a lo prevenido en la Ley de Enjuiciamiento Civil para la subasta de los bienes muebles sujetos a publicidad registral.

#### Artículo 560. Notificación de la venta forzosa.

Antes de proceder a la venta forzosa del buque, el juez u órgano administrativo competente notificará dicha venta:

- a) al registrador titular del Registro de Buques, así como a la autoridad competente encargada de la inscripción del buque en el Estado que lo hubiera autorizado a enarbolar temporalmente su pabellón, si fuere el caso.
- b) a la persona que tenga inscrita a su favor la propiedad del buque.
- c) a todos los titulares de las hipotecas o gravámenes inscritos que no hayan sido constituidos al portador.
- d) a todos los titulares de las hipotecas o gravámenes inscritos constituidos al portador y de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 180, siempre que el juez u órgano administrativo competente hubiera recibido notificación de sus respectivos créditos.

#### Artículo 561. Plazo y contenido de la notificación

1. La notificación a que se refiere el artículo anterior deberá efectuarse, al menos, con 30 días de antelación a la fecha prevista para la venta forzosa y expresará:

- a) la fecha y el lugar de la venta forzosa así como las circunstancias relativas a la venta forzosa o al proceso conducente a la misma que el juez o autoridad que entienda del proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas; o
- b) si la fecha y el lugar de la venta forzosa no pudiera determinarse con certeza, se notificará la fecha aproximada y el lugar previsto para la venta forzosa, así como las circunstancias indicadas en el apartado anterior. No obstante, cuando estos datos lleguen a ser conocidos, se procederá a notificar la fecha y el lugar efectivos de la venta forzosa con una antelación mínima de siete días respecto a la fecha prevista para la venta.

2. La notificación se hará por escrito a las personas interesadas que se indican en el artículo anterior, si fueren conocidas, a través de los medios establecidos en la Ley de Enjuiciamiento Civil, por correo certificado o por medios de comunicación electrónica o por cualquier otro medio idóneo que permita obtener constancia de su recepción, aún cuando la persona a notificar tenga su domicilio fuera de España.

Asimismo, y en aquellos casos en que lo exijan los Tratados aplicables, la notificación se practicará por anuncios publicados en dos periódicos de ámbito nacional.

#### Artículo 562. Tercerías de mejor derecho.

1. Los titulares de créditos marítimos privilegiados podrán comparecer y formular las correspondientes tercerías de mejor derecho en la forma y con los efectos prevenidos en los artículos 614 a 620 de la Ley de enjuiciamiento civil.

2. Lo anteriormente establecido se aplicará también en cualquier procedimiento judicial de ejecución de hipoteca naval.

#### Artículo 563. Efectos de la venta forzosa.

1. Como consecuencia de la venta forzosa del buque, todas las hipotecas y gravámenes inscritos, salvo aquellos en los que el comprador se hubiere subrogado con el consentimiento de los acreedores, así como todos los privilegios y otras cargas de cualquier género que pudieran recaer sobre el buque quedarán sin efecto y, en su caso, deberá ordenarse su cancelación.

2. No será de aplicación lo dispuesto en los artículos 666, 668.3, 670 y 672 de la Ley de enjuiciamiento civil sobre avalúo y declaración de cargas y sobre cargas y gravámenes.

#### Artículo 564. Realización por persona o entidad especializada.

Será de aplicación en la venta judicial de buques lo dispuesto en el artículo 641 de la Ley de enjuiciamiento civil.

#### Artículo 565. Destino de la suma obtenida en la subasta o venta directa del buque.

1. Con el producto de la venta se pagarán, en primer lugar, las costas procesales y los gastos originados por el embargo preventivo o por la ejecución y subsiguiente venta del buque. Tales costas y gastos incluyen, entre otros, los gastos de conservación del buque y la manutención de la dotación, así como los sueldos y otras cantidades y los gastos a que se refiere el apartado a) del párrafo 1 del artículo 180, devengados desde el momento del embargo preventivo o desde el inicio de la ejecución.

2. El sobrante se repartirá de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo VII del Título II. Satisfechos todos los créditos, el saldo, si lo hubiere, se entregará al propietario y será libremente transferible.

#### Capítulo IV. Del procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos.

##### Artículo 566. Competencia.

1. Será competente para conocer de la constitución del fondo o fondos, el juez o tribunal que esté conociendo de cualquier reclamación limitable que haya sido presentada contra el titular del derecho a limitar.

2. En el supuesto de que se pretenda invocar el derecho a limitar ante los órganos judiciales españoles frente a reclamaciones interpuestas ante órganos judiciales extranjeros se estará a lo previsto en la normativa de la Unión Europea y en los Tratados aplicables.

##### Artículo 567. Invocación y plazo de constitución.

1. Toda persona que invoque en un procedimiento civil el derecho a limitar la responsabilidad que en él se le reclame deberá iniciar el trámite de constitución del fondo de limitación en el plazo máximo de diez días desde la invocación.

2. A tal fin presentará la solicitud de constitución del fondo, en la forma que se determina en esta Ley, ante el mismo Juzgado que conoce de la reclamación, que la tramitará en pieza separada del pleito principal.

##### Artículo 568. Invocación en otros procedimientos.

1. Cuando la limitación se alegue en un procedimiento judicial de lo social o de lo penal o bien en uno administrativo, la solicitud de constitución del fondo se presentará ante el Juzgado civil del mismo lugar, acreditándolo mediante testimonio al Juzgado Penal, Social u órgano administrativo en el mismo plazo señalado en el artículo anterior.

En estos casos, las Sentencias o resoluciones firmes dictadas en aquellos procedimientos no serán ejecutables sino contra el fondo regularmente constituido.

2. El Juzgado civil competente tramitará en este caso la solicitud de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley y, en lo no previsto, por los trámites del juicio verbal.

##### Artículo 569. Contenido de la solicitud.

La solicitud de constitución del fondo de limitación se presentará por escrito por abogado y procurador, en el que se harán constar los hechos relevantes referentes a la limitación que se invoca, acompañando los siguientes documentos:

- 1) Documento que acredite el ingreso en la cuenta del Juzgado del importe de la suma máxima de indemnización calculada de acuerdo con las normas previstas en el Capítulo III del Título VII de la presente Ley, según la naturaleza de las reclamaciones formuladas, incrementado por sus intereses legales desde la fecha del accidente hasta la de constitución. El ingreso podrá substituirse por una garantía suficiente a favor del Juzgado otorgada por una institución de crédito autorizada a operar en España.
- 2) Copia auténtica del certificado de arqueo.
- 3) Lista de tripulantes del buque en el momento del accidente.
- 4) En el caso de que la limitación se refiera a reclamaciones por muerte o lesiones de los pasajeros, lista de pasajeros a bordo en el momento del accidente.
- 5) Copia auténtica del certificado de navegabilidad del buque.
- 6) Certificado de la autoridad monetaria sobre la conversión en euros del derecho especial de giro en el momento de constituirse el fondo.
- 7) Documento en que conste el cálculo del importe de la limitación.
- 8) Lista de acreedores sujetos a limitación, con indicación de su domicilio, si se conoce, el título de su reclamación y su importe presunto.

#### Artículo 570. Admisión y subsanación.

1. El juez dictará auto admitiendo la solicitud con tal de que se cumplan los requisitos anteriores, concediendo al solicitante, en caso contrario, un plazo de cinco días para subsanar las omisiones apreciadas.

2. El juez podrá rechazar la solicitud si considera que la cuantía del fondo está mal calculada de acuerdo con los datos expuestos, señalando, en este caso el importe adecuado y otorgando asimismo un plazo de cinco días para su subsanación.

#### Artículo 571. Auto de admisión y de denegación.

1. En el auto de admisión a trámite, el Juez declarará constituido el fondo de limitación sin perjuicio de las impugnaciones que posteriormente puedan presentarse.

2. El testimonio de dicho auto será título bastante para obtener, en cualquier otro procedimiento judicial o administrativo derivado del mismo accidente, el levantamiento de cualesquiera embargos, garantías u otras medidas cautelares sobre el buque u otros bienes propiedad de la persona titular del derecho a limitar.

3. Tales procedimientos continuarán su trámite hasta la sentencia, pero su ejecución contra las personas beneficiadas por la limitación deberá forzosamente acumularse en el expediente sobre integración y reparto del fondo.

4. El auto que deniegue la constitución del fondo será recurrible en apelación por el solicitante.

#### Artículo 572. Nombramiento de comisario – liquidador.

1. En el auto señalado en el artículo anterior, el Juzgado acordará el nombramiento de un comisario-liquidador, cargo que recaerá necesariamente en un liquidador de avería gruesa titulado por la Dirección General de Seguros, a cuyo efecto solicitará de este organismo la lista correspondiente.

2. Los interesados podrán recusar al comisario-liquidador invocando las causas establecidas para los peritos en la Ley de enjuiciamiento civil.

3. El perito designado deberá aceptar el cargo en el plazo de tres días mediante comparecencia ante el Juzgado. Tendrá derecho, en concepto de honorarios y gastos, a una retribución igual al uno por ciento del fondo finalmente distribuido entre los acreedores y podrá pedir una provisión de fondos para los gastos inmediatos, que deberá ser sufragada por el solicitante.

#### Artículo 573. Formación de piezas y reparto provisional.

1. El comisario - liquidador formará tres piezas separadas. La primera se dedicará a la regulación del estado pasivo o masa pasiva del fondo, la segunda contendrá todo lo pertinente al estado o masa activa y la tercera será la pieza de reparto.

2. El comisario-liquidador podrá proponer al juez, cuando lo estime conveniente, un reparto provisional. Si el juez lo aprobare, podrá el comisario-liquidador efectuar pagos adelantados, que serán siempre a cuenta de lo que proceda conforme al reparto definitivo.



#### Artículo 574. Publicidad de la formación de las masas.

1. Firme el auto declarando constituido el fondo, el comisario-liquidador notificará a todos los acreedores señalados en el escrito del solicitante, así como a cuantos aparezcan posteriormente, el inicio del procedimiento y su derecho a insinuar su crédito y a ser parte en el procedimiento.

2. El auto se publicará en el Boletín Oficial del Registro Mercantil y, si el comisario-liquidador lo estima conveniente, en otros medios de comunicación.

3. Las notificaciones y demás incidencias relativas a los acreedores, sus reclamaciones y títulos, su cuantía respectiva y su integración en la masa serán ordenadas en la pieza primera.

4. A los acreedores se les otorgará un plazo de treinta días para que presenten sus títulos o justificantes. Este plazo será doble para los residentes en el extranjero. El comisario-liquidador podrá exigir la documentación que estime precisa a cada acreedor para la debida constancia de su crédito.

#### Artículo 575. Auto de formación de la masa pasiva.

1. El solicitante del fondo o los acreedores podrán presentar ante el comisario-liquidador las alegaciones conducentes a impugnar la procedencia o el importe de los créditos. Igualmente podrán alegar la improcedencia de su inclusión en la masa pasiva.

2. El comisario-liquidador presentará un informe al Juzgado con la lista de los créditos admitidos en la masa pasiva y su importe, provisional o definitivo, así como las impugnaciones o alegaciones recibidas y las razones que justifican su decisión. A la vista de este Informe, el Juzgado resolverá por auto la composición del estado pasivo.

3. Este auto será recurrible en reposición por los interesados, y contra la decisión podrá formularse recurso de apelación ante la Audiencia Provincial.

#### Artículo 576. Auto de formación de la masa activa.

1. En la pieza relativa al estado activo del fondo se recogerán las impugnaciones que, en su caso, los acreedores efectúen acerca de la procedencia del derecho a limitar la responsabilidad o de la cuantía y forma del fondo. De tales impugnaciones se dará traslado al solicitante para alegaciones, en el plazo de veinte días.

2. Las impugnaciones deberán presentarse en el plazo máximo de tres meses de notificado el expediente a cada acreedor, no siendo admisibles con posterioridad.

3. Transcurrido este último plazo, se hayan presentado o no impugnaciones, el comisario-liquidador elevará al juez su informe sobre la procedencia e importe del fondo de limitación, así como sobre las impugnaciones presentadas y las razones que justifican su opinión.

4. Finalmente, el juez resolverá por auto acerca de la procedencia y cuantía del fondo, pudiendo presentarse los mismos recursos a que se refiere el artículo anterior.

#### Artículo 577. Complemento de la masa activa.

Si en el auto a que se refiere el artículo anterior se estableciera una cuantía del fondo diversa de la ya depositada o constituida, el solicitante deberá completar esta última en el plazo de diez días, incluso si dicho auto fuera recurrido. No haciéndolo, perderá el derecho a limitar su responsabilidad, terminando el incidente con las consecuencias señaladas en el artículo siguiente.

#### Artículo 578. Terminación por improcedencia de la limitación.

Si por resolución firme se estableciera la improcedencia de la limitación de responsabilidad, el juez declarará terminado el incidente, reteniendo sin embargo, durante 60 días, el aval o cantidad depositada como garantía de las reclamaciones que se presentaran ante el juez competente y también como garantía de la ejecución de las que ya hubieren sido presentadas.

#### Artículo 579. Pieza y auto de reparto.

1. Firmes los autos que aprueban los estados activo y pasivo del fondo, el comisario-liquidador elaborará una propuesta de reparto con arreglo a lo previsto en el Título VII de la presente Ley. Esta propuesta será notificada a los acreedores, que podrán impugnarla en un plazo de veinte días.

2. El Juzgado resolverá, a la vista del Informe definitivo del comisario-liquidador, mediante auto que será recurrible en reposición y apelación.

### Capítulo V. De los expedientes de liquidación de avería gruesa

#### Artículo 580. Solicitud de liquidación.

En caso de que los interesados en un viaje marítimo no llegaren a un acuerdo para la liquidación privada de la avería gruesa, cualquiera de ellos

podrá dirigirse al Juez solicitando se tramite el expediente de liquidación de avería gruesa que se regula a continuación.

#### Artículo 581. Forma y contenido de la solicitud.

En el escrito de solicitud del expediente deberá expresarse una relación circunstanciada de los hechos acaecidos, gastos y daños producidos y documentos que justifican la petición, así como relación nominal de los interesados.

#### Artículo 582. Notificación.

1. Recibida la solicitud, el juez acordará de oficio la notificación del inicio del expediente a todos los interesados en el viaje marítimo titulares de interés en el buque o cargamento, instruyéndoles de su derecho a intervenir en la tramitación del expediente.

2. En el mismo acto, el Juez se dirigirá a la Dirección General de Seguros del Ministerio de Economía, a fin de que remita al Juzgado lista de liquidadores de avería gruesa colegiados.

#### Artículo 583. Nombramiento de liquidador.

1. Recibida la lista antedicha, el Juez señalará de entre los incluidos un liquidador a efectos de practicar la liquidación.

2. Este nombramiento podrá ser impugnado por las causas señaladas en el art. 621 para la recusación pericial, siguiéndose en tal caso el procedimiento de los artículos 622 a 625 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

#### Artículo 584. Fijación de plazo.

Firme el nombramiento, el juez señalará al liquidador un plazo razonable para preparar la liquidación, que deberá fijarse en función de las dificultades del caso y que no podrá exceder de seis meses salvo causa justificada por el dictamen del propio liquidador.

#### Artículo 585. Manifestación de la liquidación.

Presentada la liquidación de avería gruesa por el liquidador, o su dictamen negativo a la procedencia de la liquidación, se pondrá de manifiesto a los interesados, quienes podrán mostrar su acuerdo con él o impugnarlo durante los treinta días siguientes.

#### Artículo 586. Impugnaciones.

Recibidas las conformidades o las impugnaciones, el juez las trasladará al liquidador, quien vendrá obligado a emitir dictamen fundamentado sobre su procedencia y, en su caso, las modificaciones de la liquidación original que proponga en el plazo de treinta días.

#### Artículo 587. Aprobación de la liquidación.

El juez, a la vista de los escritos de los interesados y dictamen del liquidador, dictará auto motivado aprobando, modificando o rechazando la liquidación. Este auto será apelable en ambos efectos.

#### Artículo 588. Ejecución.

El auto firme será título bastante para despachar ejecución contra los interesados que no abonasen la contribución señalada en la decisión en el plazo de quince días, así como contra quienes garantizaron su obligación, en los límites de la garantía prestada.

#### Artículo 589. Deber de cooperación.

Todos los interesados están obligados a prestar al liquidador designado la colaboración requerida en orden a información y documentación.

#### Artículo 590. Regulación supletoria.

En todo lo no previsto en este Capítulo se seguirán las normas vigentes sobre jurisdicción voluntaria.

### Capítulo VI. Del procedimiento sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque

#### Artículo 591. Juez competente.

Para conocer del procedimiento regulado en este Capítulo será competente el Juzgado de primera instancia del lugar de destino fijado en el conocimiento para la entrega de las mercancías al porteador.

#### Artículo 592. Acciones del tenedor desposeído.

1. En los casos de extravío, sustracción o destrucción de un conocimiento de embarque, el tenedor desposeído del mismo podrá acudir ante el Juez para impedir que se entreguen las mercancías a tercera persona, para que el título sea amortizado y para que se reconozca su titularidad.

2. El tenedor desposeído podrá realizar todos los actos tendentes a la conservación de su derecho. Podrá incluso recibir mercancías del porteador una vez llegadas al lugar de destino, con tal que preste la caución fijada por el Juez.

#### Artículo 593. Contenido de la denuncia.

En la denuncia que al Juez haga el tenedor desposeído deberá indicar las menciones del conocimiento a que se refiere el artículo 314 de esta Ley, así como las circunstancias en que vino a ser tenedor y las que acompañaron a la desposesión. Asimismo, deberá acompañar los elementos de prueba de que disponga y proponer aquellos otros que puedan servir para fundamentar la denuncia.

#### Artículo 594. Traslado de la denuncia y alegaciones.

Admitida la denuncia, el Juez dará traslado de la misma al porteador, ordenándole que, si se presentare tercero alguno a reclamar las mercancías, proceda a su retención y ponga las circunstancias de la presentación en conocimiento del Juzgado. Igual traslado se dará al cargador y, en su caso, endosantes, cuando fueren personas distintas del tenedor y su domicilio fuere conocido. Todos podrán formular ante el Juez, dentro de los diez días siguientes, las alegaciones que estimen oportunas.

#### Artículo 595. Publicación de la denuncia y sobreseimiento.

El Juez, hechas las averiguaciones que estime oportunas sobre la veracidad de los hechos y sobre el derecho del denunciante dentro del plazo señalado en el párrafo anterior, ordenará inmediatamente que la denuncia se publique en el Boletín Oficial del Estado, fijando un plazo de un mes, desde la fecha de publicación, para que el tenedor del título pueda comparecer y formular oposición. No obstante, si de las averiguaciones practicadas o de las alegaciones de los interesados resultase manifiestamente infundada la denuncia, podrá el Juez sobreseer el procedimiento sin publicarla, dejando sin efecto lo ordenado al porteador u ordenando, en su caso, el levantamiento de la caución prestada.

#### Artículo 596. Amortización del conocimiento.

Transcurrido un mes desde la publicación de la sentencia sin que nadie la contradiga o al desestimar la oposición, el Juez dictará sentencia en la que declarará la amortización del título.

Declarada judicialmente la amortización del conocimiento, no tendrá éste ninguna eficacia y el denunciante cuyo derecho hubiere sido reconocido podrá, en su caso, retirar la caución prestada o exigir al porteador la entrega inmediata de las mercancías, previo pago de los gastos de depósito ocasionados.

Artículo 597. Irreivindicabilidad del conocimiento y acciones de daños y perjuicios.

Lo establecido en este Capítulo se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 315 de la presente Ley.

## DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Delimitación y publicidad de las zonas de navegación

1. El Gobierno dictará las disposiciones reglamentarias que sean necesarias para la delimitación de las coordenadas geográficas y el sistema de trazado de las líneas de base, normales o rectas, a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial y de las demás zonas españolas de navegación.

2. Asimismo, el Gobierno procurará la edición de las cartas náuticas oficiales en las que figuren dicha delimitación y hará que se deposite cada una de esas cartas o listas de coordenadas en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Segunda. Registro de Buques y Oficina de Matrícula.

1. El Registro Especial de Buques y empresas navieras, regulado en la Disposición Adicional 15ª de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se denominará Oficina de Matrícula Especial de buques y empresas navieras y se regirá por lo previsto en su normativa específica.

2. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerio de Justicia y de Fomento, dictará las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de las normas previstas en esta Ley sobre Registro de Buques y sobre Oficina de Matrícula.

Tercera. Revisión de las sumas máximas de indemnización.

1. Se autoriza al Gobierno para revisar las cuantías de las sumas máximas de indemnización establecidas en los artículos 335, 336, 358, 392, 465 y 466 de la presente Ley, así como para modificar el importe de las franquicias deducibles a que se refiere el artículo 359.

2. Las revisiones previstas en el apartado anterior procederán únicamente cuando ello sea necesario para ajustar las respectivas cuantías a las modificaciones que se vayan produciendo en las mismas en virtud de los Tratados Internacionales aplicables.

Cuarta. Juntas Arbitrales marítimas

Se crean las Juntas Arbitrales Marítimas que conocerán de las acciones relativas a los premios por salvamento y a las remuneraciones por remolques de fortuna .

Su composición, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente.

Los interesados en tales procedimientos podrán optar por acudir a las citadas Juntas o a la jurisdicción civil ordinaria.

Si no hubiere acuerdo entre los interesados, prevalecerá la jurisdicción civil ordinaria, que se sustanciará con arreglo al procedimiento declarativo ordinario o verbal previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil, según corresponda en razón de la cuantía reclamada.

Quinta. Infracciones y sanciones administrativas

Para la tipificación como infracciones administrativas de las conductas reguladas en la presente Ley, para la instrucción de los expedientes administrativos sancionadores, para la imposición de sanciones y para los recursos administrativos que procedan contra las resoluciones sancionadoras se estará a lo previsto en los Capítulos III a V del Título IV de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en la legislación administrativa general, con las siguientes particularidades:

1. La remisión al artículo 77 realizada por el artículo 116.2.g de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se entenderá hecha a los artículos 18 y 226 de la presente Ley. La remisión al artículo 109 contenida en el artículo 116.3.f) de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se entenderá efectuada a los artículos 31 y 86 de esta Ley. La remisión al artículo 110 contenida en el artículo 116.3. f) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se entenderá efectuada al artículo 241 de esta Ley. La remisión a los artículos 111 y 112 contenidas en el artículo 116.3.f) de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina

Mercante, se entenderán efectuadas, respectivamente, a los artículos 33 y 82 de la presente Ley.

2. Las actuaciones seguidas y las notificaciones practicadas al capitán del buque se entenderán seguidas y practicadas al naviero y a las demás personas que puedan resultar responsables. Asimismo, las diligencias practicadas con el consignatario del buque servirán respecto al capitán y demás responsables.

3. Con la excepción de los que tengan la consideración de buques de Estado, todos los buques y embarcaciones podrán ser apresados y retenidos por la administración competente en el momento en que se levante acta de la infracción cometida y con miras a garantizar el cobro de las sanciones y, en su caso, indemnizaciones previstas en la legislación sancionadora vigente.

4. El buque será puesto en libertad una vez que se haya constituido garantía suficiente en España, con arreglo a lo que se disponga reglamentariamente.

5. Siempre que se adopten las medidas cautelares previstas en el presente artículo en relación con un buque extranjero, las autoridades (del Estado) competentes informarán inmediatamente a los agentes diplomáticos o funcionarios consulares del Estado del pabellón acerca de las medidas adoptadas, estando seguidamente a lo previsto en el Derecho internacional en materia de concurrencia sancionadora de dicho Estado.

6. Cuando a juicio de la autoridad competente la infracción pudiera ser constitutiva de delito se dará traslado del acta y demás actuaciones practicadas a los órganos de la jurisdicción penal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.

7. La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa. De no haberse estimado la existencia de delito, la autoridad administrativa continuará el expediente sancionador, teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución del órgano judicial competente.

8. En todo caso, deberán cumplirse de modo inmediato las medidas cautelares y demás medidas administrativas adoptadas para salvaguardar la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y la ordenación del tráfico marítimo, sin que la suspensión del procedimiento pueda extenderse a la ejecutividad de las medidas para restablecer el orden jurídico vulnerado.

**DISPOSICION TRANSITORIA ÚNICA.** Expedientes de salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones.

Los expedientes administrativos sobre salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas que se hallaren en tramitación a la entrada en vigor



de la presente Ley, seguirán rigiéndose hasta su completa terminación por las disposiciones de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.

## DISPOSICION DEROGATORIA

A la entrada en vigor de la presente Ley quedarán derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la misma y, en todo caso, las siguientes:

1. El Libro III y los artículos 19.3, 953 y 954 del Código de comercio, aprobado por el Real Decreto de 22 de agosto de 1885.

2. Los artículos 951 y 952 del Código de Comercio, salvo en lo referente al transporte terrestre.

3. La Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes.

4. La Ley de Hipoteca Naval, de 21 de agosto de 1893.

5. La Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.

6. La Ley 2/1967, de 8 de abril, sobre embargo preventivo de buques extranjeros por créditos marítimos.

7. Los artículos 75 a 78, el segundo párrafo del artículo 79.2, el número 2 del artículo 83, los artículos 107, 109 a 112, 127 y 128 y la Disposición Transitoria 10ª de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

8. El apartado 3 del artículo 685 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

## DISPOSICIONES FINALES

Primera. Reforma de la Ley de Enjuiciamiento Civil: El párrafo 2 del artículo 681 de la LEC queda redactado como sigue:

“2. Cuando se reclame el pago de deudas garantizadas por hipoteca naval, lo dispuesto en el apartado anterior sólo podrá ejercitarse en los casos descritos en las letras a) y e) del artículo 208 de la Ley General de Navegación Marítima.”

“En los casos indicados en las letras c) y d) del referido artículo, la acción sólo podrá ejercitarse previa constatación de la situación real del buque a través

de certificación emitida por la Autoridad marítima competente y en el caso de la letra b) será necesario que se presente testimonio de la ejecutoria en que conste la declaración de quiebra o concurso”.

Segunda. Modificación de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El párrafo 1 del artículo 7 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante quedará redactado del modo siguiente:

“1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva, tal y como se definen en el Título Preliminar de la Ley General de Navegación.

La navegación de los buques que se lleve a cabo por aguas continentales interiores, no costeras ni de transición, se regirá por la legislación reguladora del dominio público hidráulico y, en su caso, por la normativa de las Comunidades Autónomas con competencia en la materia”.

Tercera. Carácter estatal de la Ley.

La presente Ley se ampara en los apartados 6, 8 y 20 del artículo 149. 1. de la Constitución y será aplicable en toda España.

Cuarta. Entrada en vigor.

La presente Ley entrará en vigor a los ... de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.