



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

19 de diciembre de 2008

Núm. 14-1

PROYECTO DE LEY

121/000014 Proyecto de Ley General de Navegación Marítima.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(121) Proyecto de Ley.

121/000014

AUTOR: Gobierno.

Proyecto de Ley General de Navegación Marítima.

Acuerdo:

Encomendar su aprobación con competencia legislativa plena, conforme al artículo 148 del Reglamento, a la Comisión de Justicia. Asimismo, publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, estableciendo plazo de enmiendas, por un período de quince días hábiles, que finaliza el día 10 de febrero de 2009.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de diciembre de 2008.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

PROYECTO DE LEY GENERAL DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

ÍNDICE

TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales (arts. 1 a 8).

TÍTULO I. De la ordenación administrativa de la navegación (arts. 9 a 105).

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 30).

Capítulo III. Del régimen general de navegación (arts. 31 a 39).

Capítulo IV. Del derecho de paso inocente por el Mar Territorial (arts. 40 a 50).

Capítulo V. De la seguridad de la navegación (arts. 51 a 61).

Capítulo VI. De la lucha contra la contaminación (arts. 62 a 74).

Capítulo VII. De la búsqueda y salvamento de vidas (arts. 75 a 80).

Capítulo VIII. De las facultades de interceptación, inspección y detención de buques (arts. 81 a 88).

Sección 1.^a De las medidas generales y especiales de intervención (arts. 81 a 86).

Sección 2.^a Del derecho de persecución (arts. 87 a 88).

- Capítulo IX. De las remociones (arts. 89 a 97).
- Capítulo X. De los buques de Estado extranjeros (arts. 98 a 103).
- Capítulo XI. De las obligaciones por causa de interés social (arts. 104 a 105).
- TÍTULO II. De los vehículos de la navegación (arts. 106 a 194).
- Capítulo I. De los buques, embarcaciones y artefactos navales (arts. 106 a 114).
- Capítulo II. Del registro de los buques (arts. 115 a 137).
- Sección 1.^a De la inscripción en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles (arts. 117 a 127).
- Sección 2.^a De la documentación de los buques (arts. 128 a 137).
- Capítulo III. De la nacionalidad de los buques (arts. 138 a 146).
- Capítulo IV. De la seguridad de los buques y de las sociedades de clasificación (arts. 147 a 157).
- Capítulo V. Del contrato de construcción naval (arts. 158 a 166).
- Capítulo VI. De la compraventa (art. 167 a 171).
- Capítulo VII. De los derechos de garantía sobre el buque (arts. 172 a 194).
- Sección 1.^a De los privilegios marítimos (arts. 172 a 175).
- Sección 2.^a De la Hipoteca Naval (arts. 176 a 194).
- TÍTULO III. De los sujetos de la navegación (arts. 195 a 237).
- Capítulo I. Del armador (arts. 195 a 199).
- Capítulo II. Del condominio naval (arts. 200 a 205).
- Capítulo III. De la dotación (arts. 206 a 237).
- Sección 1.^a De la titulación, certificación e inspección (arts. 215 a 220).
- Sección 2.^a Del capitán (arts. 221 a 237).
- TÍTULO IV. De los contratos de utilización del buque (arts. 238 a 343).
- Capítulo I. Del contrato de arrendamiento de buque (arts. 238 a 252).
- Capítulo II. Del contrato de fletamento (arts. 253 a 323).
- Sección 1.^a Disposiciones generales (arts. 253 a 260).
- Sección 2.^a De las obligaciones del porteador (arts. 261 a 278).
- Sección 3.^a De los deberes del fletador (arts. 279 a 288).
- Sección 4.^a De la plancha y demoras (arts. 289 a 295).
- Sección 5.^a Del conocimiento de embarque (arts. 296 a 308).
- Sección 6.^a De la extinción anticipada del contrato (arts. 309 a 313).
- Sección 7.^a De la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso (arts. 314 a 322).
- Sección 8.^a De la prescripción (art. 323).
- Capítulo III. Del contrato de pasaje (arts. 324 a 337).
- Capítulo IV. Del contrato de remolque (arts. 338 a 343).
- TÍTULO V. De los contratos auxiliares de la navegación (arts. 344 a 368).
- Capítulo I. Del contrato de gestión naval (arts. 344 a 348).
- Capítulo II. Del contrato de consignación de buques (arts. 349 a 354).
- Capítulo III. Del contrato de practicaaje (arts. 355 a 358).
- Capítulo IV. Del contrato de manipulación portuaria (arts. 359 a 368).
- TÍTULO VI. De los accidentes de la navegación (arts. 369 a 420).
- Capítulo I. Del abordaje (arts. 369 a 376).
- Capítulo II. De la avería gruesa (arts. 377 a 386).
- Capítulo III. Del salvamento (arts. 387 a 398).
- Capítulo IV. De los bienes naufragados o hundidos (arts. 399 a 412).
- Sección 1.^a De los derechos de propiedad (arts. 399 a 405).
- Sección 2.^a Del régimen de las extracciones (arts. 406 a 412).
- Capítulo V. De la responsabilidad civil por contaminación (arts. 413 a 420).
- TÍTULO VII. De la limitación de la responsabilidad (arts. 421 a 434).
- Capítulo I. Disposiciones generales (arts. 421 a 424).
- Capítulo II. De los créditos limitables (arts. 425 a 426).
- Capítulo III. De las sumas máximas de indemnización (arts. 427 a 431).
- Capítulo IV. Del fondo de limitación (arts. 432 a 434).
- TÍTULO VIII. Del contrato de Seguro Marítimo (arts. 435 a 496).
- Capítulo I. Disposiciones generales (arts. 435 a 436).
- Capítulo II. De las disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo (arts. 437 a 467).
- Sección 1.^a De los intereses asegurados (arts. 437 a 441).
- Sección 2.^a Del valor asegurado, del seguro múltiple y del coaseguro (arts. 442 a 445).

Sección 3.^a De los riesgos de la navegación (arts. 446 a 449).

Sección 4.^a De la conclusión del contrato y deberes del contratante (arts. 450 a 457).

Sección 5.^a De la indemnización (arts. 458 a 466).

Sección 6.^a De la prescripción (art. 467).

Capítulo III. De las disposiciones especiales de algunas clases de seguros (arts. 468 a 496).

Sección 1.^a Del seguro de buques (arts. 468 a 481).

Sección 2.^a Del seguro de mercancías (arts. 482 a 491).

Sección 3.^a Del seguro de responsabilidad (arts. 492 a 496).

TÍTULO IX. Especialidades procesales (arts. 497 a 535).

Capítulo I. Del embargo preventivo de buques (arts. 497 a 507).

Capítulo II. De la venta forzosa de buques (arts. 508 a 514).

Capítulo III. Del procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos (arts. 515 a 528).

Capítulo IV. Del procedimiento sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque (arts. 529 a 535).

Disposición adicional primera. Delimitación y publicidad de las zonas de la navegación.

Disposición adicional segunda. Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles y Registro de Buques y Empresas Navieras.

Disposición adicional tercera. Revisión de las sumas máximas de indemnización.

Disposición adicional cuarta. Juntas Arbitrales marítimas.

Disposición adicional quinta. Infracciones y sanciones administrativas.

Disposición adicional sexta. Contratación electrónica.

Disposición adicional séptima. Acciones de la Ley 23/2003, de 10 de julio, de Garantías en la Venta de Bienes de Consumo.

Disposición transitoria única. Expedientes de salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones.

Disposición derogatoria única. Derogación de normas.

Disposición final primera. Reforma de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

Disposición final segunda. Modificación de la Ley 27/1992, 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición final tercera. Reforma de la Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal.

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas

Disposición final quinta. Carácter estatal de la Ley.

Disposición final sexta. Aplicación de convenios internacionales para la protección y preservación del medio marino.

Disposición final séptima. Gibraltar.

Disposición final octava. Entrada en vigor.

Exposición de motivos

Tras numerosos ensayos, borradores parciales, una Propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima elaborada por una Sección Especial de la Comisión General de Codificación y una larga tarea de estudio y preparación, se aprueba esta nueva Ley General de la Navegación Marítima. Norma que viene a diseñar un marco en el que se inscriben las actividades propias del tráfico marítimo, así como los instrumentos, vehículos y el propio medio geográfico y los espacios físicos que hacen posible el desarrollo de toda una rica y muy compleja fenomenología, a la que se quiere dotar de una regulación sensata y ponderada.

Con esta nueva Ley se deja atrás todo un conjunto normativo que esta Ley deroga, encabezado por el Libro III del Código de Comercio, verdadero monumento jurídico, cuyas disposiciones quedarán para siempre como texto de entrañable prosa digna de la mejor literatura de aventuras.

I

El Título Preliminar de la Ley refleja la decidida vocación de su texto para acomodarse a las orientaciones más modernas y sólidas de un Derecho marítimo uniforme. Así se manifiesta, en especial, en el mandato imperativo de su artículo segundo, que consagra como regla de interpretación de la Ley de conformidad con los Convenios internacionales vigentes en España. Hay, pues, una voluntad legislativa de respeto hacia el funcionamiento integrado y armonioso de todo el ordenamiento jurídico, puesta también de manifiesto en su artículo primero al fomentar el recurso análogo a los propios principios inspiradores de la Ley.

Esta vocación de uniformidad del Derecho marítimo o de la navegación explica también el propósito de la Ley de acabar con la criticada dualidad de regulaciones existente en muchos ámbitos de esta materia, en los que por una parte España ha ratificado distintos Convenios internacionales y por otro contamos con una legislación propia. La Ley busca superar esa multiplicidad de reglas, fuente inagotable de contradicciones. Para ello se parte del respeto a los Convenios vigentes, cuyo contenido tiende a no ser reiterado en la Ley, salvo casos puntuales por razones de claridad, mientras que la Ley sí se ocupa de llenar los espacios que los Tratados internacionales dejan a los Estados.

El medio marítimo también es objeto de atención en este Título Preliminar, en tanto que es preciso delimitar las zonas en las que España ejerce su soberanía, manifestada ésta en las potestades que en ellas se ejercerán de acuerdo con lo previsto en el Título I de esta Ley y en la legislación portuaria y de marina mercante. Estas zonas son, además de las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

II

El Título I se inspira en el Derecho Internacional del Mar, tal como la materia resultó configurada tras la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CNUDM/UNCLOS), aprobada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay. Este Título I se estructura en once capítulos y está muy atento igualmente a los Convenios de la Organización Marítima Internacional. En él se formula, por primera vez en nuestro Ordenamiento, una regulación básica muy completa, y sistemáticamente organizada, de la policía de la navegación. En algún caso, la disciplina interna se mantiene absolutamente fiel a sus fuentes de inspiración, como muestra el Capítulo VII, que trata «De la búsqueda y salvamento de vidas» que sigue el Convenio internacional sobre la búsqueda y el salvamento marítimos, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979 (BYS/SAR). Inspiración que también aparece en el Capítulo VI, que se ocupa «De la lucha contra la contaminación». Así sucede con la contaminación operacional, regulada internacionalmente por el llamado Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 1973 (CONMAR/MARPOL), modificado por el Protocolo de 1978). También cuando, se trate de contaminación por vertidos, regulada en el Convenio para la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, de Londres, de 1972 (CLD/LDC), modificado por su Protocolo de 1996. O sea, en fin, contaminación por accidentes o accidental, de tanta significación en el caso de los hidrocarburos y específicamente regulada en la esfera internacional por el llamado Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 (INTERVENCION/INTERVENTION) y, en otros aspectos por el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, hecho en Londres el 30 de noviembre de 1990, (CPLCH/OPRC). En otros puntos, sin romper tampoco esa fidelidad substancial, la Ley ha aprovechado para cumplir mandatos hasta ahora desatendidos (art. 16 de la CNUDM/UNCLOS, al que procura ejecución la Disposición Adicional Primera del texto que se promulga) y para mejorar asimismo el tratamiento que otras normas internas anteriores habían prestado a los espacios físicos por donde la navegación se desenvuelve (Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre el Mar Territorial, Ley

15/1978, de 20 de febrero, sobre la zona Económica Exclusiva y Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Se consigue ordenar así de forma adecuada el régimen jurídico de dicha actividad, según transcurra por aguas interiores, por el mar territorial, por la zona contigua o por la zona económica exclusiva que son, en suma, las zonas españolas de navegación contempladas en esta Ley y tras de las cuales se abre naturalmente la alta mar, hasta desembocar por fin en otras zonas de navegación bajo la soberanía o jurisdicción de Estados extranjeros. Y, de esta suerte, a la luz de aquel Derecho del Mar, esta nueva ordenación de la Ley General de Navegación Marítima puede desplegar su eficacia frente a buques nacionales y extranjeros que se mueven o detienen en alguna de nuestras aguas. Porque, si bien es cierto que la aplicación del régimen de policía de la navegación obedece principalmente a un criterio territorial, no lo es menos que el respeto a las competencias del Estado del pabellón ha llevado al Derecho Internacional a configurar los conceptos de Estado Ribereño y Estado rector del Puerto, tratando de equilibrar precisamente la tensión dialéctica que media entre uno y otro criterio. En este sentido, el texto legal delimita conjuntamente el campo de aplicación de su Título Primero tanto en clave territorial (dentro de zonas españolas la Ley rige para todos los buques) como por la llamada ley del pabellón (quedan sujetos a ella los españoles, donde quiera que se encuentren), sin mengua de las especialidades reconocidas en el Capítulo X a los buques de Estado (nacionales o no) y las excepciones igualmente aplicables a simples embarcaciones y artefactos navales.

Dentro del Capítulo regulador «Del régimen de estancia en aguas interiores y en puerto», el principio de soberanía del ribereño determina una plenitud de competencias que, sin invadir la legislación portuaria y siempre respetuoso con los límites que reclama la correcta ordenación de intereses y bienes jurídicos muy variados (no sólo la lucha contra la contaminación, sino también en materia de seguridad, pesca, extranjería e inmigración y contrabando), el texto legal viene a articular ahora sobre la inequívoca potestad española para promulgar leyes y reglamentos y ejercer las competencias judiciales y administrativas sobre todos los buques que no sean buques de Estado (y aun estos cuando se destinen a fines comerciales, de acuerdo con el Derecho internacional). La entrada en puerto español no es un derecho del buque extranjero (aunque esa calificación esté más clara en el seno de la Unión Europea para los de sus países miembros, en virtud de la libertad de circulación de personas y mercancías consagradas en sus Tratados); y, ni siquiera la tradicional excepción internacional de no intervención sobre buques foráneos por hechos cometidos a bordo sin efectos externos (la denominada «paz del puerto») es capaz de exonerar a los surtos en él de cumplir nuestro ordenamiento doméstico ni alcanza tampoco a recortar el ejercicio de la jurisdicción española en materia civil y penal o las

competencias administrativas de control, inspección o detención que a la misma corresponde por causa de la seguridad de la navegación o la protección del medio ambiente. El Capítulo VIII, que trata «De las facultades de interceptación, inspección y detención de buques», nos advierte a este respecto que tales medios ejecutivos, ejercitables según lo dicho por la Ley del pabellón (sobre buques nacionales) o en base a la soberanía del ribereño (sobre buques extranjeros), no se agotan en el espacio cubierto por las llamadas aguas interiores. El viejo postulado de Hugo Grocio sobre la libertad de los mares ha nutrido una actitud permisiva reflejada en el derecho de paso inocente por el mar territorial (regulado en el Capítulo IV); y en la zona contigua —que se solapa con la Zona Económica Exclusiva— la competencia del Estado ribereño es meramente funcional (sólo alcanza a las materias concretamente enumeradas) y subordinada (las competencias sólo entran en juego cuando se ha conculcado o pretende conculcarse su ordenamiento). Pero esto último permite las medidas de fiscalización precisas para prevenir todo tipo de infracciones (aduaneras, sanitarias o de extranjería e inmigración) o evitar expolios (retiradas sin autorización de objetos arqueológicos en la zona contigua), al tiempo que deja paladinamente claro que ese paso inocente no cubre —salvo averías o dificultades graves— el fondeo o la detención y, por supuesto, nunca puede canonizar el comportamiento ofensivo (espionaje, actos hostiles, etc.) al amparo del uso inocuo de esos espacios.

En materia «De seguridad de la navegación», la Ley deja para el Título siguiente la de carácter endógeno o vinculada al estado satisfactorio del buque y concentra en el primero la de carácter exógeno, es decir la propia de los peligros del mar, que regula siguiendo los patrones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, hecho en Londres el 1 de noviembre de 1974 (SVHM/SOLAS) (Capítulo V). Y al ocuparse «De las remociones» deroga el artículo 107 de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, aprovechando para revisar toda esta materia, desde la definición de la figura, que identifica con las extracciones de interés general, a la declaración el carácter privilegiado de los créditos públicos que por esa causa se generen, contemplando especialmente la remoción de buques o bienes no identificados.

III

Entre los factores objetivos de esta Ley, ocupa un puesto central el estatuto jurídico del buque, vehículo cuya noción asienta firmemente la Ley, prescindiendo del dato de la autopropulsión, sobre una primera nota de destinación a la navegación, capaz, no obstante, de cubrir también situaciones estáticas transitorias (buque en construcción, fondeado, varado, en desguace), pero excluyente de los artefactos navales, caracterizados por su permanencia a flote en un lugar o punto fijo de las aguas y de las plataformas fijas, entendidas como toda

estructura o instalación susceptible de realizar operaciones de explotación de los recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazada sobre el lecho del mar, anclada o apoyada en él. A la nota de inherente movilidad que caracteriza al buque se suma luego, incluso como más decisiva, la capacidad que tiene dicho vehículo para el transporte de personas o cosas a todos los fines, con lo que consigue superarse de este modo lo que se ha llamado una constelación plural de «dualidades» varias (buque público-privado; civil-militar; mercante o de recreo, deportivo o científico). En todo caso, cuando su tamaño sea menor de veinticuatro metros o carezca de cubierta corrida se calificará de simple «embarcación», pudiendo configurarse incluso las más pequeñas como «unidades menores» por vía reglamentaria, siempre que se trate efectivamente de vehículos propiamente dichos. A su vez los artefactos navales referidos, caracterizados tanto por su flotabilidad como porque no está destinado a navegar, se diferencia de las obras o construcciones fijas, es decir de las llamadas islas artificiales, rígidamente unidas al lecho de las aguas y de las instalaciones portuarias, que aún pudiendo sustentarse total o parcialmente mediante flotación, tienen la consideración de bienes inmuebles con arreglo al Código Civil. Asimismo, el requisito adicional de aptitud para albergar personas o cosas, que se predica para los artefactos, deja fuera del concepto a las boyas, balizas y demás pequeñas artificios flotantes generalmente utilizados para la seguridad de la navegación o la señalización de la pesca. En cualquier caso, la característica de permanencia, propia de los artefactos, es precisamente el atributo que aconseja procurar a éstos un régimen substantivo y registral no siempre coincidente con el de los buques.

Buques y embarcaciones son cosas compuestas más o menos sofisticadas, pero siempre nutridas de sus partes integrantes y de las pertenencias que incorporan por destino (no son lo mismo los meros accesorios, excluidos en principio de los negocios jurídicos que tienen el buque como objeto). Si a esas transformaciones materiales añadimos cambios jurídicos —inequívocamente mucho más importantes en la vida del tráfico—, se comprende la necesidad de procurar identificación a esos vehículos y, sobre todo, de que deba quedar constancia pública de las relaciones que soportan en su innata condición de bienes muebles de significativo valor económico; lo que, unido a su carácter registrable, hace asimismo jurídicamente posible su hipoteca (del buque íntegro, que no de cuotas indivisas), sin violentar una calificación natural de cosas muebles que ahora la Ley les restituye sin reservas, igual que les devuelve el reconocimiento de situaciones estables de titularidad compartida (copropiedad del buque) que, en los casos de falta de dedicación de la cosa común a una explotación mercantil, quedará sujeta directamente al régimen general, sin otra especialidad que la recogida en la propia Ley para reglamentar los derechos de adquisición preferente (en especial el tanteo que se regula ex novo).

No es necesario, por tanto, insistir mucho más en la trascendencia de un sistema de publicidad que los buques comparten parcialmente con embarcaciones y artefactos. Si bien éstos y aquéllas no están sujetos, en cambio, al régimen de documentación ni tampoco a los inspecciones de seguridad y certificados de clasificación previstos para los propiamente dichos. La publicidad del buque es tan crucial en el tráfico patrimonial que la Ley se preocupa de puntualizar de modo cuidadoso el diferente significado que cumple la inscripción en aquel Registro de Bienes Muebles (Sección de buques), que ha de coordinarse con el Registro de Buques y Empresas Navieras. Ambos registros tienen atribuida distinta función, quedando reservado para el Registro de buques (articulado con fidelidad a los principios hipotecarios) los efectos jurídicos inherentes a la publicidad material de titularidades y gravámenes, frente a la significación típicamente administrativa del Registro de Buques y Empresas Navieras. En este contexto hay que situar la norma sobre adquisición de la propiedad, de cuyas modalidades la Ley sólo articula (con carácter dispositivo) el régimen jurídico de los contratos de construcción y de compraventa. Aquél regula el tema principal del paso de la propiedad y de los riesgos según las prácticas contractuales más difundidas en el tráfico; para la compraventa, manteniendo en materia de riesgo de la venta la tradicional concepción marítima, de signo contrario a la civil, y prestando muy especial atención a la interferencia que la del buque puede producir sobre los contratos de utilización en vigor: porque la buena fe impone a este respecto deberes informativos para con el comprador del buque a las que la Ley conecta un efecto subrogatorio sobre el fletamento y los contratos de alquiler que no se producirá en el adquirente en caso contrario, aunque tal omisión genere las responsabilidades correspondientes frente a dicho comprador y a las otras partes de los contratos de utilización.

La Ley prescinde aquí definitivamente de alguna pieza arqueológica (préstamos a la gruesa ventura o riesgo de nao) para asentar firmemente el crédito marítimo sobre un sistema de privilegios muy simplificado y que han quedado drásticamente reducidos a los que se aceptan internacionalmente por el Convenio de 1993. De este modo, se coordina mejor el régimen de preferencias dignas de merecer esa prelación con el rango de una hipoteca naval abierta ya no sólo a los buques propiamente dichos (construidos o en construcción) sino también, de modo progresivo, a las embarcaciones y artefactos. En el único punto del régimen de privilegios que se separa del Convenio es la extensión de la garantía para los créditos salariales de génesis dudosa a todos los buques gestionados por una misma empresa.

IV

Idéntico propósito modernizador preside la renovación del régimen de los sujetos de la navegación, empe-

zando por la figura del armador, que no excluye —pero sí desplaza a un plano claramente secundario— la del propietario del buque. Diferencia manifiesta en la distinción entre la simple cotitularidad del buque y el verdadero condominio naval, aunque ni la una ni el otro generen un sujeto nuevo; pues aquella cotitularidad estática se relega por la Ley a simple presupuesto, en lo demás irrelevante, para la articulación del régimen típico de un condominio que, sin inventar tampoco presunciones aventuradas de «sociedad» o compañías dudosas, su texto prefiere articular sobre la referida condición de armador, situando tal atributo en cabeza singular de los condóminos. Y, si aquel presupuesto no falla (en otro caso la Ley instituye una especie de derecho de separación del partícipe disconforme que no se parece nada a la *actio communi dividundo*), y mientras el buque no se venda (para lo que se pide en garantía de todos el procedimiento de subasta), su explotación mercantil en común bajo un régimen de mayoría es bastante para calificar la relación como algo distinto a la copropiedad y a quienes la protagonizan como verdaderos armadores o navieros, en función de las definiciones de esta Ley. En este caso, pues, comercialidad y maritimidad van juntas; pero no sucede exactamente lo mismo para los restantes explotadores individuales y compañías en sentido estricto, que merecerán la calificación de navieros por la dedicación del buque a la navegación, sea cual fuere el fin que la preside; aunque tampoco tendrán esa condición de armadores respecto de los buques propios que no exploten. La idea de que no se puede ser armador sin ejercicio y la de que para serlo no tiene que ser éste una empresa mercantil es importante porque tiene consecuencias de régimen. Así es porque el armador (propietario o no) se inscribe en el Registro de buques; pero sólo el comercial accede al Registro mercantil, por ser además empresario.

La Ley entiende que quien utiliza el buque como armador es el primer interesado en inscribirse como tal en los registros que procedan; pero es consciente también del interés del propietario de un buque que no lo dedica directamente a la navegación en permanecer indemne y resultar inimputable respecto de unas consecuencias y responsabilidades que son para él *res inter alios* acta y derivan de una utilización a la que es totalmente ajeno. Por esa razón la Ley faculta al simple propietario para solicitar la inscripción como armador de quien verdaderamente posee y utiliza el buque, para no tener que afrontar personalmente semejante responsabilidad. La idea es, pues, que corresponde exclusivamente al armador hacer frente a los actos y omisiones de la dotación del buque y a las obligaciones contraídas por su capitán, cuando concurren las circunstancias en dicha ley previstas. Esta regla tiene muy pocas excepciones, derivadas principalmente de la necesidad de dar cumplimiento a normas internacionales que, por razones prácticas, endosan esa responsabilidad al propietario, aunque no sea armador, imputándola, junta o separadamente, al uno y al otro. Y adviértase que excepción

técnicamente no es, por el contrario, la prevista en el ámbito de la navegación deportiva o de recreo, donde quien aparezca inscrito como dueño en el Registro de Buques o en el Registro de Buques y Empresas Navieras viene considerado ex lege como armador, sin posibilidad de prueba en contrario; con la consecuencia de que siempre es el propietario el que responde. Cuando falta la inscripción en el caso de los buques propiamente dichos esa presunción existe también; pero no es absoluta y admite prueba en contrario, que, sin embargo y si llega a materializarse, no perjudicará a terceros de buena fe.

La Ley también se ocupa de coordinar las normas administrativas y mercantiles aplicables al personal marítimo, con el Derecho del Trabajo, a causa de la dimensión laboral del régimen propio de la tripulación, lo que constituye la base de la disciplina de las demás personas que intervienen en la navegación. Normas que se inspiran en el Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente del Mar, de 1978, con las importantes modificaciones que le procuró su reforma en 1995. Conocido como Convenio de Formación (STCW 78/95), su influjo se deja sentir tanto en la materia tocante a dotaciones mínimas de seguridad como en aquellos otros temas que la Ley llama «De la titulación, certificación e inspección». Esta última parte de la disciplina se mira con especial atención en los casos de buques de mayor riesgo (químicos, petroleros y navíos para transporte de gases); aquella se ordena de acuerdo con un principio de libertad, abierto a la contratación de tripulantes extranjeros que, por razón de otras funciones y responsabilidades profesionales más altas no alcanzan a los mandos del buque.

Se ha de aclarar que no se habla de la tripulación en sentido estricto, sino del más amplio concepto de dotación, entendida como el conjunto de todos los individuos embarcados bajo contrato de enrolamiento, dotación que en aquel segmento superior estaba reclamando hace tiempo una profunda modernización. No sólo para eliminar defectos episódicos, como la obsoleta regla de sustitución en el mando a favor del contramaestre, sino, sobre todo, para poner al día el estatuto del capitán, despojado de funciones comerciales propiamente dichas, en cierto modo también de sus cometidos en asuntos específicos del Registro civil que la legislación correspondiente regula (nacimientos, matrimonios y decesos a bordo), y aún de otras funciones públicas. La Ley se dirige a garantizar la libertad profesional del capitán para tomar decisiones autónomas en materia de seguridad y protección del medio ambiente. Para ello recoge de forma sintética y clara el poder que ostenta para actuar en lo que concierne al interés del buque, sancionando la legitimación activa y pasiva que disfruta dicho capitán a fin de comparecer, en su caso, en todos los procedimientos judiciales y actuaciones administrativas que reclamen su presencia por causa de relaciones jurídicas surgidas con ocasión de la navegación o explotación del buque. Y, bajo semejantes patrones,

intenta resolverse, de manera más clara, el debatido asunto de la responsabilidad del armador por los actos ilícitos del capitán frente a terceros en ese mismo contexto de la navegación (tanto si son de origen contractual como extracontractual), regulándose, en fin, la «protesta de mar» como instrumento probatorio exento de formalismo, e igualmente con alguna preocupación tuitiva no sólo de terceros sino también del propio capitán, obligado a dejar constancia en el Diario de Navegación de los acaecimientos ocurridos durante el viaje y a certificarlos luego de forma igualmente unilateral en la protesta referida.

V

La regulación de la responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas, opta por mantener el régimen vigente, fundado en las Reglas de La Haya-Visby ratificadas por España y por la generalidad de los países marítimos, de tal forma que, según la OCDE, estas Reglas regulan actualmente el 95 por 100 del comercio marítimo mundial. Esta Ley unifica los regímenes de responsabilidad del porteador aplicables al transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque y, supera así la actual diferenciación entre transporte nacional e internacional. Este régimen de responsabilidad solamente reviste carácter de *ius cogens* (inderogable para las partes, en beneficio del titular del derecho sobre las mercancías) en los transportes contratados en régimen de conocimiento de embarque, sector donde la capacidad de negociación de los usuarios del servicio es más limitada; pero, si ese transporte se plasma en póliza de fletamento, entonces se reconoce el carácter derogable del régimen legal, dada la similar posición de igualdad que en su negociación disfrutaban fletadores y armadores, con la consecuencia de que pueden ser válidas, por tanto, las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad que, con los límites conocidos, lleguen a pactarse entre ellos. Por lo demás, y, a la vista de la moderna tendencia jurisprudencial española a obliterar ese significado contractual específico mediante la aceptación de acciones de tipo extracontractual, la ley se ha decidido a blindar el régimen establecido, siguiendo también la orientación más moderna del Derecho uniforme en la materia.

Ninguna de las soluciones recogidas en el texto se separa de las acogidas por la práctica usual, cualquiera que sea el modelo conceptual y orgánico que de esos contratos se tenga. Por consiguiente, su diseño ha sido muy meditado y alcanza a la toma de postura que la Ley adopta en la configuración del fletamento como genuino contrato de transporte. No sólo porque, atendiendo a lo que más frecuentemente sucede esa ecuación (fletamento igual transporte) se cumple casi al cien por cien bajo la muestra estadística más exigente que imaginarse pueda, sino también porque cuando no es así el pretendido fletamento autónomo sigue cumpliendo el modelo empírico del transporte como producto de

una división social del trabajo en la que alguien realiza en beneficio de otro, que paga por ello, un viaje marítimo, moviéndose de origen a destino y procurando el desplazamiento solicitado (tampoco tiene que ser otro). A eso se reduce empíricamente el servicio económico de transporte, aunque el Derecho, atendiendo una vez más al *id quod plerumque accidit* añadida luego, a esa prestación y responsabilidad *ex contractu* una ulterior tipicidad *ex recepto* que impone un cuidado de la mercancía, innecesario cuando los cargadores iban a bordo o cuando el desplazamiento no es para ese fin. Pero, siendo el tráfico de mercancías la regla y lo demás la ínfima excepción, el legislador opta por articular la disciplina del transporte como lo hace. Con ello se descarta convertir la excepción en regla, en base a la existencia de fletamentos residuales en la vida del tráfico, en el mundo de los negocios y el funcionamiento global de la economía, pero que la Ley también comprende al establecer especialidades de régimen cuando son necesarias bajo el tipo legal unificado (fletamentos por viaje, fletamento por tiempo y traslado de mercancías bajo conocimiento) y, por supuesto, deja fuera de ese tipo legal único de fletamento la contratación de buques a otros fines distintos (tendido de cables, investigación oceanográfica, actuaciones de rompehielos) a las que aplica simplemente las normas de ese tipo jurídico que son imprescindibles y adecuadas (las relativas a la puesta a disposición del buque, concretamente).

Esto sería bastante para entender la arquitectura de la Ley, aunque tampoco ha sido ajena a ella la idea de que las combinaciones negociales no están agotadas y cuando alcancen tipicidad propia suficiente merece la pena sancionarlas, como ahora hace su texto con el pasaje, el remolque (en su doble modalidad de remolque-maniobra y remolque-transporte) y, primero de todo, con el arrendamiento de buque (ya sea a casco desnudo o armado, equipado), cuya disciplina se articula, según igualmente se anticipó, siguiendo las soluciones más equilibradas del derecho de los formularios. Aunque todavía no haya llegado ese momento, si la evolución jurídica prosigue en la línea antiformalista y de ruptura de la tipicidad de los negocios, que marca el avance hacia sistemas de contratación que intentan ser conjuntamente más libres y más equitativos, resultará más complicado, a la postre, mantener la causa como un requisito autónomo del contrato, cada día más difícil de separar de la expresión bilateral del consentimiento.

VI

Antiformalismo, crisis de modelos y progreso de la libertad de contratación son también los presupuestos que han colaborado igualmente a proporcionar nueva tipicidad a lo que la Ley llama ahora contratos auxiliares de la navegación y que su texto regula incorporando los patrones que ha ido generando la vida del tráfico, como son los formularios del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico COMIB/BIMCO (Baltic and

International Maritime Council) para el contrato de gestión naval, o las normas internacionales (Convenio sobre Responsabilidad de los empresarios de terminales de transportes en el comercio internacional, hecho en Viena el 19 de abril de 1991, que ha sido firmado, pero no ratificado aún por España), procurando centrar su atención, como siempre conviene, en la definición del régimen de una responsabilidad, en la mayoría de los casos construida desde los modelos mercantiles mejor conocidos de la comisión o de la agencia, a las que la Ley recurre como prototipos principales de los contratos de gestión de intereses ajenos.

En el caso de la gestión naval se trata entre otras cosas —aunque no sólo— de proporcionar auxilio profesional a quienes tras devenir propietarios se han convertido en armadores o navieros sin saberlo, permitiéndoles de ese modo que contraten un experto para que se ocupe de la gestión comercial, náutica, laboral y aseguradora del buque. Pero en el caso de que este gestor naval —que nada tiene que ver con el de igual denominación del viejo Código de Comercio— calle el nombre de su principal al celebrar los contratos, la Ley entiende que tiene que responder solidariamente con él, responsabilidad solidaria que, además, es precisamente la regla en el plano de las relaciones extracontractuales. Como sucede con el mismo armador o naviero, tal responsabilidad puede limitarse y también cabe esa limitación en el contrato de manipulación portuaria, cuya especialidad radica en el carácter inderogable del sistema de responsabilidad establecido en beneficio de los usuarios de empresas de carga y descarga o terminales de transporte, que, en la prestación de sus servicios, quedan sujetas a responder por culpa presunta, aunque en compensación ahora tienen también expresamente reconocido un derecho de retención en tanto no se les pague lo que se les debía. En el caso del consignatario la idea central de la regulación es que quien no cobra el flete para sí mismo tampoco debe responder como transportista, aunque esté legitimado para firmar los conocimientos de embarque y naturalmente salvo que oculte el nombre del naviero, en cuyo caso responderá también solidariamente con él. Por lo que se refiere en fin al practicaje, que más allá del asesoramiento impone una actuación interactiva con el capitán (a quien corresponde la decisión última) y aún con la propia tripulación, la Ley considera como culpa exclusiva del práctico la producida en todos aquellos aspectos que de él también exclusivamente dependen (inexactitud, omisión del asesoramiento necesario, o falta de apoyo técnico debido), imputando, por el contrario, al capitán la falta o defectuoso seguimiento de instrucciones correctas y oportunamente recibidas, así como la incapacidad para identificar las insuficientes (que debe suplementar) o descartar las erróneas (que está obligado a corregir); y, dada la frecuente confluencia de culpas compartidas, la Ley quiere también que, cuando concurra falta del capitán o la tripulación del buque, su naviero quede sujeto a soportar los daños propios y venga obligado a

resarcir igualmente los ajenos, aclarando el texto legal que todos los sujetos imputables (armador, capitán, práctico) serán responsables solidariamente, sin perjuicio de las acciones de regreso que a cada uno pueda corresponder en el reparto interno de esas culpas.

VII

Al regular el Título llamado «De los accidentes de la navegación», la Ley empieza por ocuparse del abordaje, cuyo régimen se remite al Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, hecho en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, es decir, responsabilidad por culpa probada, exclusión del fortuito, y graduación de las efectivamente producidas —que nunca abarcarán las relaciones contractuales entre las partes de un contrato de trabajo, pasaje o fletamento— cuando esas culpas tienen naturaleza compartida. En esta situación, siguiendo nuestra propia tradición y pensando en una mayor protección de los terceros, la Ley declara la responsabilidad solidaria de ambos armadores frente a ellos, en todo su alcance y no sólo (como en el referido Convenio) por daños personales. Y además, saliendo al paso de otras dudas interpretativas manifestadas en nuestra reciente jurisprudencia, extiende el ámbito de aplicación de esta normativa especial a los procesos penales o administrativos en que se exija una responsabilidad patrimonial como subsidiaria de la penal o disciplinaria, pues la regulación material de estos asuntos no puede variar por el simple hecho de que la responsabilidad sea exigida por uno u otro cauce procedimental.

En materia de avería común, la inspiración del texto positivo la ofrecen las Reglas de York y Amberes, que constituyen una regulación práctica, sencilla y eficaz de sus problemas, y cuyo contenido inicial estaba constituido por soluciones concretas a casos prácticos, a los que se han ido añadiendo, con carácter residual, principios generales. En la medida que éstas Reglas no son autosuficientes se regulan otras cuestiones, como el derecho de retención de los efectos llamados a contribuir o la prescripción de las acciones. La liquidación de esas averías comunes se efectuará, como es normal en la práctica, por un liquidador privado designado por el armador; pero se ha previsto naturalmente un procedimiento ad hoc para los casos en que no se logra acuerdo de los interesados sobre este punto.

Respecto del salvamento marítimo las innovaciones son numerosísimas en la Ley, que sigue con bastante fidelidad el Convenio internacional sobre salvamento marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, al tiempo que su texto se ha decidido además a atribuir a la jurisdicción civil el conocimiento de las correspondientes reclamaciones (salvo los casos de bienes que se encuentren abandonados en la mar y sean de propiedad desconocida). La articulación de un concepto omnicompreensivo del salvamento (aunque no lo es el realizado en aguas continentales no marítimas), la clara

habilitación del capitán y naviero para celebrar convenios al respecto, y la modificación de la regla tradicional de que el deudor del premio del salvamento lo es el naviero, para dar entrada a las restantes partes obligadas, son mejoras técnicas importantes, pero que no alcanzan, sin embargo, la trascendencia rupturista que supone la aparición del interés público en la conservación del medio ambiente, como elemento operativo a tener en cuenta tanto por los auxiliados como auxiliares, y que puede además ser un factor para incrementar el premio a percibir por los últimos cuando ese salvamento evita o reduce el daño medioambiental. El reconocimiento de la figura de la «compensación especial», para incentivar operaciones que de otro modo podrían no llegar a emprenderse por falta de recompensa, y el reconocimiento de un derecho de retención del salvador, sin mengua del recurso a un posible embargo preventivo del buque y bienes salvados, son las novedades más llamativas de la disciplina promulgada.

En otros dos capítulos del mismo Título se regula el naufragio o hundimiento de buques (pero a los solos efectos de determinar la situación de los bienes afectados, el derecho de propiedad sobre los mismos, y el régimen de unas extracciones que se someten a la autorización administrativa correspondiente) y se procura también un régimen para la contaminación marítima. Definida esta última con gran amplitud, para cubrir supuestos directos o indirectos de introducción por los buques dentro de las aguas navegables de ciertas sustancias o formas de energía peligrosas para la salud humana o para los recursos medioambientales (lo que se configura como un supuesto de responsabilidad cuasiobjetiva del armador del buque o del titular del artefacto que la causa y compensada por la exigencia del correspondiente seguro obligatorio), el régimen de la Ley se basa en los textos internacionales aplicables a la contaminación por hidrocarburos o productos peligrosos, especialmente el llamado Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969 (CRC/CLC), y supone, por tanto, la extensión de los mismos principios a unos supuestos de contaminación que no están expresamente contemplados en aquel plano internacional. Y junto a ello se respeta la aplicación preferente de los Convenios internacionales que regulan el régimen de responsabilidad civil por daños por contaminación, como es el caso del reciente Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001), hecho en Londres el 23 de marzo de 2001.

Asimismo, no puede ignorarse la pertenencia de España al ámbito comunitario europeo lo que conlleva mayores exigencias en materia de responsabilidad por contaminación marina. Esto nos lleva a hacer plenamente aplicables a los supuestos regulados en este Título los principios medioambientales incluidos en el artículo 174 del Tratado Constitutivo de la Comunidad

Europea, en su versión consolidada, lo que viene a significar una mayor calidad en la construcción y mantenimiento de los buques para dificultar los procesos de contaminación, y con una atribución de responsabilidad a quien la causa de acuerdo con los principios «prevención en la fuente» y «quien contamina paga».

VIII

Al ocuparse «De la limitación de la responsabilidad» del armador, la Ley se ha decantado por una línea de simplificación de regímenes anteriores —internos e internacionales— bastante más confusos, apoyándose directamente en el Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976 (CMLR/LLMC), enmendado por el Protocolo de 1996, cuyo régimen se completa en este Título. El llamado sistema de baremo o tarifa, que en él se sigue, no presenta mayores dificultades de aplicación y ofrece superior seguridad jurídica.

Con excepción de artefactos navales, la limitación de responsabilidad es un derecho invocable en cualquier procedimiento, cuyo fundamento es mayormente objetivo (al referirse solo a determinados créditos), y que no genera por cierto, presunción ninguna de responsabilidad al esgrimirlo. Los navieros podrán pedirla, optando por la global de este Título o las específicas que puedan asistirle por causa de contratos de utilización del buque (como porteador de mercancías o como transportista de pasajeros) o bien por razón de otros convenios específicos. Los créditos susceptibles de amparar la limitación se definen positiva y negativamente en este Título y se establecen las sumas máximas y las reglas principales para ese ejercicio del derecho, sustituyéndose la de prorrateo en caso de concurrencia de diferentes acreedores, a fin de dotar de prelación absoluta a los créditos de titularidad pública relativos a daños al demanio marítimo o portuario. La articulación del fondo de limitación, que han de procurar efectividad a esta regulación, sirve de cierre a la disciplina.

IX

En el tratamiento «Del seguro marítimo», de tanta raigambre en nuestro Derecho, ha seguido la Ley, sin embargo, por razones prácticas, los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, tomándose una vez más el trabajo de articularlos bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica. La significación preferentemente dispositiva de sus normas, exigida de antemano por las comunitarias sobre «Seguros de Grandes Riesgos», obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes; y, en cuanto a su ámbito de aplicación este seguro cubre los «propios de la navegación marítima», presumiéndose concluido siempre el contrato por quien resulte ser titular del interés (a diferencia de lo que sucede en el seguro terrestre

ex art. 7 de su Ley reguladora) y, en los seguros de cascos, se tiene también como «estimado» el valor asegurado que figura en la póliza. Por otro lado, la validez del seguro múltiple no depende de que venga concertado por un mismo tomador y en relación al coaseguro la Ley establece de forma clara la plena legitimación procesal del cabezalero o «abridor» de la póliza para actuar activa o pasivamente por cuenta de todos los coaseguradores.

Los riesgos asegurados se delimitan por vía de pacto, aunque no cubren, salvo que dicho acuerdo inter partes concurra, los extraordinarios (bélicos y asimilables), tampoco el vicio propio, el desgaste natural (con alguna particularidad para el seguro de buques) y la culpa del asegurado (el dolo nunca queda cubierto, y, a estos efectos de la culpa del asegurado incluye la de las dependientes en tierra, a quienes incumbe el mantenimiento del objeto asegurado). Naturalmente tienen reglas propias los contratos de seguro celebrados sobre «buenas o malas noticias», así como los contratados con posterioridad a la terminación del riesgo o producido ya el siniestro, haciendo depender la Ley su validez del estado subjetivo de conocimiento que de todo ello tengan las partes.

Al tomador corresponde el deber de declaración exacta, que en el caso de embarcaciones de deporte o recreo (no así en los buques mercantes propiamente dichos) se ha de acomodar a la Ley de Contrato de Seguro, regulando la de Navegación la consecuencia de la inexactitud o reticencia en todos los casos. Al asegurador compete, por su lado, indemnizar el daño producido, pudiendo liquidarse el siniestro por la doble vía del procedimiento de avería o el sistema de abandono que (acogiendo una petición legítima de los aseguradores) la ley permite realizar pactando la no transmisión del objeto asegurado o de sus restos a la compañía aseguradora, para ahorrarles una damnosa hereditas. La liquidación puede hacerse extrajudicialmente por medio de los liquidadores de averías, posibilidad que la ley ofrece, considerando de especial interés los efectos beneficiosos de los procedimientos amigables.

En el tratamiento de las ramas singulares del seguro marítimo la Ley incorpora como novedad la cobertura aseguradora de la responsabilidad civil del naviero, que sigue la estela marcada por la Ley de Contrato de Seguro y que se articula además como disciplina supletoria en los supuestos en los que la propia Ley General de la Navegación impone la contratación de seguros obligatorios que gocen de su propio régimen específico, lo que señaladamente tiene lugar en los casos de responsabilidad civil por contaminación y también es la que atañe al porteador marítimo por daños a los pasajeros.

La Ley sanciona, con carácter indisponible, la acción directa del perjudicado contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar; pero, a esa reclamación del perjudicado podrá oponer el asegurador, por su parte, las limitaciones de responsabilidad (por créditos marítimos del Título VII) o incluso la limitación de deuda (la del porteador de per-

sonas o cosas) que el asegurado pudiera haber esgrimido, por la suya, frente al perjudicado reclamante. La Ley contempla también las especialidades de los seguros de protección e indemnización, de tanta raigambre en el ámbito de la navegación, pero que no son objeto de regulación en nuestro Derecho interno. Por eso, se remite su régimen jurídico a sus propias pólizas y se contempla la acción directa en los casos en que lo prevean los Convenios internacionales o las normas de la Unión Europea, las cuales proporcionan la necesaria cobertura de lo daños que se puedan ocasionar al medio ambiente y a terceros.

X

Particular interés reviste el último Título de la Ley que trata de las «Especialidades procesales», sin dejar de reconocer que algunas de sus piezas (como el procedimiento de interdicción del pago y amortización de conocimientos de embarque destruidos o extraviados, que se inspira en la disciplina de la Ley Cambiaria y del Cheque) no cuentan con un uso frecuente. Mayor relevancia reviste la venta judicial del buque, que la Ley regula siguiendo los pasos del Convenio de Privilegios e Hipotecas de 1993, articulándose como una especie de «purga» respecto de todos los gravámenes que sobre el mismo pudieran pesar, naturalmente basada en un adecuado sistema de publicidad y notificaciones —que en el caso de hipotecas al portador y privilegios de titular desconocido sólo son posibles a favor de quienes hubieran comunicado la existencia del crédito— para que todos los interesados puedan hacer valer los suyos y aún eventuales tercerías de mejor derecho antes de proceder a una enajenación que ahora puede prescindir de la subasta y gestionarse directamente por persona especializada y conocedor del mercado, de acuerdo con la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. La Ley busca siempre el equilibrio de intereses, y, en este ámbito, los acreedores privilegiados pueden encontrarse con que, del lado contrario, el armador o naviero esgrime la limitación de responsabilidad, entrando en juego entonces estas nuevas reglas procesales, a fin de subsanar problemas interpretativos, pero, sobre todo, colmando las deficiencias existentes en materia de constitución del fondo de limitación y su reparto entre los acreedores limitatarios, poniendo fin de ese modo a las discusiones existentes en el momento actual acerca de la posibilidad de invocar la limitación sin constituir de modo paralelo el fondo correspondiente.

La parte más importante de este Título, construido con el máximo respeto a la Ley de Enjuiciamiento Civil (de la que sólo se aparta la Ley en aquello que constituye especialidad marítima indeclinable o exigencia de alineamiento con otros Convenios internacionales), es el Capítulo I, relativo al embargo preventivo de buques. Estas normas remiten a la aplicación del Convenio Internacional vigente en esta materia, constituido por el Convenio internacional para la unificación de ciertas

reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, firmado en Bruselas el 10 de mayo de 1952, completada con aquellas disposiciones que se han considerado necesarias, además de la propia Ley de Enjuiciamiento Civil. El principio de uniformidad que en nuestro régimen de navegación marítima establece esta ley ha supuesto que, en tanto no se produzca su entrada en vigor (no exenta de cierta incertidumbre), no sea de aplicación en este ámbito el Convenio sobre embargo de buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999. La regulación establecida asegura la detención efectiva del buque (por conducto de la Capitanía marítima), sin necesidad de acreditar el *fumus bonis iuris* ni el *periculum morae* (que se presume), remitiendo la Ley en todo lo no específico a la Ley de Enjuiciamiento Civil. La Ley delimita la jurisdicción competente para decretar el embargo, que será, a elección del actor, la del puerto de estadía del buque, aquel donde se espera su arribada o, en fin, el juzgado que lo sea para conocer de la pretensión principal.

De acuerdo con el criterio de no reiterar en la ley aquello que ya está previsto en los Convenios internacionales, esta regulación del Capítulo I, se limita a completar las especialidades procesales. Entre éstas cabe destacar la determinación de los criterios que servirán al tribunal para determinar la cuantía de la garantía que se exigirá para decretar el embargo, que como mínimo será del 15 por 100 del importe del crédito marítimo.

La regulación de este Título se completa con la venta forzosa de buques —cuyas garantías también se han de observar cuando dicha venta se efectúe por autoridades administrativas—, el procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos y los, ya citados, procedimientos sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque.

XI

Las disposiciones finales vienen, por último, a atender las necesidades de armonización con otras normas de la nueva Ley General de Navegación Marítima. A tal fin resultan modificadas la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, con notable extensión la Ley 27/1992, 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal y la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. El objeto de esta 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, en su caso, por la normativa de las Comunidades Autónomas con competencia en la materia, así como por las demás disposiciones que le sean de aplicación.

No obstante, se regulará también por esta Ley la navegación por las aguas señaladas en el párrafo anterior en el caso de que sean accesibles para los buques desde el mar pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

Artículo 2. Fuentes e interpretación.

1. A falta de norma escrita aplicable a las materias que se regulan en esta Ley, en las normas de la Unión Europea y en los Tratados internacionales vigentes en España, se estará a los usos de la navegación marítima; en defecto de aquéllos, se recurrirá a los principios deducibles de esta Ley y, en último término, a los de la legislación mercantil.

2. Para la interpretación de las normas de esta Ley se tendrán en cuenta los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad.

Artículo 3. Zonas españolas de interés para la navegación.

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

Artículo 4. Aguas interiores.

1. A los efectos de esta Ley, son aguas interiores españolas las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial.

2. Las aguas interiores incluyen las de los puertos marítimos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

Artículo 5. Mar territorial.

El mar territorial es aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas marinas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.

Artículo 6. Zona contigua.

La zona contigua es la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas marinas 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 desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas marinas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura del mar territorial.

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 los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial militar debidamente designado por el Gobierno de su Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares.

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. Ámbito 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 interés para la navegación.

2. Lo previsto en el apartado 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. El presente Título será de aplicación a los buques de Estado nacionales, con las salvedades y especialidades que puedan establecerse reglamentariamente, en especial respecto 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.

3. Reglamentariamente se regularán las especialidades en esta materia aplicables a los buques deportivos o de recreo, así como aquellas otras que por sus específicas funciones así lo requieran.

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 correspondieran al Ministerio de Defensa y a otros Departamentos en base a los tratados internacionales suscritos por España y de las que estuvieran atribuidas a las Comunidades Autónomas.

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 extranjería e inmigración y de policía.

La entrada de buques en los puertos españoles se podrá prohibir o condicionar por razones de emergencia o riesgos específicos para la salud pública, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.

2. La autorización para entrar en puerto se concederá por la Administración marítima, a solicitud de los armadores, navieros, capitanes o consignatarios y que-

dará siempre supeditada al cumplimiento de la legislación a que se refiere el apartado anterior.

Artículo 14. Cierre de puertos.

1. Corresponde al Director General de la Marina Mercante acordar dentro de sus competencias, por razones de necesidad o interés público, el cierre temporal, por el tiempo estrictamente indispensable, 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. Con independencia de lo dispuesto en el artículo 237 de esta Ley en caso de arribada forzosa, el armador, 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 74 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 suficiente por parte del propietario, armador, o cargador del buque para responder de los posibles daños que dicho buque pueda ocasionar.

3. A los efectos de lo dispuesto en el apartado anterior y sin afectar a la aplicación prioritaria de las previsiones contenidas en el artículo 75, la Dirección General de la Marina Mercante podrá adoptar las medidas que sean precisas y, en especial, las previstas en el artículo 81 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 propietario o capitán. La misma obligación de consignación podrá ser reglamentariamente establecida para los buques nacionales.

Artículo 17. Polizones.

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, en caso que ello proceda conforme a la normativa en materia de extranjería e inmigración, entrega a las Autoridades competentes.

2. En caso bien de desembarco de los polizones por ser su situación en el buque inhumana o degradante, o por precisar asistencia médica o humanitaria, bien de repatriación de los mismos por parte de las Autoridades competentes, el armador y el consignatario del buque que los hubiera transportado vendrán solidariamente obligados a satisfacer el coste de su manutención, alojamiento, asistencia jurídica y de intérprete, y repatriación por parte de las autoridades competentes. Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la Administración marítima podrá ordenar la prestación de garantía suficiente so pena de retención del buque en puerto.

3. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las responsabilidades penales o administrativas en que pudieran incurrir los Capitanes u otros miembros de la dotación cuando existiera connivencia en el embarque de polizones o cuando no se hubieran adoptado las medidas referidas en el anterior apartado 1.

Artículo 18. Dotaciones de seguridad y maniobras obligatorias.

1. Durante su permanencia en la zona portuaria, los buques mercantes 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 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 mayor 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 éste en el ejercicio del derecho de persecución.

Artículo 21. Buques de propulsión nuclear.

Sin perjuicio de las inmunidades aplicables a los buques 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, y por los Tratados internacionales que resulten aplicables.

Artículo 22. Sustancias de carácter radioactivo.

1. Los buques que transporten sustancias que comporten riesgos radioactivos o nucleares podrán entrar en las aguas 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 23. 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 24. 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 la Administración marítima 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 25. 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 armador, 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 apartado 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 armador 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 26. 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, y por remoción de sus restos y la limpieza del área donde se efectúen las operaciones.

Artículo 27. Indemnización por daños al dominio público marítimo-terrestre y portuario.

1. La Administración marítima competente podrá, de conformidad con el procedimiento correspondiente, exigir al armador la prestación inmediata de garantía suficiente para la reparación de los 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 dominio público marítimo-terrestre o portuario.

2. Incumplido el requerimiento en el plazo fijado al efecto, la Administración podrá retener en garantía el buque causante del daño, cuando sea de su propiedad, o cualesquiera otro del mismo armador.

Artículo 28. Empleo de medios radioelectrónicos de a bordo.

1. A salvo de la inmunidad prevista en esta Ley para los buques de Estado extranjeros, 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 terrenas 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 29. 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 armador, 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 30. 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 armador 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 armadores 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 armador los gastos ocasionados, 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 profesional por un período de hasta tres años.

CAPÍTULO III

Del régimen general de navegación marítima

Artículo 31. Régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles.

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, respetando las restricciones y requisitos establecidos en la presente Ley y

lo que proceda conforme a la legislación de aduanas, sanidad y extranjería e inmigración.

Artículo 32. Excepciones al régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles.

1. La Administración marítima podrá condicionar, restringir o prohibir, por razones de seguridad y protección marítima, la navegación por ciertas zonas españolas, en particular en los casos de ejercicios y operaciones navales de las fuerzas armadas o siempre que el paso de los buques extranjeros por el mar territorial no sea inocente. Igualmente podrán establecerse canales de navegación a efectos del ejercicio del paso inocente, con sujeción a lo establecido por el Derecho internacional.

Las medidas previstas en el párrafo anterior se podrán adoptar también por razones de conservación de la biodiversidad marina, cuando las autoridades competentes en materia ambiental así lo hayan requerido en aplicación de la legislación ambiental vigente, sin menoscabo de la libertad de navegación prevista en el artículo 31 y con sujeción a los procedimientos contenidos en los Convenios internacionales.

2. Dichas medidas podrán ser asimismo adoptadas por los Ministerios competentes, 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.

3. Reglamentariamente podrán establecerse, asimismo, limitaciones o restricciones a las actividades subacuáticas.

Artículo 33. 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, siempre que no estén incluidos en el artículo 59 de esta Ley, y no pongan en peligro la seguridad de la vida humana en la mar o de la navegación.

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 34. 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 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 buques submarinos extranjeros y otros vehículos sumergibles deberán navegar en superficie y con su pabellón desplegado cuando naveguen por las aguas interiores y por el mar territorial españoles.

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

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

Artículo 35. 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 extranjería e 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 apartado anterior.

Artículo 36. 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 buques 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 37. 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 competente, de acuerdo con el procedimiento previsto reglamentariamente.

2. En todo caso, la autorización se condicionará a que la investigación se realice con fines exclusivamente pacíficos e informe sobre sus resultados, 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 considerarse incluida en el Derecho de paso inocente por el mar territorial.

Artículo 38. 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 de investigación por incumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización concedida.

Artículo 39. Seguro de responsabilidad civil.

1. Al margen de los supuestos específicos previstos en esta Ley, los armadores o propietarios y los gestores navales 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.

CAPÍTULO IV

Del derecho de paso inocente por el Mar Territorial

Artículo 40. 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, el paso deberá ser rápido y sin interrupción, 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 33.

Artículo 41. Cumplimiento de leyes y reglamentos.

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

Artículo 42. 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 interiores, de conformidad con lo previsto en la legislación portuaria.

Artículo 43. Buques que comporten riesgos especiales.

1. Los buques que transporten sustancias radioactivas u otras 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 58 y seguir las instrucciones especiales de navegación que, en su caso, puedan ser cursadas por la Administración marítima.

Artículo 44. Gravámenes a los buques extranjeros.

Los buques extranjeros sólo vendrán obligados al pago de los servicios que se les hayan prestado durante su paso por el mar territorial.

Artículo 45. 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 dis-

criminación entre pabellones, el paso inocente en determinadas zonas del mar territorial.

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

Artículo 46. 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 47. 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 el artículo 23 de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial.

Artículo 48. Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero.

1. La jurisdicción penal española no se ejercerá a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial, sin proceder de aguas interiores, para detener a personas o realizar investigaciones en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos enunciados en el apartado 1 del artículo 27 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

2. En los casos a que se refiere el párrafo anterior, 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 que se hayan cometido a bordo de un buque extranjero.

Artículo 49. 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 50. Sobrevuelo de aeronaves extranjeras.

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

CAPÍTULO V**De la seguridad de la navegación marítima****Artículo 51. Ayudas a la navegación.**

La Administración competente 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 internacionales, así como para poner a disposición de todos los interesados la información relativa a estas ayudas.

Artículo 52. Establecimiento de servicios de practicaaje.

La Administración competente establecerá los servicios de practicaaje que resulten necesarios para la seguridad de la navegación.

Artículo 53. Carácter obligatorio del servicio de practicaaje.

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 maniobra alguna que precise dirección asistida, salvo en caso de necesidad y hasta tanto el práctico no se encuentre a bordo.

Artículo 54. 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 55. 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 la 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 56. Publicidad de los peligros y ayudas a la navegación.

1. La Administración competente 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. El Ministerio de Defensa 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 seguridad de la navegación.

Artículo 57. 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 58. 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 sólo podrán ser de empleo obligado cuando estén emplazados en las aguas interiores o en el mar territorial y, en caso de aprobación por la Organización Marítima Internacional, en la zona económica exclusiva.

Artículo 59. 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 107 se regirá por su normativa específica.

Artículo 60. Zonas de seguridad.

La Administración marítima determinará las zonas 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 61. Normas especiales para artefactos navales y plataformas fijas.

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 62. Concepto de contaminación.**

1. A los efectos de esta Ley se entiende por contaminación la introducción directa o indirecta por los buques, en las aguas marítimas, en el suelo o subsuelo marinos o en la atmósfera suprayacente, de sustancias o formas de energía que constituyan o puedan constituir

un peligro para la salud humana, que dañen o puedan dañar los ecosistemas marinos, recursos turísticos o paisajísticos, deterioren la calidad del agua del mar y reduzcan o puedan reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legítimos de los mares o de las aguas costeras.

2. Las normas de este Capítulo se entenderán también aplicables a las plataformas fijas en la medida en que sean conformes con su naturaleza y actividad.

Artículo 63. Contaminación operacional.

Se entiende por contaminación operacional cualquier descarga proveniente de la limpieza de tanques y sentinas, la de aguas sucias y de lastre, 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 64. 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, plataformas fijas o aeronaves.

3. No se considerará contaminación por vertimiento las operaciones de hundimiento de buques, plataformas fijas o aeronaves, o la colocación de otros materiales, con el fin de instalar arrecifes artificiales siempre que reúnan las condiciones establecidas en la normativa vigente.

Artículo 65. Contaminación accidental.

Se entiende por contaminación accidental la derivada de un accidente sufrido por un buque, que produzca su naufragio, hundimiento o incendio o la caída al agua o incendio de su carga o de otras sustancias o materiales que estén o hayan estado a bordo y que produzcan o puedan producir efectos nocivos.

Artículo 66. Prohibición general de contaminación.

1. Queda prohibido todo acto voluntario de contaminación, incluida la incineración, en las zonas españolas de interés para la 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 y otra normativa aplicables, se cumplan las condiciones previstas en los mismos y se haya

obtenido previamente el correspondiente permiso de la Autoridad competente.

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

3. Tampoco será reputado inocente el paso de buques cuyo estado de avería o cuyas condiciones de navegabilidad supongan una seria amenaza de producción de graves daños al medio ambiente.

Artículo 67. Excepciones de fuerza mayor.

1. La prohibición general de contaminación 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, siempre que no parezca existir otro medio para evitar la amenaza y que los posibles daños causados se muestren, con toda probabilidad, inferiores a los que se producirían como consecuencia de cualquier otra actuación. La autorización del acto de contaminación en este caso no impedirá la exigencia de las responsabilidades que procedan.

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 los ecosistemas de las aguas marítimas.

Artículo 68. 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 marino y a la seguridad de la navegación.

2. Asimismo y en caso de que la contaminación ya se haya producido, adoptará las medidas que estime procedentes para la limpieza de las aguas marítimas, para evitar o prevenir daños a los ecosistemas marinos, así como al litoral o a las riberas.

La Administración marítima podrá adoptar también las medidas que estime procedentes para la limpieza de los fondos marinos cuando sea posible y razonable, en colaboración con Administraciones y organismos especializados, y de conformidad con la normativa que resulte aplicable.

Artículo 69. Contaminación derivada de la explotación de recursos naturales en la mar.

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 su eliminación.

Artículo 70. Planes de preparación y lucha contra la contaminación.

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

Este plan se podrá coordinar con el plan nacional de salvamento previsto en el artículo 76 de esta Ley, en los términos previstos en la legislación aplicable.

Artículo 71. Planes de emergencia a bordo.

1. La Administración marítima velará por que todos los buques nacionales que transporten hidrocarburos u otras sustancias nocivas o potencialmente 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 la normativa aplicable.

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

Artículo 72. Obligación de notificar actos de contaminación.

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

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

Artículo 73. Colaboración internacional.

1. Sin perjuicio de lo previsto en los Tratados específicos aplicables, cuando Administración marítima española sea requerida por otro Estado ribereño en cuyas aguas 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 y 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.

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

Artículo 74. 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 vigentes en materia de prevención de contaminación, 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 147 a 155 de la presente Ley.

CAPÍTULO VII

De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar

Artículo 75. Servicios públicos de búsqueda y salvamento marítimo.

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 la mar.

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 y de las sanciones que pudiesen recaer sobre los Capitanes o patrones de buques o embarcaciones por acciones u omisiones que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

Artículo 76. Planes nacionales de salvamento.

1. El Gobierno aprobará periódicamente, a propuesta del Ministerio de Fomento, 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, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979, y contemplará asimismo los acuerdos de colaboración y coordinación que se realicen con los servicios de salvamento de los Estados vecinos.

Artículo 77. 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 78. 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 79. 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 80. Investigación de siniestros.

La Administración marítima deberá investigar todo siniestro sufrido por cualquier buque en los casos y con arreglo al procedimiento previsto 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 buquesSECCIÓN 1.^a DE LAS MEDIDAS GENERALES Y ESPECIALES DE INTERVENCIÓN

Artículo 81. 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 marítimas y de velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos aplicables, la Administración marítima y los demás órganos competentes de la Administración 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, respetando lo previsto en esta Ley para los buques de Estado extranjeros 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 82. 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, cumpliendo 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 sustraiga 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 83. 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 35, 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 sancionar la infracción, incluida la detención y conducción a puerto.

Artículo 84. Medidas especiales en caso de contaminación.

1. En caso de contaminación o de peligro de contaminación en las costas o en las zonas españolas de navegación, la Administración competente en materia de costas o la Administración marítima, respectivamente, adoptarán todas las medidas razonables para su limpieza o para prevenir, reducir o eliminar el peligro, pudiendo recabar a tal efecto la colaboración de otros Departamentos Ministeriales, Administraciones 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 con independencia 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 85. Obstaculización de vías navegables.

1. En caso de que uno o varios buques impidiesen o dificultasen 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 hallaran a bordo deberán cumplir sin demora las ordenes impartidas por la Administración so pena de responder de las sanciones que procedan, con independencia 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 86. 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 este 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 2.^a DEL DERECHO DE PERSECUCIÓN Y DE VISITA

Artículo 87. Ejercicio del derecho de persecución y de visita.

Los derechos de persecución y de visita se ejercerán por las causas y en la forma en que se establecen en las normas de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar y demás Convenios Internacionales que resulten de aplicación.

Artículo 88. Conducción a puerto nacional.

De conformidad con las disposiciones de este 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.

CAPÍTULO IX

De las remociones

Artículo 89. Concepto de remoción.

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 la salud pública, para los recursos naturales, para el medio ambiente o para los intereses conexos de las aguas marítimas.

Artículo 90. Régimen de remociones.

1. Las normas de este Capítulo se aplicarán 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.

3. En todo caso, resultarán de aplicación las normas previstas en los Convenios internacionales que regulen las remociones, de los que España sea Estado parte.

Artículo 91. Deber de remoción.

1. El propietario o el armador están obligados a la remoción del buque. Cuando se trate de artefactos navales, de plataformas fijas o de aeronaves el deber de remoción incumbe al titular de su uso o explotación.

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

Artículo 92. 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 para la realización de las operaciones de remoción, vigilando su puntual y preciso cumplimiento.

Artículo 93. 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 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.

Artículo 94. 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 establecidos, la Administración marítima podrá proceder a la enajenación de los bienes a que se refiere el apartado 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 personal-

mente 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 514, se ingresará en el tesoro público.

Artículo 95. Remoción de buques o bienes de titularidad desconocida.

1. Cuando se trate de la remoción de buques, u otros bienes, de pabellón o propiedad desconocida, se aplicarán las disposiciones previstas en este Capítulo, realizándose la intimación por medio de anuncios en el tablón de edictos de la Administración marítima competente, que también se publicarán gratuitamente en el Boletín Oficial del Estado.

2. La personación de los interesados deberá producirse dentro del plazo 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 publicidad prevista en el apartado 1, se deberá comunicar al cónsul del Estado del pabellón.

Artículo 96. Naufragio o hundimiento en puerto.

En los supuestos de naufragio de buques o de hundimiento de bienes en aguas interiores portuarias corresponderá a la Autoridad Portuaria el ejercicio de las facultades y acciones relativas a la remoción, de acuerdo con las prescripciones de la legislación vigente.

Artículo 97. 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 30 días o en el que, por razones de urgencia debidamente justificadas, sea fijado por la autoridad solicitante.

CAPÍTULO X

De los buques de Estado extranjeros

Artículo 98. Inmunidad.

Con las excepciones previstas en el Derecho internacional y en la presente Ley, los buques de Estado

extranjeros gozarán de inmunidad, quedando sujetos únicamente a la jurisdicción del Estado de su pabellón.

Artículo 99. 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 Ministerio de Defensa, que se tramitará por vía diplomática y de acuerdo con 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 apartado 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 tramite 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 21 y 22.

Artículo 100. Actividades prohibidas en el mar territorial.

No se considerará inocente el paso de buques de Estado extranjeros 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 101. Submarinos de Estado.

En el mar territorial y en las aguas interiores, los submarinos de Estado extranjeros deberán cumplir lo previsto en el artículo 34.

Artículo 102. Medidas respecto a los buques de Estado extranjeros.

1. Los buques de guerra extranjeros que se encuentren en las aguas interiores y el mar territorial españoles e infrinjan las disposiciones de esta Ley serán requeridos por la Armada para que depongan su actitud y, en su caso, a que abandonen sin demora tales aguas.

2. El Estado de pabellón del buque extranjero será responsable de cualquier pérdida o daño que sea consecuencia del incumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales, especialmente de los relativos al paso por el

mar territorial y a la estadia en los puertos y demás aguas interiores.

Artículo 103. Reglamentación especial.

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

CAPÍTULO XI

De las obligaciones por causa de utilidad pública o interés social

Artículo 104. Imposición de obligaciones a armadores y capitanes.

1. La Administración marítima podrá establecer obligaciones a cargo de los armadores y capitanes de los buques por motivos de salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública o 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. Dichas actuaciones procederán también respecto a los buques extranjeros que se hallen en las zonas españolas de navegación, respetando lo previsto en esta Ley para los buques de Estado extranjeros.

Artículo 105. Compensación por la imposición de obligaciones por causa de utilidad pública o interés social.

Sin perjuicio del derecho que, en su caso, les corresponda para accionar directamente frente a los terceros, los armadores podrán reclamar, 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 sufridos.

TÍTULO II

De los vehículos de la navegación

CAPÍTULO I

De los buques, embarcaciones y artefactos navales

Artículo 106. Buque.

Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar

personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a 24 metros.

Artículo 107. Embarcación.

Se entiende por embarcación el vehículo 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 108. Artefacto naval.

1. Se entiende por artefacto naval toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas.

2. Se considera, asimismo, artefacto naval 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.

Artículo 109. Plataforma fija.

1. Se entiende por plataforma fija toda estructura o instalación susceptible de realizar operaciones de explotación de los recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazada sobre el lecho del mar, fondeada o apoyada en él.

2. Por encontrarse permanentemente sujetas al fondo de las aguas, la plataforma fija tiene 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.

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 se haya adquirido con 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 la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles en virtud de los documentos previstos en el artículo 123.

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 de los vehículos de navegación.

La copropiedad ordinaria del buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija se regirá por las disposiciones generales de Derecho Común, salvo que se trate de un supuesto de condominio naval de buques y embarcaciones que se regirá por lo dispuesto en el Capítulo II del Título III.

CAPÍTULO II

Del registro de los buques

Artículo 115. Registro y Matrícula.

1. Las titularidades y gravámenes sobre los buques y embarcaciones se inscribirán en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con la finalidad de proporcionar seguridad a las relaciones jurídicas respecto de los buques que en él se inscriban.

2. La matrícula de un buque corresponde a la Administración marítima a través del Registro de Buques y Empresas Navieras y va destinada a mantener la identificación y el control administrativo de los buques españoles.

Artículo 116. Coordinación entre Registros.

1. Los asientos que se practiquen en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles deberán coordinarse con las anotaciones que se hagan en la hoja de asiento del Registro de Buques y Empresas Navieras mediante

comunicaciones que deberán cursarse directamente en la forma que reglamentariamente se determine.

2. Los titulares de ambos Registros 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 competente que la expida, con objeto de que el solicitante pueda obtener en un solo organismo toda la publicidad formal referida al buque.

SECCIÓN 1.^a DE LA INSCRIPCIÓN EN LA SECCIÓN DE BUQUES DEL REGISTRO DE BIENES MUEBLES

Artículo 117. 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, de reforma parcial y adaptación de la legislación mercantil a las directivas de la Comunidad Económica Europea (CEE) en materia de sociedades, 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 118. 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 primera 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.

3. El cambio de matrícula de un buque no conllevará necesariamente la inscripción del mismo en otro Registro de aquel en que se halle inscrito.

Artículo 119. Bienes inscribibles.

1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán obligatoriamente inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.

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 la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles 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 120. Objeto.

1. La Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles 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 121. 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 expedida por el Registro de Buques y Empresas Navieras, acompañada del título de adquisición, que deberá constar en cualquiera de los documentos citados en el artículo 123, 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 del Registro de Buques y Empresas Navieras que haga constar la baja del buque.

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

Artículo 122. Publicidad formal.

1. La Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles es pública. 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 esta 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 123. Principio de libertad de forma.

1. La inscripción en el Registro se practicará en virtud de escritura pública, documento privado, 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 de la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, 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 124. 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 125. 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 126. 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 127. Principio de inoponibilidad.

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

SECCIÓN 2.^a DE LA DOCUMENTACIÓN DE LOS BUQUES NACIONALES

Artículo 128. 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 apartado anterior se ajustarán a los modelos que sean aprobados por la Administración marítima.

3. Reglamentariamente se establecerá un régimen simplificado de documentación para los buques de recreo o deportivos y para las embarcaciones.

Artículo 129. Certificado de Matrícula.

El Certificado de Matrícula reflejará de forma literal el contenido del asiento obrante en la correspondiente hoja 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 130. 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 legitimará la identidad del Capitán o de la persona a la que ha sido conferido el mando del buque.

Artículo 131. 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, nacionalidad, puesto a bordo, titulación, certificados de capacitación y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la dotación, además de las especialidades previstas reglamentariamente en atención a la clase de navegación.

Artículo 132. 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 133. 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 134. 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 135. 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 136. 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 137. 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 aquella de su matrícula, a fin de que se obligue al capitán o armador 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 138. Abanderamiento de buques.

El abanderamiento es el acto que otorga el derecho a enarbolar el pabellón español. Todos los buques inscritos en el Registro de Buques y Empresas Navieras estarán abanderados en España.

Artículo 139. Navegación con pabellón nacional.

La navegación bajo pabellón nacional se realizará una vez obtenida la Patente de Navegación. Provisionalmente podrá también realizarse por medio de pasavante por el tiempo necesario para que un buque adquirido en el extranjero pueda realizar los viajes necesarios para llegar a un puerto nacional.

Artículo 140. Efectos del abanderamiento.

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

Artículo 141. 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 inscrito en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el registro de buques de otro u otros Estados.

2. Los buques inscritos en España enarbolarán únicamente el pabellón español y no podrán cambiarlo sino a través del procedimiento establecido para la baja en la normativa correspondiente.

Artículo 142. Pérdida de nacionalidad de procedencia.

1. No se autorizará la inscripción 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 inscripción 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 143. Cambio temporal de pabellón.

1. Los buques nacionales arrendados por un residente fuera de España 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 144. Comienzo y cese del abanderamiento temporal.

1. En el caso de abanderamiento temporal de buques en España, el Registro de Buques y Empresas Navieras 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 Administración marítima notificará al anterior Estado de pabellón el momento en que se produzca la baja del abanderamiento temporal en España.

Artículo 145. Régimen de las garantías reales en caso de cambio temporal de pabellón.

1. No se autorizará el cambio temporal de pabellón a los buques inscritos en España en tanto no se hayan cancelado todas las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos o se haya obtenido el consentimiento por escrito de los titulares de tales hipotecas, cargas o gravámenes, atendándose en todo caso a la normativa comunitaria y convencional aplicable, en particular a lo previsto en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, el Registro de Buques y Empresas Navieras anotará en la hoja de asiento correspondiente al buque, con comunicación a la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, 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. La concesión temporal del pabellón español a buques extranjeros quedará condicionada a la presentación por los interesados, ante el Registro de Buques y Empresas Navieras, de certificación emitida por el registro de procedencia acreditativo de la relación de hipotecas, 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 al constituirse la hipoteca y demás cargas y gravámenes.

Artículo 146. Régimen de las garantías reales en caso de cambio definitivo de pabellón.

1. A salvo lo dispuesto en el artículo 512, no se autorizará la baja del buque en el Registro de Buques y Empresas Navieras para su registro definitivo en el extranjero a no ser que se hayan cancelado previamente todas las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, o que se haya hecho constar en el mismo Registro el consentimiento por escrito de todos los titulares de esas hipotecas, cargas 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 147. 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 148. Control de la seguridad de los buques.

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 inspección y control que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 149. Coste de las inspecciones.

Las inspecciones de buques o embarcaciones, cualquiera que sea su naturaleza y finalidad, se efectuarán a cargo del armador, salvo que éstas resulten injustificadas.

Artículo 150. Paralización del buque.

Cuando de las inspecciones o controles a que se refieren los artículos 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 armador haya subsanado los defectos.

Artículo 151. 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 reúnan las condiciones previstas en la legislación aplicable.

2. La Administración marítima podrá delegar en organizaciones reconocidas las actuaciones materiales y, en su caso, la emisión o renovación de los correspondientes certificados, en los casos y condiciones previstos reglamentariamente.

Artículo 152. 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 153. Efecto de los certificados.

1. Los certificados expedidos 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 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 154. 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 155. Detención de buques extranjeros.

De acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable, 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 Administración marítima 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 156. 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, sin perjuicio de la normativa internacional y comunitaria que sea de aplicación.

Artículo 157. Inspección y certificación de 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 158. 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 163 apartado 4, las normas de este Capítulo sólo serán aplicables en defecto de pacto libremente convenido por las partes.

Artículo 159. Forma del contrato.

El contrato de construcción naval deberá constar por escrito y podrá inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.

Artículo 160. 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 considerarán de su propiedad hasta el momento en que sean incorporados al buque.

Artículo 161. 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 contrato sobre las especificaciones, y éstas sobre los planos.

Artículo 162. 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 menoscabo de su derecho a ejercitar las acciones que le correspondan.

Artículo 163. 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 164. Pago del precio.

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

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 165. 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 166. Embarcaciones y artefactos navales.

Lo dispuesto en este Capítulo será aplicable a las embarcaciones y a los artefactos navales.

CAPÍTULO VI

De la compraventa

Artículo 167. Objeto de la compraventa.

1. Salvo pacto en contrario, la venta del buque comprenderá sus partes integrantes y pertenencias, se encuentren o no a bordo. 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 de la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles o del título de propiedad del vendedor siempre que conste en escritura pública.

Artículo 168. Forma, adquisición de la propiedad y eficacia frente a terceros.

1. El contrato de compraventa de buque constará por escrito.

2. El comprador adquiere la propiedad del buque mediante su entrega. No obstante, la firma del contrato de compraventa constituye la entrega instrumental del buque y transmite su propiedad, salvo pacto en contrario.

3. Para que produzca efecto frente a terceros, deberá inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.

4. En los supuestos en que las partes pretendan elevar el contrato a escritura pública, con carácter previo a su protocolización, el notario o cónsul deberá obtener del Registro de Bienes Muebles la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 169. 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 170. Caducidad.

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

Artículo 171. Aplicación a otros supuestos.

En tanto su respectiva naturaleza lo permita, las anteriores disposiciones serán también aplicables a las embarcaciones y artefactos navales, y cualesquiera otros negocios jurídicos traslativos del dominio del buque.

CAPÍTULO VII

De los derechos de garantía sobre el buque

SECCIÓN 1.^a DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS

Artículo 172. Régimen jurídico de los privilegios marítimos.

1. Los privilegios marítimos se regirán por lo dispuesto en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 16 de mayo de 1993.

2. 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 demás cargas 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 514 y sin perjuicio de lo previsto en el artículo 94.2.

3. Este régimen será de aplicación a buques, embarcaciones y artefactos navales.

Artículo 173. Privilegios sobre la flota.

1. Cuando no fuere posible determinar el buque a bordo del cual ha nacido el privilegio relativo a los sueldos y otras cantidades debidos al capitán y demás miembros de la dotación del buque derivados de su contrato de embarque, del artículo 4.1.a del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, por haberse generado los créditos en distintos buques explotados por la misma empresa o grupo empresarial, el privilegio alcanzará a todos ellos.

2. El privilegio marítimo a que se refiere este artículo se extinguirá con el crédito garantizado y además por el transcurso de un año a menos que, antes del vencimiento de este plazo, se haya iniciado un procedi-

miento de ejecución para la venta judicial de alguno de los buques a bordo de los cuales ha nacido el crédito privilegiado o se haya embargado preventivamente.

3. El plazo de un año fijado en el párrafo anterior empezará a correr desde el momento en que se extingue el contrato de embarque del acreedor con la empresa o grupo empresarial.

Artículo 174. Otros privilegios.

1. Además de los privilegios enumerados en el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 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 demás cargas y gravámenes inscritos.

2. Asimismo, en los términos previstos en la normativa comunitaria o 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 4 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 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 175. 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.

SECCIÓN 2.^a DE LA HIPOTECA NAVAL

Artículo 176. Objeto de hipoteca.

1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción, pueden ser objeto de hipoteca naval con arreglo a las disposiciones de esta Ley y al Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.

2. En tanto su respectiva naturaleza lo permita, las disposiciones de esta Sección serán también aplicables a las embarcaciones y artefactos navales.

Artículo 177. 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 178. Constitución de la hipoteca.

Para que la hipoteca naval quede válidamente constituida podrá ser otorgada en documento privado o en escritura pública y deberá inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.

Artículo 179. 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 180. 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.

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

Artículo 181. 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 Bienes Muebles.

Artículo 182. Contenido del documento 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 apartado 5 del artículo 110 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 183. 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 184. Extensión de la hipoteca.

1. A salvo lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 112 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 185. 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 186. Aseguramiento del buque.

Si la indemnización del seguro, en 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 187. Derecho de preferencia.

1. La hipoteca naval goza de preferencia desde el momento de la inscripción en el Registro de Bienes Muebles. Se considerará como fecha de la inscripción para todos los efectos que ésta deba producir, la 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.

Artículo 188. 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 Bienes Muebles.

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 189. Derecho de retención.

1. Sin perjuicio de lo indicado en el artículo anterior, los titulares de los créditos derivados de la cons-

trucción, 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 4 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, y antes de los créditos hipotecarios y demás gravámenes inscritos o anotados.

Artículo 190. 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 191. 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 192. 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 193. 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 194. 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 I

Del armador

Artículo 195. Concepto de armador y de naviero.

1. Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

2. Se entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aún cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

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

Artículo 196. Inscripción en el Registro Mercantil.

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

Artículo 197. Inscripción en el Registro de Bienes Muebles.

1. El armador no propietario podrá inscribir dicha condición en el Registro de Bienes Muebles.

2. En el documento correspondiente y en la inscripción deberá figurar:

- a) El nombre o designación social del armador.
- 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 facultado para solicitar la inscripción del armador no propietario.

Artículo 198. Presunción de armador.

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

2. En el caso de embarcaciones dedicadas exclusivamente a la navegación deportiva o de recreo, a falta de inscripción en otro sentido, tendrá la consideración de armador la persona que aparezca como dueño en el Registro de Bienes Muebles o, en su defecto, en el Registro de Buques y Empresas Navieras, 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 armador es su propietario.

Artículo 199. Responsabilidad del armador.

El armador 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 el artículo 236 de esta Ley, sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en el Título VII.

CAPÍTULO II**Del condominio naval****Artículo 200. Condominio naval.**

Se entenderá por condominio naval la copropiedad de un buque o embarcación cuando tenga como finali-

dad su explotación mercantil, y se regirá por las disposiciones de este Capítulo.

Artículo 201. 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 202. 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.

Artículo 203. 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 Bienes Muebles.

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

Artículo 204. 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, que sólo podrá recaer sobre la totalidad del buque y requerirá acuerdo de la mayoría de los condóminos.

Artículo 205. 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, la 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 Bienes Muebles.

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 III

De la dotación

Artículo 206. Concepto de dotación.

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

Artículo 207. Ámbito de aplicación.

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

2. Las disposiciones de este Capítulo serán de aplicación, en la forma que se determine reglamentariamente, en buques destinados a otras actividades, así como en embarcaciones o artefactos navales, en la medida que sean conformes con la naturaleza de la actividad.

Artículo 208. 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 Marítima, salvo casos de urgencia debidamente justificados.

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

Artículo 209. Embarque y desembarque.

1. El embarque o desembarque del personal de los buques nacionales deberá ser efectuado con interven-

ción 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 Marítimas.

2. Lo previsto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de los supuestos de autodespacho, que se prevean reglamentariamente, conforme a lo establecido en el artículo 29.

Artículo 210. Clasificación del personal de a bordo.

Las categorías básicas del personal marítimo son las siguientes: a) Capitán; b) Oficiales; c) Subalternos.

Artículo 211. 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 212. Nacionalidad de las dotaciones.

El Capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca por la Administración marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades. El resto de la dotación en el caso de buques mercantes deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en su 50 por ciento.

Artículo 213. 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 normativa comunitaria y en la legislación de pesca marítima del Estado.

Artículo 214. Contratación de dotaciones.

1. Ninguna operación de contratación de dotaciones 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, con la excepción de las agencias de colocación sin fines lucrativos en los términos previstos en el artículo 16 del Estatuto de los Trabajadores.

2. Los agentes o representantes de armadores extranjeros que contraten en España a marinos nacionales para prestar servicios en buques extranjeros serán responsables solidarios con tal armador del cumplimiento del contrato celebrado. Además, estarán obligados a concertar 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, incapacidad por accidente y repatriación. Las autoridades de emigración no visarán los contratos celebrados que no cumplan con este requisito.

**SECCIÓN 1.^a DE LA TITULACIÓN, CERTIFICACIÓN
E INSPECCIÓN****Artículo 215. 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. Además 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 al manejo de la carga en buques tanque dedicados al transporte de petróleo o de otras sustancias especialmente peligrosas o contaminantes, o cualesquiera otras relacionadas con la seguridad de la navegación.

Artículo 216. 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. El acceso y el régimen de dicha publicidad se determinarán reglamentariamente, conforme a lo establecido en los Tratados.

Artículo 217. Obligaciones de los armadores.

1. Los armadores 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 armadores 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 armadores 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 armadores el cumplimiento de las obligaciones previstas en este artículo, en la forma prevista reglamentariamente.

Artículo 218. 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, sin que esta circunstancia dé lugar a la extinción de los contratos de trabajo, 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 219. Control de buques extranjeros en los puertos nacionales.

Los inspectores de la Administración marítima podrán actuar sobre buques extranjeros en su condición de autoridades del Estado del puerto, de conformidad con las normas internacionales, comunitarias y las normas nacionales de incorporación al Derecho español de estas últimas.

Artículo 220. Detención de buques extranjeros.

1. Siempre que se encuentren anomalías en los títulos y certificados de la dotación 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 la normativa aplicable, 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 apartado anterior.

SECCIÓN 2.^a DEL CAPITÁN

Artículo 221. Concepto, designación y caracteres.

Desde que sea designado como tal, 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 222. Nombramiento y cese.

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

Artículo 223. 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 224. 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 no españolas de navega-

ción, sin menoscabo de las facultades que, según el Derecho internacional, corresponden al Estado ribereño o al Estado del puerto.

Artículo 225. 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, con independencia de su ratificación ante el primer cónsul español que encuentre en el curso de sus siguientes escalas.

Artículo 226. 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 227. 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 delito, falta o infracción administrativa.

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 228. 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 229. 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 230. 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 español lo pondrá a disposición de las Autoridades de Sanidad Exterior que, con la colaboración de la Administración marítima, adoptarán las medidas pertinentes. Con igual fin, el cadáver se pondrá a disposición de la Administración marítima correspondiente, dándose comunicación al cónsul español, en caso de atracar en puerto extranjero.

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 marino y la presencia de, al menos, dos testigos, que se identificarán y firmarán en el Diario.

Artículo 231. 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 Administración marítima o autoridad 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 232. 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 233. 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, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su dotación o sus pasajeros, y dejando en todo caso constancia de lo actuado en el Diario de Navegación.

Artículo 234. 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. Asimismo, el capitán deberá presentarse dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional ante la Administración marítima, o ante el cónsul si es puerto extranjero, para realizar una

declaración sobre los hechos a los que se refiere el apartado anterior, con transcripción de la parte pertinente del Diario de Navegación.

Artículo 235. Primacía del criterio profesional.

1. El capitán no vendrá obligado a seguir las instrucciones del armador 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. Los armadores no podrán despedir al capitán ni 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 236. Poder de representación del armador.

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

2. El armador 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 armador 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 armador en todos los procedimientos judiciales o administrativos concernientes al buque de su mando.

Artículo 237. Protesta de mar.

1. El capitán podrá levantar una protesta de mar cuando hayan ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su 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 137 de esta Ley.

TÍTULO IV

De los contratos de utilización del buque

CAPÍTULO I

Del contrato de arrendamiento de buque

Artículo 238. Concepto.

Por el contrato de arrendamiento de buque el arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto, a entre-

gar 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 239. Forma del contrato.

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

Artículo 240. 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 241. Entrega del buque.

1. 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.

2. La entrega habrá de realizarse en el lugar y tiempo fijados en el contrato.

Artículo 242. 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.

3. Este precepto tendrá carácter imperativo en los contratos de arrendamiento de embarcaciones cuyo uso exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional.

Artículo 243. 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 244. Obligación de mantener el buque en estado de navegabilidad.

1. 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.

2. En los contratos de arrendamiento de las embarcaciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 242, son a cargo del arrendador las reparaciones necesarias para mantener la embarcación en estado de navegabilidad, salvo las debidas por culpa del arrendatario.

Artículo 245. Obligación de restituir el buque a la terminación del contrato.

1. El arrendatario está obligado a restituir el buque en el momento pactado en el contrato. Si no lo restituyera 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 restituir 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 246. 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 Bienes Muebles o conociese efectivamente su existencia al tiempo de la compraventa. En otro caso, quedará extinguido el contrato, con independencia 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 247. Obligación del arrendatario de mantener indemne al arrendador.

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

Artículo 248. Interrupciones en el uso del buque arrendado.

1. Sin perjuicio de la responsabilidad establecida en el apartado 2 del artículo 242, 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.

2. En los contratos de arrendamiento de las embarcaciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 242, esta imposibilidad de utilización dará derecho al arren-

datario a optar por la rebaja del precio o por la resolución del contrato, sin posibilidad de pacto en contrario y al margen de las indemnizaciones por daños y perjuicios que puedan corresponderle.

3. Cuando la interrupción en el uso del buque o embarcación arrendado se produzca a causa de reclamaciones contra el arrendador, el arrendatario tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que sean consecuencia de la retención.

Artículo 249. 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 239 y 240.

Artículo 250. 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 251. 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 252. 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 247 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 1.^a DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 253. 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 254. 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. El fletador por tiempo asume la gestión comercial del buque y, salvo pacto en otro sentido, serán de su cuenta todos los gastos variables de explotación. En el fletamento por viaje dichos gastos serán por cuenta del porteador, a no ser que se pacte de otra forma.

3. En los casos anteriores, las partes podrán comprometerse mutuamente a la suscripción de una póliza de fletamento.

Artículo 255. Fletamento 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 figurar en el conocimiento de embarque u otro documento distinto de una póliza de fletamento.

Artículo 256. 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 257. 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 frente a los terceros de los daños y averías de las mercancías transportadas, conforme a lo establecido en la Sección 7.^a de este Capítulo, sin perjuicio del derecho de regreso entre ellos que corresponda de acuerdo con la póliza de fletamento.

Artículo 258. 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 refe-

rentes al fletamento por viaje a cada uno de los pactados, salvo pacto diverso entre las partes.

Artículo 259. 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 260. 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 y su extinción anticipada, en tanto en cuanto sean compatibles con la finalidad del contrato celebrado.

SECCIÓN 2.^a DE LAS OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

Artículo 261. Puesta a disposición del buque.

El porteador pondrá el buque a disposición del fletador o cargador 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 262. 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.

3. El porteador deberá ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato.

Artículo 263. 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 cum-

pliese alguna de ellas, el fletador podrá exigir la indemnización por los perjuicios que se le irroguen, salvo que el incumplimiento frustré la finalidad perseguida al contratar, en cuyo caso podrá resolver el contrato.

Artículo 264. 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 265. 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 266. 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 dentro del mismo 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 267. 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 de su elección al cargador con suficiente antelación.

3. En el caso de averías sufridas por el buque como consecuencia de la inseguridad del muelle o lugar de carga designado por el fletador será aplicable lo dispuesto en el apartado 2 del artículo anterior.

Artículo 268. 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 269. 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 270. 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 271. 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 272. Desviación.

El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por la desviación del buque de la ruta pactada o, en su defecto, de la más apropiada según las circunstancias, 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 273. 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 7.^a de este Capítulo.

Artículo 274. 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 apartado 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 7.^a, si la causa de la innavegabilidad del buque le fuera imputable.

3. Lo dispuesto en el apartado 1 no se aplicará en el fletamento por tiempo.

Artículo 275. Seguridad del puerto.

1. Si el puerto de destino designado en el contrato no fuera accesible en condiciones de 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 apartado 1 del artículo 266.

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 ocasiona 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 apartado 1, el porteador deberá comunicar sin demora al destinatario y, en todo caso, al fletador el desvío al puerto más próximo.

Artículo 276. Determinación del muelle.

Las disposiciones del artículo anterior serán aplicables a la determinación del muelle o lugar de descarga.

Artículo 277. 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 278. 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 3.^a DE LOS DEBERES DEL FLETADOR

Artículo 279. 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 hiciera 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 280. Flete sobre vacío.

El fletador que no cargara 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 281. 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 282. Embarque de mercancías peligrosas.

1. No podrán embarcarse mercancías peligrosas sin previa declaración de su naturaleza al porteador, y sin el consentimiento de éste 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 apartado 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 283. 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 284. 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 285. 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 rehúsa 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 287.

Artículo 286. 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 15 días posteriores, salvo que en este último plazo se hayan transmitido por título oneroso a un tercero de buena fe.

Artículo 287. 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 la Ley de Jurisdicción Voluntaria, con la misma limitación en lo referente al destinatario no fletador.

Artículo 288. 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 4.^a DE LA PLANCHA Y DEMORAS

Artículo 289. 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 290. 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 291. 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 292. 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 293. 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 294. 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 295. Pago, privilegio y prescripción.

Las reglas sobre pago, privilegio y prescripción del flete se aplicarán a las demoras.

SECCIÓN 5.^a DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Artículo 296. 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 298. 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 298 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 297. Firma del conocimiento de embarque.

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 armador del buque.

Artículo 298. Menciones del conocimiento de embarque.

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 299. Circulación del conocimiento de embarque.

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 apartados 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 300. Conocimiento de embarque electrónico.

1. El conocimiento de embarque podrá también emitirse electrónicamente, siempre que las reglas sobre su emisión y circulación que acuerden las partes hagan referencia a:

- a) El empleo de un método utilizable para emitir el conocimiento y transferir éste al tenedor designado.

- b) La seguridad de que el conocimiento electrónico emitido mantendrá su integridad.

c) La manera por la que el tenedor del conocimiento electrónico podrá demostrar su condición de tal.

d) La manera por la que se confirmará que la entrega se ha efectuado al tenedor del conocimiento electrónico o de que éste ha perdido toda validez o eficacia.

2. Las reglas a que se refiere el apartado anterior deberán estar indicadas en el contrato y ser fáciles de verificar.

3. La emisión, el control o la transferencia del conocimiento de embarque electrónico surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia del título documento emitido o negociado en soporte papel y producirá acción en juicio en los términos establecidos para el conocimiento de embarque emitido o negociado en soporte papel.

4. El porteador y el tenedor de un conocimiento de embarque emitido en soporte papel podrán acordar sustituirlo por un conocimiento de embarque electrónico, de acuerdo con las siguientes reglas:

- a) El tenedor deberá devolver al porteador el conocimiento de embarque consignado en soporte papel, o todos los ejemplares, si existieran más de uno.

- b) El porteador deberá emitir al tenedor un conocimiento de embarque electrónico, en donde se declare que el documento así emitido sustituye al conocimiento consignado en soporte papel.

El conocimiento consignado en soporte papel quedará privado, a partir de ese momento, de toda validez o eficacia.

5. El porteador y el tenedor de un conocimiento de embarque electrónico podrán acordar sustituirlo por un título consignado en soporte papel. El porteador deberá emitir a dicho tenedor un conocimiento de embarque consignado en soporte papel en donde se declare que éste sustituye al conocimiento de embarque electrónico.

El conocimiento de embarque electrónico quedará privado, a partir de ese momento, de toda validez o eficacia.

Artículo 301. 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 298 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 302. Fuerza probatoria del conocimiento de embarque.

1. Excepto en lo que se refiere a las reservas previstas en el artículo siguiente y salvo prueba en contrario, el conocimiento de embarque hará fe 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 de buena fe el conocimiento de embarque.

Artículo 303. 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 304. Garantía del cargador.

Sin perjuicio de la responsabilidad del porteador frente a 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 305. 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 frente a 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 306. Derecho a la entrega de las mercancías.

1. El porteador estará obligado a entregar las mercancías al legítimo tenedor del conocimiento de embarque.

2. Cuando el conocimiento de embarque haya sido emitido en soporte papel, el porteador deberá recoger el original del conocimiento como prueba de la entrega de las mercancías.

3. Cuando haya sido emitido en soporte digital, el conocimiento de embarque perderá su validez y eficacia a partir del momento en que haya sido realizada la entrega de las mercancías a su legítimo tenedor, quien deberá dar confirmación de la recepción.

4. En caso de entrega incorrecta a persona distinta, el porteador responderá del valor del cargamento en el puerto de destino ante el legítimo tenedor del conocimiento de embarque, sin perjuicio de las acciones que puedan corresponder al porteador contra quien haya retirado efectivamente las mercancías.

Artículo 307. Extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque.

1. Si a petición del cargador se hubiera 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 alguien alegara 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 IV del Título IX de esta Ley a fin de que por el Juez se determine lo que resulte procedente.

Artículo 308. 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 6.^a DE LA EXTINCIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO

Artículo 309. 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 261, 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 310. 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 311. 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 312. 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 313. 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 7.^a DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR PÉRDIDA, DAÑOS O RETRASO

Artículo 314. Régimen de 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 las disposiciones previstas en esta Sección, las cuales 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.

2. Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado Parte y esta Ley.

Artículo 315. 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 257.

3. En el segundo estará incluido, en todo caso, el armador 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 316. Período 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 de origen, hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada por éste en el puerto 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 317. 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 318. 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 319. Limitación de la responsabilidad por pérdida o daño.

1. La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías transportadas estará limitada, salvo que en el conocimiento de embarque se haya declarado el valor real de tales mercancías, a las cifras establecidas en el Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque.

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 de limitación de responsabilidad por pérdida o daño. 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.

3. El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños o pérdidas 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, que éste emplee para el cumplimiento de su prestación.

4. El porteador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por el mismo, intencionadamente o actuando en forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

De igual forma, los auxiliares del porteador no podrán prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por los mismos, intencionadamente o actuando en forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

Artículo 320. 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, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de fletamento.

2. En caso de concurrencia de indemnización por avería y por retraso, el cúmulo de ambas queda limitado a las cifras establecidas para limitar la responsabilidad por pérdida o daño.

3. El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por 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 que éste emplee para el cumplimiento de su prestación.

4. El porteador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el retraso ha sido causado por el mismo, intencionadamente o actuando en forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

De igual forma, los auxiliares del porteador no podrán prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el retraso ha sido causado por los mismos, intencionadamente o actuando en forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

Artículo 321. 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 apartado 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 322. 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. El destinatario deberá dar al porteador o a su agente aviso escrito del retraso en la entrega de las mercancías describiendo en términos generales los daños sufridos, en los diez días laborables siguientes al de la entrega.

3. 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 aparecerían descritas en el conocimiento de embarque.

SECCIÓN 8.^a DE LA PRESCRIPCIÓN

Artículo 323. Prescripción de acciones.

1. Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en el plazo de un año.

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 324. 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 de este 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 325. 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, así como la de llegada o la duración estimada del viaje.
- 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 326. 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 327. 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 328. 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 329. Interrupción del viaje.

Si por averías del buque el viaje se interrumpiera antes de llegar al puerto de destino, 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 330. Derechos y obligaciones del pasajero.

1. El pasajero tendrá derecho a exigir del porteador el cumplimiento de las obligaciones que le incumben y, en particular, tendrá los siguientes derechos:

- a) Disponer de unos servicios de transporte marítimo seguros y de calidad.
- b) Recibir con la antelación necesaria información precontractual completa y detallada sobre los servicios ofertados por las empresas navieras y sus condiciones de prestación.
- c) Disponer de unos servicios accesibles y adaptados a las necesidades de las personas de movilidad reducida, que recibirán gratuitamente la debida asistencia.
- d) Recibir información detallada sobre las incidencias que puedan afectar a los servicios contratados y sobre los derechos que les asisten en estas situaciones, en particular, en caso de retraso sobre el horario previsto, suspensión o cancelación, denegación de embarque o extinción del contrato.
- e) Recibir una compensación económica, que no podrá exceder del precio del billete, por el retraso sobre el horario oficial de salida, salvo causa de fuerza mayor, en los términos y condiciones que reglamentariamente se establezcan.
- f) Ser indemnizados de los daños que puedan sufrir con ocasión de la prestación del servicio, de acuerdo con la normativa vigente.
- g) Cualquier otro derecho que les otorguen las normas vigentes, incluidos los derechos que la legislación para la defensa de los consumidores y usuarios otorga a los pasajeros.

2. Las partes del contrato de pasaje marítimo podrán acudir, cuando así lo acuerden, al arbitraje de consumo, con objeto de resolver los conflictos que pue-

dan surgir en la prestación de los servicios cubiertos por el contrato.

3. 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 331. Deberes del portador 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, con obligación de informar previamente al pasajero de estas limitaciones de equipaje y su coste.

Artículo 332. 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 282 de esta Ley.

Artículo 333. 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 286 y 287.

Artículo 334. Extinción del contrato.

Quedará 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, desviación del buque de la ruta pactada, las plazas de acomodación adquiridas por el pasajero y las condiciones de comodidad convenidas, 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 continuarlo por causas fortuitas, en cuyo caso el porteador tendrá derecho a la parte proporcional del precio según el trayecto realizado.

Artículo 335. Régimen de responsabilidad.

1. La responsabilidad del porteador se regirá, en todo caso, por el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL), los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado Parte, las normas de la Unión Europea y esta Ley.

2. Las disposiciones de este Capítulo 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 336. Limitación de responsabilidad.

1. La responsabilidad del porteador queda limitada a las cantidades establecidas en el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar y Protocolos que lo modifican vigentes en España.

2. Si el equipaje se transporta con valor declarado, aceptado por el porteador, el límite de su responsabilidad se corresponderá con ese valor.

Artículo 337. 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 res-

ponsabilidad 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 3 del Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar 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 7 del Convenio, incluso en el caso de que su asegurado lo hubiera perdido de acuerdo al artículo 13 del Convenio.

CAPÍTULO IV

Del contrato de remolque

Artículo 338. Concepto.

Por el contrato de remolque el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque, o artefacto naval, o bien a prestar su colaboración para las maniobras del buque remolcado.

Artículo 339. Remolque transporte.

1. Cuando el armador del buque remolcador se haya comprometido al desplazamiento del buque 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 II 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 éste asume la custodia de ellos, con la consiguiente responsabilidad.

Artículo 340. 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 341. Responsabilidad por daños.

1. Los armadores 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 armadores 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 armadores en atención al grado de culpa respectivo.

Artículo 342. 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 armador 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 343. Prescripción de acciones.

Las acciones nacidas del contrato de remolque prescriben en el plazo de un año.

TÍTULO V

De los contratos auxiliares de la navegación

CAPÍTULO I

Del contrato de gestión naval

Artículo 344. Concepto.

Por el contrato de gestión naval, una persona se compromete, a cambio de una remuneración, a gestionar, por cuenta y en nombre del armador 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 345. El ejercicio de las obligaciones del gestor.

El gestor deberá cumplir sus obligaciones con la diligencia de un ordenado empresario y de un representante leal, protegiendo los intereses del armador.

Artículo 346. Las formas de actuación del gestor.

1. En sus relaciones con terceros, el gestor deberá manifestar su condición de mandatario del armador, haciendo constar la identidad y domicilio de este último en cuantos contratos celebre.

2. Si el gestor no contratara en los términos del apartado anterior, será solidariamente responsable con el armador de las obligaciones asumidas por cuenta de éste.

Artículo 347. Régimen aplicable

Las relaciones entre el armador 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 348. Responsabilidad extracontractual.

El gestor responderá solidariamente con el armador de los daños y perjuicios que se causen extracontractualmente a terceros como consecuencia de los actos de aquél 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 VII de esta Ley.

CAPÍTULO II

Del contrato de consignación de buques

Artículo 349. Concepto.

Se entiende por consignatario a la persona que por cuenta del armador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.

Artículo 350. Régimen.

Las relaciones internas entre el consignatario y el armador o naviero se regularán por lo establecido para la comisión mercantil cuando se trate de una consignación ocasional. Cuando se trate de consignaciones duraderas, se aplicarán las reglas del contrato de agencia. En este último caso se podrá pactar la exclusividad en la consignación.

Artículo 351. Firma de conocimientos de embarque.

El consignatario podrá firmar por cuenta del armador o 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 armador o naviero. La misma regla se seguirá cuando el consignatario firme los conocimientos por cuenta del porteador fletador.

Artículo 352. 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 frente al armador o naviero de los daños causados por culpa propia.

Artículo 353. 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 354. Actuación como transitario.

Cuando además de la consignación se lleven a cabo actuaciones como transitario o de otra naturaleza, a las obligaciones previstas para el consignatario se añadirán las propias de las prestaciones complementarias concretamente asumidas.

CAPÍTULO III

Del contrato de practicaje

Artículo 355. Contrato de practicaje.

Por el contrato de practicaje 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 por aguas portuarias o adyacentes.

Artículo 356. 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 357. 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 358. Responsabilidad por daños durante la ejecución del practicaje.

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 aquél, 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 armador.

4. En los supuestos establecidos en los apartados anteriores resultarán de aplicación las reglas de limitación de responsabilidad de armadores y prácticos.

CAPÍTULO IV

Del contrato de manipulación portuaria

Artículo 359. Concepto 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 360. Obligaciones.

1. La manipulación portuaria de mercancías puede incluir las operaciones de carga, descarga, estiba y destiba 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, podrá incluir 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 realización extemporánea.

Artículo 361. 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 quienes hayan asumido ante aquéllos la obligación de verificarlas.

Artículo 362. Documentación.

1. El operador portuario podrá recoger en un recibo escrito la recepción de las mercancías para su mani-

pulación, haciendo constar su condición y cantidad en tanto en cuanto sea posible determinarlas mediante su examen. Dicho recibo escrito podrá ser sustituido, a voluntad del operador, por un mero acuse de recibo que se hará constar añadiendo la fecha y la firma del operador en cualquier documento que le presente el cargador o receptor de las mercancías en el cual éstas queden debidamente identificadas.

2. La emisión y firma del documento que acredite la recepción de las mercancías será obligatoria si lo solicita el cargador o el receptor de las mismas. El operador, no obstante, podrá elegir entre la emisión del recibo escrito o la prestación de un mero acuse de recibo.

3. En caso de no haberse emitido el recibo o no haberse prestado el correspondiente acuse de recibo, se presumirá que el operador recibió las mercancías en buena condición aparente, salvo prueba en contrario.

Artículo 363. 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 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 recibir las.

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 laborables 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 15 días naturales en caso de daños no aparentes.

Artículo 364. Limitación de la responsabilidad.

1. Sin perjuicio de la pérdida del beneficio de la limitación de la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías prevista en el artículo 4.5.e) del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, o de lo previsto en el apartado 3 del artículo 320 de esta Ley, que serán asimismo aplicables 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 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 365. Aplicación del régimen de responsabilidad a las diversas acciones.

El régimen de responsabilidad del manipulador portuario 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 se dirige contra el manipulador portuario o contra los auxiliares que éste emplee para el cumplimiento de su prestación.

Artículo 366. 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 dicho porteador, transitario o comisionista.

Artículo 367. 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. En caso de pérdida total, dicho plazo contará desde el día en que hubieran debido ser entregadas.

Artículo 368. 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 369. Régimen jurídico y concepto de abordaje.

1. El abordaje se regulará por lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, los demás Convenios sobre esta materia de los que España sea Estado Parte y por las disposiciones de este Capítulo.

2. Se entiende por abordaje el choque en el que intervengan buques, embarcaciones o artefactos, del que resulten daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas.

3. 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.

4. Las disposiciones de este Capítulo se aplicarán en los abordajes en que intervengan buques de Estado, sin perjuicio de lo dispuesto en el Título I.

Artículo 370. Fundamento de la responsabilidad.

1. El armador del buque culpable del abordaje indemnizará los daños y perjuicios sufridos por el otro buque y por las personas y las cosas a bordo de los buques, así como los causados fuera de ellos. Cuando se trate de embarcaciones deportivas o de recreo esta obligación recaerá sobre su titular o propietario.

2. La relación de causalidad y la culpa en el abordaje deben ser probadas por quien reclama la indemnización.

Artículo 371. Abordaje por culpa compartida.

1. En caso de abordaje causado por culpa compartida por ambos buques, la responsabilidad de sus respectivos armadores 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 armadores a partes iguales.

Artículo 372. Supuestos de solidaridad.

1. Ambos armadores 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 armador que haya abonado una indemnización en virtud de dicha solidaridad gozará del derecho de regreso contra el otro armador en proporción al grado de culpa de su buque.

Artículo 373. Excepciones oponibles en caso de solidaridad.

El armador demandado en los supuestos de culpa compartida podrá oponer válidamente frente a los terceros las excepciones que, en su extensión, correspondieran al otro armador, especialmente las derivadas del título contractual que pudiera existir entre ellos o las aplicables por limitación de responsabilidad.

Artículo 374. 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 375. 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 procedimiento 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 376. 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.

CAPÍTULO II

De la avería gruesa

Artículo 377. 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 378. 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 379. 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 380. 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 subordinado al cumplimiento de ningún requisito formal a bordo.

Artículo 381. Causación culposa de la situación de peligro.

Cuando la situación de peligro que justifica el acto de avería gruesa se deba 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 382. Derecho de retención.

El armador 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 383. 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 384. Liquidación mediante expediente de jurisdicción voluntaria o judicial.

En defecto de liquidación privada, se procederá a la liquidación de la avería de acuerdo con los trámites previstos en la legislación procesal.

Artículo 385. 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, de jurisdicción voluntaria o judicial, para su liquidación.

Artículo 386. 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 armador.

CAPÍTULO III**Del salvamento****Artículo 387. Régimen jurídico.**

El salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, por los Protocolos que lo modifiquen de los que España sea Estado Parte y por las disposiciones de este Capítulo.

Artículo 388. 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 que no están en comunicación con las aguas del mar y no son utilizadas por buques de navegación marítima.

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 389. 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 regirán por estas normas los salvamentos efectuados por los buques y embarcaciones a que se refiere el apartado anterior, en cuyo caso el pre-

mio que corresponda se pondrá a disposición de la Administración u Organismo de que dependan, que proveerán a su equitativa aplicación.

Artículo 390. 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 391. 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 armador del buque están facultados para celebrar un contrato de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo.

Artículo 392. 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 armador. 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 393. Reparto del premio entre armador 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 armador 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 apartado 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 394. Prohibición de efectuar el salvamento.

Los servicios prestados a pesar de la prohibición expresa y razonable del armador 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 395. 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 garantía suficiente por el importe del premio que se reclame.

2. El armador 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 garantía suficiente 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 396. 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 de Estado extranjeros 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 apartado anterior.

Artículo 397. 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, armador o su representante, cargador y salvador.

Artículo 398. Bienes salvados de propiedad desconocida.

1. Quienes durante la navegación o desde la costa 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 apartado segundo, letra c), del artículo 8 del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo y en el artículo 395 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 3.000 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 411 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 399. Supuestos de aplicación y relación con el régimen del salvamento.

1. Las normas de este 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 400. Obligación de notificación.

1. Los capitanes y armadores 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 401. 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 402. Deber de balizamiento y de prevención de la contaminación.

Los armadores 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 1.^a DE LOS DERECHOS DE PROPIEDAD

Artículo 403. 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 404. 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 español una vez transcurridos tres años del naufragio o hundimiento, excepto la de los buques y embarcaciones de Estado.

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 405. 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 2.^a DEL RÉGIMEN DE LAS EXTRACCIONES

Artículo 406. Operaciones de exploración.

Las operaciones de exploración, rastreo y localización de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas 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 407. 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 408. 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 409. 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 410. 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 con arreglo a la legislación de patrimonio de las Administraciones Públicas.

Artículo 411. Extracción de bienes de comercio prohibido o restringido.

La extracción de armas, municiones, explosivos u otro material militar que pueda afectar a la Defensa nacional, incluidos los buques de guerra, 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 412. 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 413. Ámbito de aplicación.

1. Se regirá por lo dispuesto en este Capítulo la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación sufridos en las costas y zonas españolas de navegación, que proceda de buques, embarcaciones, artefactos y plataformas fijas, dondequiera que éstos se encuentren.

2. Se entenderá por contaminación la definida en el artículo 62 de esta Ley.

Artículo 414. Sujetos responsables.

1. Estará obligado a indemnizar los daños por contaminación el armador 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 armadores 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 415. Fundamento de la responsabilidad.

1. El armador 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 416. Culpa del perjudicado.

Si el armador 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 417. Alcance de la indemnización.

1. Serán indemnizables las pérdidas o daños causados por la contaminación fuera del buque.

2. También será indemnizable el coste 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 418. 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 armador según los artículos 415

y 416 y, además, la de que la contaminación se debió a un acto intencional del mismo armador. Igualmente podrá hacer uso de la limitación de responsabilidad aplicable según el artículo anterior.

Artículo 419. 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 420. 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 421. Derecho a limitar la responsabilidad.

El derecho a limitar la responsabilidad ante las reclamaciones nacidas de un mismo accidente, se regirá por lo dispuesto en el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad por Créditos Marítimos, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976, con las reservas hechas por España en el Instrumento de Adhesión, y en este Título.

Artículo 422. Relación con el régimen de responsabilidad.

El régimen de limitación de responsabilidad 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.

Artículo 423. Ámbito de aplicación.

1. Las normas de este 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 2 del Convenio Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad por Créditos Marítimos, enmendado por el Protocolo de 1996, que surjan como consecuencia de la explotación de los buques y embarcaciones destinados a la navegación marítima.

3. No serán limitables las responsabilidades relativas a artefactos navales ni a las plataformas fijas construidas para la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos o del subsuelo marino.

Artículo 424. Regímenes especiales de limitación.

1. Lo dispuesto en este Título se entiende sin perjuicio de los derechos de limitación específicos establecidos en esta 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 armador porteador o el fletador porteador podrá en cada caso optar por la aplicación del régimen de limitación específico a que se refiere el apartado anterior o bien por el de carácter global establecido en este Título.

CAPÍTULO II**De los créditos limitables****Artículo 425. 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 explotación 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 contrac-

tuales, irrogados directamente con ocasión de la explotación 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 posteriormente por tales medidas, salvo cuando las mismas hayan sido adoptadas en virtud de un contrato concertado con la persona responsable.

2. Las reclamaciones establecidas en el apartado 1, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad, estarán sujetas a limitación de responsabilidad con independencia de que la acción ejercitada posea naturaleza contractual o extracontractual.

Artículo 426. Reclamaciones excluidas de limitación.

1. No serán limitables las reclamaciones enumeradas en el artículo 3 del Convenio Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad por Créditos Marítimos, enmendado por el Protocolo de 1996.

2. Carecerán asimismo de limitación las reclamaciones de la Administración marítima o Autoridad Portuaria relativas a las remociones reguladas en el Título I de esta Ley.

CAPÍTULO III**De las sumas máximas de indemnización****Artículo 427. Límites generales.**

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 artículos 6 a 9 del Convenio Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad por Créditos Marítimos.

Artículo 428. Límites especiales.

1. 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.

2. Los límites de responsabilidad aplicables para los buques y embarcaciones con arqueo inferior a 300 toneladas son:

a) Un millón de Derechos Especiales de Giro para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales.

b) 500.000 Derechos Especiales de Giro para las demás reclamaciones limitables.

Artículo 429. Concurrencia de acreedores.

1. Las sumas obtenidas con arreglo a lo dispuesto en los artículos precedentes integrarán el correspondiente fondo, que será distribuido entre los acreedores que traigan causa del mismo accidente en proporción a la cuantía de sus reclamaciones reconocidas.

2. No obstante, si la cuantía dedicada a las reclamaciones por muerte o lesiones no basta para satisfacerlas en su totalidad, sus acreedores concurrirán por el remanente con los demás acreedores limitables para cobrar, en igualdad de rango, del fondo dedicado a la satisfacción de los créditos materiales

3. En todo caso, la Administración marítima y portuaria tendrá prelación en el cobro sobre todos los acreedores cuyas reclamaciones no sean por muerte o lesiones corporales, 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 430. 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 431. 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 apartado 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

Del fondo de limitación

Artículo 432. 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 de limitación, integrado por las sumas establecidas en el Capítulo III del este Título junto con los intereses legales devengados desde la fecha del accidente que originó la responsabilidad.

2. El fondo podrá ser constituido depositando la suma correspondiente o aportando garantía suficiente a juicio del órgano judicial.

Artículo 433. Destino del fondo y paralización de otras medidas.

1. El fondo constituido regularmente sólo podrá 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 titulares de créditos limitables carecerán de acción para perseguir cualesquiera otros bienes del deudor, así como frente a otros deudores del mismo crédito.

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 434. 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 III del Título IX de esta Ley.

2. El derecho a la constitución del fondo 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 435. Ámbito de aplicación.

Están sujetos a esta Ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima.

Artículo 436. Libertad de pactos.

1. 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.

2. Los seguros de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se registrarán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario.

CAPÍTULO II

De las disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo

SECCIÓN 1.^a DE LOS INTERESES ASEGURADOS

Artículo 437. 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 nulidad del contrato, salvo en el supuesto previsto en el artículo 451.

2. Los pactos contractuales en los que se establezca una presunción de la existencia del interés admitirán en todo caso prueba en contrario.

Artículo 438. 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 marítima.

Artículo 439. Interés en el buque.

El seguro del buque comprende, salvo pacto en contrario, el interés sobre sus partes integrantes, pertenencias y accesorios.

Artículo 440. 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 o armador del transporte de sus propias mercancías.

2. El valor asegurable del flete viene dado por su importe bruto.

Artículo 441. 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 2.^a DEL VALOR ASEGURADO, DEL SEGURO MÚLTIPLE Y DEL COASEGURO

Artículo 442. 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 apartado anterior se debiera a mala fe del asegurado, el contrato será nulo. El asegurador de buena fe podrá, no obstante, retener las primas vencidas y las del período en curso.

Artículo 443. 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 444. Seguro múltiple.

1. En caso de concurrir varios contratos de seguro sobre el mismo riesgo e interés y durante idéntico período de tiempo, 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.

En estos casos el tomador del seguro o el asegurado deberán, salvo pacto en contrario, comunicar a cada asegurador los demás seguros que estipule. Si por dolo se omitiera esta comunicación, y en caso de sobreseguro se produjera el siniestro, los aseguradores no estarán obligados a pagar la indemnización.

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.

3. Si el importe total de las sumas aseguradas superase notablemente el valor del interés, cualquiera de las partes del contrato podrá exigir la reducción de la

suma asegurada y de la prima, debiendo restituir el asegurador el exceso de las primas percibidas.

Artículo 445. Coaseguro.

1. Cuando mediante uno o varios contratos de seguros, referentes al mismo interés, riesgo y tiempo, se produce un reparto de cuotas determinadas entre varios aseguradores, previo acuerdo entre ellos y el tomador, cada asegurador está obligado, salvo pacto en contrario, al pago de la indemnización solamente en proporción a la cuota respectiva.

2. 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 civil, sin que tal actuación suponga solidaridad alguna entre los coaseguradores.

3. Cada coasegurador está obligado, salvo pacto en contrario, al pago de la indemnización solamente en proporción a la cuota respectiva.

El asegurador que ha pagado una cantidad superior a la que le corresponda podrá repetir contra el resto de los aseguradores.

Queda a salvo en todo caso el derecho de repetición de los coaseguradores frente al abridor en el supuesto de abuso de facultades.

4. Se considerará abridor, si la póliza no lo designa expresamente, al coasegurador que participe con mayor cuota en el seguro.

SECCIÓN 3.^a DE LOS RIESGOS DE LA NAVEGACIÓN

Artículo 446. 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 447. 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 448. Dolo y culpa del asegurado y sus 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 449. 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 4.^a DE LA CONCLUSIÓN DEL CONTRATO Y DEBERES DEL CONTRATANTE

Artículo 450. 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 451. 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 452. 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 celebre por cuenta de otra persona, el

deber de declaración se extenderá a las circunstancias conocidas o debidas de conocer por ésta.

2. El contratante del seguro deberá durante el curso del contrato comunicar al asegurador, tan pronto como le sea posible, todas las circunstancias que agraven el riesgo y sean de tal naturaleza que si hubieran sido conocidas por este en el momento de la perfección del contrato no lo habría celebrado o lo habría concluido en condiciones más gravosas.

Artículo 453. 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 al asegurador llegue el conocimiento de la reticencia o inexactitud, o antes de que transcurra el plazo señalado en el apartado 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 que no se cubriese el siniestro acaecido.

Artículo 454. 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. Si se han pactado primas periódicas, la primera de ellas será exigible una vez firmado el contrato. El lugar del pago será el domicilio del tomador, siempre que no se determine ningún lugar en la póliza.

2. La falta de pago de la prima o de alguna de las fracciones de prima 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 de la primera fracción de prima, 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 455. 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 sólo si hubiese concurrido dolo o culpa grave del asegurado o del tomador del seguro. 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 456. Deber de aminorar el daño.

1. El tomador del seguro o 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 apartado de este precepto, así como de los daños causados al objeto asegurado.

Artículo 457. Transmisión del interés asegurado.

1. En los seguros de buques y artefactos navales, de otros intereses del armador o 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 procedimientos de concurso 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 5.^a DE LA INDEMNIZACIÓN

Artículo 458. 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,

salvo en el supuesto de que el siniestro haya sido causado por mala fe del asegurado.

2. Corresponderá al asegurado la prueba de la existencia y del alcance del daño.

Artículo 459. 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 460. Exclusión del reemplazo.

El asegurador no podrá ser obligado a reemplazar o reparar los objetos asegurados.

Artículo 461. 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 462. 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 478 y 490.

Artículo 463. 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 464. 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 465. 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 466. 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 15 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.

5. Pagada la indemnización por el asegurador, con arreglo al contrato de seguro, este se subrogará en los derechos y acciones que correspondieran al asegurado hasta el límite de la indemnización, contra quien sea responsable del siniestro o de la agravación de sus consecuencias o de ambos.

El asegurador no podrá ejercitar en perjuicio del asegurado los derechos en que se haya subrogado. El asegurado responderá de los perjuicios que, por sus actos u omisiones, pueda causar al asegurador en su derecho a subrogarse.

El asegurador no tendrá derecho a la subrogación contra ninguna de las personas cuyos actos u omisiones den origen a responsabilidad del asegurado, de acuerdo con la ley, ni contra el causante del siniestro que sean, respecto del asegurado, pariente en línea directa o colateral dentro del tercer grado civil de consanguinidad, padre adoptante o hijo adoptivo que convivan con el asegurado. Pero esta norma no tendrá efecto si la responsabilidad proviene de dolo o si la responsabilidad está amparada mediante un contrato de seguro. En este último supuesto, la subrogación estará limitada en su alcance de acuerdo con los términos de dicho contrato.

En caso de concurrencia de asegurador y asegurado frente a tercero responsable, el recobro obtenido se reparará entre ambos en proporción a su respectivo interés.

SECCIÓN 6.^a DE LA PRESCRIPCIÓN

Artículo 467. 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 1.^a DEL SEGURO DE BUQUES

Artículo 468. 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 469. 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 15 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 desamarrear en el puerto de salida y termina cuando el buque fondea o amarra en el puerto de destino.

Artículo 470. 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 471. 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 472. Responsabilidad por abordajes.

1. El seguro de buques cubre la responsabilidad civil del armador 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 armador por los daños y perjuicios producidos por choque con construcciones o instalaciones fijas o flotantes.

Artículo 473. Navegabilidad del buque.

El asegurado deberá mantener la navegabilidad del buque, embarcación o aparato flotante asegurado durante toda la duración de la cobertura.

Artículo 474. 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 armador.

Artículo 475. Subrogación contra los miembros de la dotación.

El asegurador no podrá ejercer los derechos en que se subroga, en caso de siniestro, contra los miembros de la dotación del buque asegurado, salvo que éstos hubiesen causado el siniestro dolosamente.

Artículo 476. 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 477. Nuevo a viejo.

En la indemnización de daños del buque no se practicarán por el asegurador deducciones de nuevo a viejo.

Artículo 478. 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 479. 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 480. 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 478, o no se haya producido una pérdida total cubierta por el contrato.

Artículo 481. Subsidiariedad.

Las reglas de esta Sección se aplicarán al seguro del flete y a otros intereses del armador o naviero en cuanto sean compatibles con su propia naturaleza y lo consientan las cláusulas acordadas por las partes.

SECCIÓN 2.^a DEL SEGURO DE MERCANCÍAS

Artículo 482. 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 483. 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 484. 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 lleguen al de destino en el lugar determinado en la póliza.

Artículo 485. 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 486. 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 487. 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 488. 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 489. 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 apartado anterior.

Artículo 490. 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 478.

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 491. 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 3.^a DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD

Artículo 492. Ámbito 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 493. Obligación del asegurador y acción directa.

1. 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.

2. Los seguros de protección e indemnización se regirán por sus propias pólizas y se reconocerá la acción directa contra el asegurador cuando así se prevea en los Convenios Internacionales de los que España sea Estado Parte o en normas de la Unión Europea.

Artículo 494. 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 495. 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 496. 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.

TÍTULO IX

Especialidades procesales

CAPÍTULO I

Del embargo preventivo de buques

Artículo 497. Naturaleza y regulación de la medida.

1. La medida cautelar de embargo preventivo de buques, tanto nacionales como extranjeros, se regulará por el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, firmado en Bruselas el 10 de mayo de 1952, por lo dispuesto en esta Ley y, supletoriamente, por lo establecido en la Ley 1/2000, de 7 de enero, 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 498. Competencia.

Será competente para decretar el embargo preventivo de un buque, el tribunal que tenga competencia objetiva 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. No obstante, si el buque no llegara al puerto esperado, el tribunal del puerto de arribada perderá su competencia.

Artículo 499. Embargo por créditos marítimos.

1. Para decretar el embargo preventivo de un buque por crédito marítimo que se define en el artículo 1 del Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952, bastará que se alegue el derecho o créditos reclamados y la causa que los motive.

2. El Juez exigirá en todo caso garantía en cantidad suficiente para responder de los daños, perjuicios y

costas que puedan ocasionarse. Esta fianza podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el derecho, incluido el aval bancario.

Una vez fijada esa garantía, que como mínimo será del 15 por 100 del importe del crédito marítimo alegado, el tribunal podrá revisar su cuantía, de oficio o a instancia de parte, en atención al porte y a las dimensiones del buque, al coste derivado de la estancia del buque en el puerto, a su precio de mercado por día, a si está o no sujeto a línea regular, a si está o no cargado, así como a sus compromisos contractuales.

Artículo 500. Embargo por otros créditos.

1. 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.

Los buques españoles también podrán ser embargados por el órgano administrativo competente conforme a lo previsto en la normativa específica que resulte de aplicación.

2. En los embargos a que se refiere el apartado anterior, la inmovilización podrá ser sustituida, a juicio del órgano jurisdiccional o administrativo competente, por la anotación en el Registro de Bienes Muebles 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 de Bruselas de 10 de mayo de 1952.

Artículo 501. 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 502. Buques embargables.

Todo buque o embarcación respecto al cual se alegue un crédito marítimo podrá ser embargado en los términos y con el alcance del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952.

Artículo 503. Tramitación procesal de la medida de embargo.

Se presumirá que en el embargo de buques concurren el peligro por mora procesal y la urgencia de que tratan los artículos 728, 730.2 y 733.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Artículo 504. 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 atribuciones.

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 505. Notificación del embargo.

Una vez acordado y verificado el embargo, y garantizada la traba, se notificará al capitán o al consignatario del buque, con entrega de copia de la demanda formulada y del auto que lo acuerda.

Artículo 506. 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 507. Jurisdicción sobre el fondo del litigio.

En aquellos casos en que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 del Convenio de Bruselas de 1952, los tribunales españoles no resulten compe-

tentes 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 30 días ni mayor de 90 para que el titular del crédito marítimo acredite el inicio de un procedimiento 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.

CAPÍTULO II

De la venta forzosa de buques

Artículo 508. Regulación.

En todo lo no previsto en esta Ley, la venta forzosa del buque se ajustará a lo prevenido en la Ley de Enjuiciamiento Civil o en la normativa administrativa que resulte de aplicación para la subasta de los bienes muebles sujetos a publicidad registral.

Artículo 509. Notificación de la venta forzosa.

Antes de proceder a la venta forzosa del buque, la autoridad judicial o administrativa competente notificará dicha venta:

a) Al registrador titular del Registro de Bienes Muebles, 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 4 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, siempre que el juez u órgano administrativo competente hubiera recibido notificación de sus respectivos créditos.

Artículo 510. 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 la autoridad judicial o

administrativa que entienda del proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas.

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 interesada que se indican en el artículo anterior, si fueren conocidas, a través de los medios establecidos en la Ley de Enjuiciamiento Civil o en la normativa administrativa, según se trate de una venta judicial o administrativa, respectivamente, por correo certificado, por medios electrónicos 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 511. 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.

3. La interposición de tercerías de mejor derecho en el procedimiento administrativo de apremio se registrará por lo dispuesto en su normativa específica.

Artículo 512. 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 513. 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 514. 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 artículo 4.1.a) del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 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 III

Del procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos

Artículo 515. Competencia.

1. Será competente para conocer de la constitución del fondo de limitación de responsabilidad, el Juez de lo mercantil 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 516. 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 517. Invocación en otros procedimientos.

1. Cuando la limitación se alegue en un procedimiento judicial penal, contencioso-administrativo o de lo social o en un procedimiento administrativo, la solicitud de constitución del fondo se presentará ante el Juzgado de lo mercantil del mismo lugar, acreditándolo mediante testimonio al Juzgado de lo Penal, de lo Contencioso-administrativo o de lo 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 de lo mercantil 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 518. Contenido de la solicitud.

La solicitud de constitución del fondo de limitación se presentará por escrito firmado por el abogado y el procurador, en el que se harán constar los hechos relevantes referentes a la limitación que se invoca, acompañando los siguientes documentos:

a) 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 esta 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 sustituirse por una garantía suficiente a favor del Juzgado otorgada por una entidad financiera autorizada a operar en España.

b) Copia auténtica del certificado de arqueo.

c) Lista de tripulantes del buque en el momento del accidente.

d) En el caso de que la limitación se refiera a reclamaciones por muerte o lesiones de los pasajeros, certificado del número máximo de pasajeros que el buque está autorizado a transportar.

e) Copia auténtica del certificado de navegabilidad del buque.

f) Certificado de la autoridad monetaria sobre la conversión en euros del derecho especial de giro en el momento de constituirse el fondo.

g) Documento en que conste el cálculo del importe de la limitación.

h) Lista de acreedores sujetos a limitación, con indicación de su domicilio, si se conoce, el título de su reclamación y su importe estimado.

Artículo 519. Admisión y subsanación.

1. El juez dictará auto admitiendo la solicitud si se cumplen 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 520. 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 u otras medidas cautelares sobre el buque u otros bienes propiedad de la persona titular del derecho a limitar. La misma pérdida de acciones se producirá frente a otros deudores del mismo crédito.

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 521. Nombramiento de comisario-liquidador.

1. En el auto señalado en el artículo anterior, el Juzgado acordará el nombramiento de un comisario-liquidador.

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 522. Formación de piezas y reparto provisional.

1. El comisario-liquidador formará tres piezas separadas. La primera se dedicará a la regulación del estado pasivo del fondo, la segunda contendrá todo lo

pertinente al estado activo y la tercera será la pieza de reparto.

2. El comisario-liquidador podrá proponer al Juez, cuando lo estime conveniente, un reparto provisional de parte del fondo. Si el juez lo aprobare, el comisario-liquidador podrá efectuar pagos adelantados, dentro de los límites que en su caso se establezcan, que serán siempre a cuenta de lo que proceda conforme al reparto definitivo.

Artículo 523. Publicidad de la formación de los estados.

1. Firme el auto que declara 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 del crédito. 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 524. Auto de formación del estado pasivo.

1. El constituyente 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 el estado pasivo.

2. El comisario-liquidador presentará un informe al Juzgado con la lista de los créditos admitidos en el estado pasivo 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 mediante 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 525. Auto de formación del estado activo.

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 20 días.

2. Las impugnaciones deberán presentarse en el plazo máximo de tres meses una vez 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 validez 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 526. Complemento del estado activo.

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. De no hacerlo, perderá el derecho a limitar su responsabilidad con los efectos previstos en el artículo siguiente.

Artículo 527. Terminación por improcedencia de la limitación.

Si por resolución firme se estableciera la improcedencia de la limitación de responsabilidad, el juez declarará terminado el trámite. No obstante, se retendrá, durante 60 días, el aval o cantidad depositada para asegurar las reclamaciones que se presentaran ante el juez competente y también como garantía de la ejecución de las que ya hubieren sido presentadas.

Artículo 528. 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 esta Ley. Esta propuesta será notificada a los acreedores, que podrán impugnarla en un plazo de 20 días.

2. El Juzgado resolverá, a la vista del Informe definitivo del comisario-liquidador, mediante auto que será recurrible en reposición y apelación.

CAPÍTULO IV

Del procedimiento sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque

Artículo 529. Juez competente.

Para conocer del procedimiento regulado en este Capítulo será competente el Juzgado de lo mercantil del lugar de destino fijado en el conocimiento para la entrega de las mercancías al porteador.

Artículo 530. 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, siempre que preste la caución fijada por el Juez.

Artículo 531. Contenido de la denuncia.

En la denuncia que el tenedor desposeído haga al Juez deberá indicar las menciones del conocimiento a que se refiere el artículo 298 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 532. Traslado de la denuncia y alegaciones.

Admitida la denuncia, el Juez dará traslado de la misma al porteador, ordenándole que, si se presentara 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 fueran personas distintas del tenedor y con domicilio conocido. Todos podrán formular ante el Juez, dentro de los diez días siguientes, las alegaciones que estimen oportunas.

Artículo 533. 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 artículo anterior, ordenará inmediatamente que la denuncia se publique en el Boletín Oficial del Estado, fijando un plazo de un mes, desde la fecha de publica-

ción, 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 534. 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 535. Irreivindicabilidad del conocimiento y acciones de daños y perjuicios.

Lo establecido en este Capítulo se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 299 de esta Ley.

Disposición adicional 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.

Disposición adicional segunda. Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles y Registro de Buques y Empresas Navieras.

1. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Justicia y de Fomento en el ámbito de sus respectivas competencias, dictará las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de las normas previstas en esta Ley sobre Registro de Bienes Muebles y el Registro de Buques y Empresas Navieras.

2. Reglamentariamente, a propuesta de los Ministerios de Fomento y de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, en el ámbito de sus respectivas competencias, se asegurará la coordinación del Registro de

Buques y Empresas Navieras y del Censo de la Flota Pesquera Operativa.

Disposición adicional 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 el artículo 428 de esta Ley, con objeto de mantener su cobertura.

2. Las revisiones de las cuantías de los Convenios a los que se remiten las reglas de responsabilidad de los artículos 319, 320, 336, 364 y 427 de esta Ley sólo procederán en virtud las modificaciones que se vayan produciendo en las mismas en los Tratados Internacionales aplicables.

3. Reglamentariamente se podrán establecer los supuestos en los cuáles se puedan constituir mecanismos de garantías alternativos a los seguros obligatorios previstos en los artículos 39, 337, 418 y 496 de esta Ley.

Disposición adicional 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 previsto en la Ley de Enjuiciamiento Civil, según corresponda en razón de la cuantía reclamada.

Disposición adicional 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 211 de esta 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 30 y 85 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 226 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 32 y 81 de esta Ley.

2. Las actuaciones seguidas y las notificaciones practicadas al capitán del buque se entenderán seguidas y practicadas al armador 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 este artículo en relación con un buque extranjero, la Administración competente informará 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 Administración 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.

Disposición adicional sexta. Contratación electrónica.

1. En lo relativo a la utilización de las técnicas informáticas electrónicas y telemáticas, para la celebra-

ción de los contratos a que se hace mención en esta Ley, y a las comunicaciones relacionadas con los mismos, se estará a lo dispuesto en la Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la sociedad de información y de comercio electrónico, en la Ley 59/2003, de firma electrónica, en esta Ley y en el Derecho comunitario.

2. Las partes podrán acordar en cualquier momento el cambio de soporte de la documentación contractual. En tal caso incluirán en toda documentación posterior un aviso adecuado del cambio producido así como, en su caso, de la duración de dicho cambio.

Disposición adicional séptima. Acciones del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

El ejercicio de las acciones que se prevén en esta Ley para el contrato de compraventa, en el Capítulo VI del Título II, será incompatible con el ejercicio de las acciones derivadas de falta de conformidad del bien con el contrato, previstas en el Título V del Libro Segundo del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.

Disposición adicional octava. Buques de guerra españoles.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 8.3, los comandantes de los buques de guerra españoles pertenecen a la Armada.

Disposición transitoria única. Expedientes de salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones.

1. Los expedientes administrativos sobre auxilios, 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.

2. Hasta la creación de las Juntas Arbitrales Marítimas las acciones relativas a los premios por salvamento y a las remuneraciones por remolques de fortuna previstas en esta Ley seguirán siendo ejercidas ante los órganos de la Armada, conforme a las normas de jurisdicción y procedimiento establecidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre.

Disposición derogatoria única. Derogación de normas.

1. 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:

a) 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.

b) Los artículos 951 y 952 del Código de Comercio, salvo en lo referente al transporte terrestre.

c) La Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes.

d) La Ley de Hipoteca Naval, de 21 de agosto de 1893.

e) La Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, excepto las disposiciones del Título II.

f) La Ley 2/1967, de 8 de abril, sobre embargo preventivo de buques extranjeros por créditos marítimos.

g) Los artículos 77, 78, 109 a 112, y el artículo 127 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. Las disposiciones contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias y podrán ser derogadas o modificadas por el Gobierno a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa y Fomento.

Disposición final primera. Reforma de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

Uno. El apartado 2 del artículo 681 de la Ley de Enjuiciamiento Civil 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 190 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 Administración competente y en el caso de la letra b) será necesario que se presente testimonio de la ejecutoria en que conste la declaración de concurso.»

Dos. El apartado 3 del artículo 685 de la Ley de Enjuiciamiento Civil queda redactado de la siguiente forma:

«3. A los efectos del procedimiento regulado en el presente capítulo se considerará título suficiente para despachar ejecución el documento privado de constitución de la hipoteca naval inscrito en el Registro de Bienes Muebles conforme a lo dispuesto en el artículo 178 de la Ley General de Navegación Marítima.»

Disposición final segunda. Modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Uno. El apartado 1 del artículo 7 de la Ley 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 Marítima.

La navegación de los buques que se lleve a cabo por aguas continentales interiores, 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.»

Dos. El apartado 4 del artículo 7 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante quedará redactado del modo siguiente:

«4. Tendrán el carácter de navegaciones de interés público aquéllas que la Administración competente considere precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí. En el ámbito de las competencias del Estado el Gobierno podrá establecer, en su caso, que la prestación de todas o alguna de estas navegaciones se realice con imposición de obligaciones de servicio público con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino o procedencia de las islas Baleares, islas Canarias, Ceuta y Melilla o bajo el régimen de contrato administrativo especial en atención a la satisfacción de forma directa o inmediata de la finalidad pública que aquéllas representan.»

Tres. En el artículo 74 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se añaden dos nuevos puntos 7 y 8 con la siguiente redacción:

«7. La tutela de la protección marítima de los buques.

8. El ejercicio efectivo de la jurisdicción y control sobre los buques civiles abanderados y registrados en España.»

Cuatro. Los apartados 1 a 4 del artículo 75 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante tendrán la siguiente redacción:

«1. El Registro de Buques y Empresas navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de los buques civiles abanderados en España y de las empresas navieras españolas.

2. A efectos de su identificación, en la hoja de asiento de los buques se harán constar su nombre, matrícula, numeración de la Organización Marítima Internacional (número OMI), pabellón, arqueo y cualesquiera otros datos que puedan resultar pertinentes, así como sus modificaciones. Deberán constar también los actos y contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

3. En la inscripción de las empresas navieras se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que sean explotados por ellas, y cualquiera otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.

4. La inscripción en el Registro de Buques y Empresas navieras no exime del cumplimiento, en su caso, de los deberes de inscripción en otros Registros públicos.

Deberá quedar garantizada la necesaria coordinación entre los asientos de este Registro y los de Bienes Muebles y Mercantil.»

Cinco. El apartado 2 del artículo 76 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante tendrá la siguiente redacción:

«2. Estarán facultados para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes a la Unión Europea o al Espacio Económico Europeo siempre que, en los dos últimos supuestos, designen un representante en España.

Si los buques a los que se refiere el párrafo anterior estuvieran dedicados a la náutica de recreo o deportiva sin finalidad mercantil, no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.»

Seis. Los apartados 1, 2, 3 y 5 del artículo 79 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante tendrán la siguiente redacción:

«1. Las Empresas navieras españolas podrán importar los buques mercantes precisos para su actividad, previa acreditación de su baja en el registro de procedencia y la superación de los controles técnicos referentes a la seguridad marítima, a la prevención de la contaminación marina y otros que puedan ser pertinentes de acuerdo con la normativa en vigor.

2. Las Empresas navieras españolas podrán exportar los buques mercantes españoles de su propiedad, previa baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras.

3. Las solicitudes de baja serán presentadas por el titular registral del buque ante la Dirección General de la Marina Mercante, entendiéndose otorgada la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de cuarenta y

cinco días, excepto si pesaran sobre el buque hipotecas o gravámenes inscritos en la Sección de buques del Registro de Bienes Muebles, en cuyo caso se entenderá denegada.»

«5. Lo dispuesto, en este artículo se entiende sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre comercio exterior y la normativa específica de la Unión Europea.»

Siete. Los apartados 1 a 3 del artículo 81 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante tendrá la siguiente redacción:

«1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes abanderados en España o en alguno de los restantes Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes abanderados en alguno de los Estados mencionados en el párrafo anterior aptos y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las Empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por la Administración competente para contratar y emplear buques mercantes de otros Estados para efectuar navegaciones de cabotaje.

2. La realización, con finalidad mercantil, de navegaciones de línea regular de cabotaje que, a tenor del apartado 4 del artículo 7 de esta ley, se consideren de interés público se prestará de acuerdo con lo dispuesto en dicho artículo.

3. La realización, con finalidad mercantil, de navegaciones de línea regular de cabotaje que no sean consideradas de interés público se prestará de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2 artículo 80 de esta Ley.»

Ocho. El tercer párrafo del apartado 3 del artículo 87 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante tendrá la siguiente redacción:

«La Administración marítima colaborará con las Administraciones Públicas competentes, a petición de las mismas, en la ejecución de los planes que éstas elaboren para preservar y combatir los efectos de la contaminación marina sobre la zona marítimo-terrestre.

Tales planes deberán coordinarse con el Plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino y, en su caso, con los programas sectoriales y territoriales que lo desarrollen.»

Nueve. El párrafo b) del apartado 1 de la disposición final segunda de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante tendrá la siguiente redacción:

«b) La organización de las Juntas Arbitrales Marítimas a las que se refiere la Disposición adicional cuarta de la Ley General de Navegación Marítima.»

Diez. A la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se le añade una nueva disposición adicional vigésimo quinta que tendrá la siguiente redacción:

«Disposición adicional vigésimo quinta. Obligaciones por causa de utilidad pública o interés social.

La Administración Marítima, en aplicación del artículo 83 de esta Ley, podrá obligar a las empresas navieras que realicen tráficos marítimos, a la intercambiabilidad de billetes y sujeción de horarios establecidos.

El cumplimiento de estas obligaciones por parte de las empresas navieras tendrán la consideración de conducta exenta por ley a los efectos previstos en el apartado 1 del artículo 4 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.»

Once. El apartado Seis, letra a), de la disposición adicional decimoquinta de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante quedará redactado del modo siguiente:

«a) Nacionalidad: El Capitán y el primer Oficial de los buques deberán tener, en todo caso, la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo al menos, en su 50 por 100.

No obstante lo anterior, cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, cuando medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el Ministerio de Fomento podrá autorizar a las Empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que quede garantizada la seguridad del buque y la navegación, teniendo en cuenta las formalidades establecidas en la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.»

Disposición final tercera. Reforma de la Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal.

El apartado 3 del artículo 76 de la Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal queda redactado de la siguiente forma:

«3. Los titulares de privilegios marítimos y de créditos con privilegios sobre las aeronaves podrán separar

los bienes sobre los que recaigan mediante el ejercicio de las acciones que tengan reconocidas en su legislación específica, siempre que las ejerciten dentro del plazo fijado para la impugnación del inventario.

Si de la ejecución separada resultara remanente a favor del concursado se integrará en la masa activa.»

Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Se añaden dos nuevos apartados 5 y 6 a la disposición transitoria primera de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, con la siguiente redacción:

«5. Las concesiones otorgadas al amparo de lo establecido en esta disposición transitoria serán transmisibles, previa autorización de la Demarcación o Servicio de Costas, por «actos inter vivos», subrogándose el nuevo titular en los derechos y obligaciones derivados de la concesión.

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en el plazo de tres meses. Dicho plazo se computará, en el caso del tanteo, desde la notificación por el concesionario de las condiciones en que va a proceder a transmitir la concesión, entre las que necesariamente habrán de reflejarse las relativas al precio y forma de pago y, en el caso del retracto, desde que tenga conocimiento expreso el citado Departamento.

6. El procedimiento para el otorgamiento de las concesiones previstas en esta disposición transitoria para el reconocimiento de los usos y aprovechamientos existentes a la entrada en vigor de esta Ley, requerirá exclusivamente la acreditación por su titular de dichos usos y aprovechamientos y de los demás requisitos establecidos en esta disposición así como la audiencia

previa a su otorgamiento por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.»

Disposición final quinta. Competencia estatal.

Esta Ley se ampara en los apartados 6, 8 y 20 del artículo 149. 1. de la Constitución.

Disposición final sexta. Aplicación de convenios internacionales para la protección y preservación del medio marino.

El Gobierno y los Ministerios en el ámbito de sus respectivas competencias adoptarán las disposiciones reglamentarias precisas para la aplicación en las zonas españolas de interés para la navegación de las normas de los Convenios Internacionales dirigidos a la protección y preservación del medio marino en los que España sea Estado parte. En especial, se adoptarán las normas precisas para la aplicación del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, hecho en Londres el 13 de febrero de 2004.

Disposición final séptima. Gibraltar.

El presente texto legal no puede ser interpretado como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativos a los espacios marítimos de Gibraltar, que no estén comprendidos en el artículo 10 del Tratado de Utrecht, de 13 de julio de 1713, entre las Coronas de España y Gran Bretaña.

Disposición final octava. Entrada en vigor.

Esta Ley entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**