

# INDICE DE CONTENIDOS

	PÁGINA
LEY 14/2014, de 24 de Julio de NAVEGACIÓN MARÍTIMA	3
ASUNTOS DE INTERÉS PARA LA NÁUTICA DEPORTIVA	
Concepto de embarcación de recreo	173
Compraventa de embarcaciones deportivas	174
Otras formas de transmisión	178
Tributación	179
Motos de agua	194
Seguros	199
Información meteorológica	202
Comunicaciones marítimas	205
Señales de peligro	211
Titulaciones de recreo	213
Normas de seguridad y recomendaciones	218
Prevención de vertidos	260
HOMOLOGACIÓN DE EQUIPOS MARINOS	262
BALIZAMIENTO DE PLAYAS	265



# **LEY 14/2014, de 24 de Julio de NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

**FELIPE VI**

**REY DE ESPAÑA**

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente ley.

## **PREÁMBULO**

### **I**

La Ley de Navegación Marítima lleva a cabo una reforma amplia del Derecho marítimo español contemplando todos sus aspectos. Se trata de una renovación que no busca una mera actualización y codificación, sino que también responde a su imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo.

Esta norma permite superar las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia, cuya cabecera está todavía constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885. Al mismo tiempo, pone fin a las carencias que en estos últimos años se han detectado en relación a una pluralidad de intereses nacionales cuya tutela debe ser reforzada. Es el caso de la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente y del patrimonio cultural subacuático, el uso del mar territorial, la lucha contra la contaminación, los intereses españoles en materia de pesca, la extranjería y la inmigración, o la lucha contra el contrabando.

La ley regula el marco en el que se inscriben las actividades propias del tráfico marítimo, constituido por el propio medio geográfico y los espacios físicos que la hacen posible, así como los instrumentos y los vehículos, garantizando la necesaria coherencia del Derecho español con los distintos convenios internacionales en materia de Derecho marítimo. Esta amplitud conlleva que esta Ley incluya prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto de Derecho público como privado.

## II

El título preliminar responde a las orientaciones más modernas del Derecho marítimo, recogiendo en el artículo 2 la regla de interpretación de la ley de conformidad con los convenios internacionales vigentes en España. Esta vocación de uniformidad conlleva el propósito 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 que, en muchos casos, no se ajusta a los mismos. Esto explica también la técnica legislativa empleada, basada en la remisión a los convenios vigentes en cada materia, reservándose la ley el papel de dotar de contenido los espacios que esos tratados internacionales dejan a los Estados.

## III

El título I se inspira, principalmente, en 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 seis capítulos en los que se formula una regulación básica y sistemática de la policía de la navegación, que se completa con la normativa en materia de puertos del Estado y de marina mercante. Estas normas despliegan su eficacia frente a buques nacionales y extranjeros que navegan o se detienen en alguna de nuestras aguas. La aplicación del régimen de policía de la navegación obedece principalmente a un criterio territorial, sin perjuicio del respeto a las competencias del Estado del pabellón, que ha llevado al Derecho internacional a configurar los conceptos de Estado ribereño y Estado rector del puerto. El campo de aplicación de este título I se delimita tanto en clave territorial –dentro de los espacios marítimos españoles la ley rige para todos los buques– como por la llamada ley del pabellón –quedan sujetos a ella los buques españoles, donde quiera que se encuentren–. En el capítulo VI se recogen las especialidades reconocidas a los buques de Estado extranjeros.

En el régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto rige el principio de soberanía del ribereño, en torno al cual se articulan las competencias judiciales y administrativas sobre todos los buques que no sean de Estado.

## IV

El título II comienza la regulación del estatuto jurídico del buque definiéndolo como vehículo destinado a la navegación, que cubre

también situaciones estáticas transitorias, como es el buque en construcción, fondeado, varado o en desguace. Esta noción excluye por tanto los artefactos navales –caracterizados por su permanencia a flote en un lugar o punto fijo de las aguas– y las plataformas fijas –toda estructura o instalación susceptible de realizar operaciones de explotación de los recursos naturales marítimos o de destinarse a otras actividades, emplazada sobre el lecho del mar, anclada o apoyada en él–. A la nota inherente de movilidad que caracteriza al buque se suma su capacidad para el transporte de personas o cosas a todos los fines. Con ello se prescinde de las distinciones de buque público o privado; civil o militar; mercante o de recreo, deportivo o científico. Cuando su tamaño sea menor de veinticuatro metros o carezca de cubierta corrida se calificará de «embarcación» y reglamentariamente podrán configurarse como «unidades menores» las más pequeñas.

Los artefactos navales, caracterizados tanto por su flotabilidad como porque no están destinados a navegar, se diferencian de las obras o construcciones fijas que aun pudiendo sustentarse total o parcialmente mediante flotación, tienen la consideración de bienes inmuebles con arreglo al Código Civil (como es el caso de las llamadas islas artificiales, rígidamente unidas al lecho de las aguas, o de las instalaciones portuarias). El requisito adicional de los artefactos de aptitud para albergar personas o cosas deja fuera del concepto a las boyas, balizas y demás pequeños artificios flotantes, generalmente utilizados para la seguridad de la navegación o la señalización de la pesca. La característica de permanencia, propia de los artefactos, es precisamente el atributo que justifica un régimen sustantivo y registral no siempre coincidente con el de los buques.

Las transformaciones materiales de los buques y embarcaciones y los cambios jurídicos que se derivan de su participación en el tráfico mercantil determinan la necesidad de su identificación y de que quede constancia pública de las relaciones que soportan en su condición de bienes muebles de significativo valor económico. Su carácter registrable hace jurídicamente posible su hipoteca, sin menoscabo de su calificación de cosa mueble. Y se reconocen las situaciones 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 particular, la novedosa regulación del tanteo).

La publicidad es crucial en el tráfico patrimonial y se lleva a cabo a través de la inscripción en el Registro de Bienes Muebles (Sección de buques), que ha de coordinarse con el Registro de Buques y Empresas Navieras. Ambos tienen atribuida distinta función. El Registro de Bienes Muebles producirá los efectos jurídicos propios de

la publicidad material de titularidades y gravámenes, frente a la significación típicamente administrativa del Registro de Buques y Empresas Navieras.

La norma sobre adquisición de la propiedad articula, con carácter dispositivo, el régimen jurídico de los contratos de construcción y de compraventa. El contrato de construcción regula el tema principal del paso de la propiedad y de los riesgos según las prácticas contractuales más difundidas en el tráfico. En el contrato de compraventa se mantiene en materia de riesgo de la venta la concepción marítima tradicional, de signo contrario a la civil, prestando especial atención a la interferencia que la venta del buque puede producir sobre los contratos de utilización en vigor. A este respecto la buena fe impone deberes informativos para el comprador del buque, a los que la ley conecta un efecto subrogatorio sobre el fletamento y los contratos de alquiler, que no se producirá en caso contrario. No obstante tal omisión sí generará las correspondientes responsabilidades tanto frente al comprador como a las otras partes de los contratos de utilización.

Se prescinde definitivamente de las figuras de los préstamos a la gruesa ventura o riesgo de nao, para asentar el crédito marítimo sobre un sistema de privilegios simplificado, reduciéndolos a los que se aceptan internacionalmente por el Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, incluyendo la extensión de la garantía para los créditos salariales de origen dudoso a todos los buques gestionados por una misma empresa.

## V

Idéntico propósito modernizador preside la renovación que el título III lleva a cabo en el régimen de los sujetos de la navegación, empezando por la figura del armador, que no excluye pero sí desplaza a un plano secundario la del propietario del buque. La diferencia entre propietario y armador permite distinguir entre la simple cotitularidad del buque y el verdadero condominio naval. La explotación mercantil en común bajo un régimen de mayoría permite calificar la relación como algo distinto a la copropiedad y a quienes la protagonizan como verdaderos armadores y navieros.

La idea de que no se puede ser armador sin posesión del buque y sin su utilización en la navegación y la de que para serlo no tiene que ejercerse una actividad empresarial es importante porque tiene consecuencias de régimen. Así es porque todo armador (propietario o no) puede inscribirse en el Registro de Bienes Muebles; pero solo el que hace navegar su buque con finalidad empresarial es empresario y, como tal, tendrá acceso al Registro Mercantil. Por otra parte, la ley conserva el concepto de naviero –ya recogido en la legislación de

puertos del Estado y de la marina mercante– limitándolo a quienes se dedican a la explotación de buques mercantes (excluidos los dedicados a la pesca). Cuando además tengan la posesión, serán también armadores.

De conformidad con esta regulación, el armador es el primer interesado en inscribirse como tal en los registros que procedan. Del mismo modo el propietario de un buque que no lo dedique directamente a la navegación no querrá asumir las consecuencias y responsabilidades que deriven de una utilización a la que es totalmente ajeno. Por esa razón la ley faculta al simple propietario a solicitar la inscripción como armador de aquel que verdaderamente posee y utiliza el buque. Corresponde exclusivamente al armador hacer frente a los actos y omisiones de la dotación del buque y a las obligaciones contraídas por su capitán. Esta regla tiene muy pocas excepciones, derivadas principalmente de normas internacionales. En el ámbito de la navegación deportiva o de recreo, quien aparezca inscrito como dueño en el Registro de Bienes Muebles o en el Registro de Buques y Empresas Navieras viene considerado *ex lege* como armador, sin posibilidad de prueba en contrario.

La ley también coordina las normas administrativas y mercantiles aplicables al personal marítimo con el Derecho del trabajo, régimen propio de la dotación. Esta regulación complementa, por una parte, lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW, 78/95 (buques mercantes) y en el Convenio Internacional del mismo nombre para el personal de los buques pesqueros (STCW-F/95), que contienen el régimen internacional de lo que la ley llama «De la titulación, certificación e inspección», y, por otra parte, el régimen de las dotaciones mínimas de seguridad, objeto de regulación tanto en el Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/88), como en el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (CTM o MLC 2006), todos ellos vigentes en España.

Se habla de la dotación en sentido amplio, entendida como el conjunto de todos los individuos embarcados bajo contrato de enrolamiento. Este concepto jurídico viene a concretar, para un buque determinado, el más genérico de «gente de mar» o «marinos» recogido en el aludido CTM 2006.

Queda garantizada la libertad profesional del capitán para tomar decisiones autónomas en materia de seguridad y protección del medio ambiente. Para ello se recoge de forma sintética y clara el poder que ostenta para actuar en interés del buque, con legitimación activa y pasiva para comparecer 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. Se aclara la responsabilidad del armador por los actos ilícitos del capitán frente a terceros (tanto si son de origen contractual como extracontractual), regulándose la «protesta de mar» como instrumento probatorio exento de formalismo, que obliga al capitán a dejar constancia en el Diario de Navegación de los acaecimientos ocurridos durante el viaje y a certificarlos luego de forma unilateral en la protesta.

## VI

En el título IV, la regulación de la responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas mantiene el régimen vigente, contenido en las Reglas de La Haya-Visby ratificadas por España y por la generalidad de los países marítimos. Según la OCDE, estas Reglas regulan actualmente el 95 por 100 del comercio marítimo mundial. Se han unificado los regímenes de responsabilidad del porteador, aplicables al transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque –nacional o internacional–, y al fletamento en sus distintas modalidades. Este régimen reviste carácter de Derecho necesario (inderogable para las partes, en beneficio del titular del derecho sobre las mercancías) en los transportes contratados en régimen de conocimiento de embarque, por ser un sector donde la capacidad de negociación de los usuarios del servicio es más limitada. Cuando exista póliza de fletamento el régimen legal tendrá carácter derogable, dada la posición de igualdad entre fletadores y armadores. Consecuentemente, pueden ser válidas las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad que pacten. La ley ha tenido en cuenta los últimos convenios en esta materia, especialmente las conocidas Reglas de Rotterdam, previendo así ulteriores modificaciones de su articulado cuando entren en vigor.

Las soluciones recogidas en el texto no se separan de la práctica usual, por lo que el fletamento se configura como contrato de transporte. El fletamento autónomo sigue cumpliendo el modelo del transporte que alguien realiza en beneficio de otro, que paga por ello, moviéndose de origen a destino y procurando el desplazamiento solicitado. El tipo contractual unificado que contempla la ley se compagina con la previsión de especialidades cuando son necesarias, como sucede con los fletamentos por viaje, el fletamento por tiempo y el traslado de mercancías bajo conocimiento. Se deja fuera de ese tipo legal la contratación de buques a otros fines distintos (tendido de cables, investigación oceanográfica, actuaciones de rompehielos), supuestos en los que sólo serán de aplicación las normas de ese tipo jurídico que son imprescindibles y adecuadas (las relativas a la puesta a disposición, empleo del buque, flete y extinción anticipada).

También se regulan los contratos de pasaje, el remolque (en su doble modalidad de remolque-maniobra y remolque-transporte), el arrendamiento de buque (ya sea a casco desnudo o armado, equipado), cuya disciplina se articula siguiendo las soluciones más equilibradas del derecho de los formularios, y el arrendamiento náutico, conocido comúnmente como chárter y que goza de particularidades propias.

## VII

El título V recoge los llamados contratos auxiliares de la navegación, que incorporan los patrones que ha ido generando la vida del tráfico. Es el caso de 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). La atención se centra en la definición del régimen de responsabilidad propia de los modelos mercantiles de la comisión o de la agencia, como prototipos de los contratos de gestión de intereses ajenos.

La gestión naval proporciona a los propietarios auxilio en materia comercial, náutica, laboral y aseguradora. En el caso de que el gestor no indique el nombre de su armador o naviero al celebrar los contratos, responderá solidariamente con él, aunque tal responsabilidad puede limitarse. También cabe esa limitación en el contrato de manipulación portuaria. Su 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. En la prestación de sus servicios éstas quedan sujetas a responder por culpa presunta, aunque en compensación tienen también reconocido un derecho de retención en tanto no se les pague lo que se les deba. 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. En cambio, si el consignatario oculta el nombre del naviero, responderá solidariamente con él.

El practicaje, configurado como asesoramiento, impone una actuación interactiva con el capitán (a quien corresponde la decisión última) y con la propia dotación. Por ello se considera culpa exclusiva del práctico la que derive de aspectos que sólo dependen de él, como sucede con la inexactitud o la omisión del asesoramiento necesario o la falta de apoyo técnico debido. Por el contrario, se imputa al capitán

la falta o el defectuoso seguimiento de instrucciones correctas y oportunamente recibidas, así como la incapacidad para identificar las instrucciones insuficientes (que debe complementar) o descartar las erróneas (que está obligado a corregir). Dada la frecuente confluencia de culpas, el armador queda sujeto a soportar los daños propios y viene obligado a resarcir los ajenos, aclarando la ley 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.

## VIII

Al regular los accidentes de la navegación, el título VI 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. Se fija así la responsabilidad por culpa probada, la exclusión del caso fortuito y la graduación de las culpas efectivamente producidas –que nunca abarcarán las relaciones contractuales entre las partes de un contrato de trabajo, pasaje o fletamento– cuando esas culpas tengan naturaleza compartida. Para una mayor protección de los terceros, la ley declara la responsabilidad solidaria de ambos armadores. Saliendo al paso de otras dudas interpretativas manifestadas en nuestra reciente jurisprudencia, se 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, se siguen las Reglas de York y Amberes, que constituyen una regulación práctica, sencilla y eficaz. 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 por un liquidador privado designado por el armador; pero se ha previsto un procedimiento para los casos en que no se logre el acuerdo de los interesados sobre este punto.

La ley remite al Convenio internacional sobre salvamento marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, en la regulación de esa misma materia. La jurisdicción civil conocerá de las correspondientes reclamaciones, salvo que las partes acuerden someterse a un sistema de arbitraje marítimo administrativo ante órganos especializados de la Armada, o cuando la intervención de tales órganos se haga necesaria por tratarse de salvamento de bienes

abandonados en la mar y de propiedad desconocida. La articulación de un concepto omnicomprendivo del salvamento y la habilitación del capitán y el armador para celebrar convenios al respecto, son mejoras técnicas importantes, que se acomodan a la intervención de la Administración Marítima en las operaciones de salvamento al objeto de asegurar la protección del medio ambiente. El reconocimiento de un derecho de retención del salvador, sin menoscabo del recurso a un posible embargo preventivo del buque y bienes salvados, es otra novedad.

Se regula el naufragio o hundimiento de buques a los 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. Se procura también un régimen para la contaminación marítima que impone una responsabilidad cuasi objetiva del armador del buque o del titular del artefacto que causa la contaminación, junto con la exigencia del correspondiente seguro obligatorio, de conformidad con los convenios internacionales aplicables a los que la ley remite, especialmente al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil, 1992) y al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS, 2001). De este modo se consigue la aplicación extensiva de los principios internacionales a los supuestos de daños de contaminación distintos de los específicamente contemplados por el Derecho uniforme vigente.

Asimismo, la pertenencia de España al ámbito comunitario europeo conlleva mayores exigencias en materia de responsabilidad por contaminación marina. Esto lleva a hacer plenamente aplicables a los supuestos regulados en este título los principios medioambientales incluidos en el artículo 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, lo que viene a significar una mayor calidad en la construcción y mantenimiento de los buques para dificultar los procesos de contaminación, y una atribución de responsabilidad a quien la causa de acuerdo con los principios «prevención en la fuente» y «quien contamina paga».

## IX

El título VII, que se ocupa de la limitación de la responsabilidad, simplifica los regímenes anteriores –internos e internacionales– bastante más confusos. Y lo hace a partir del 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 ahora se sigue, no presenta mayores dificultades de aplicación y ofrece superior seguridad jurídica.

Con excepción de los artefactos navales y las plataformas fijas, la limitación de responsabilidad es un derecho invocable en cualquier procedimiento. Su fundamento es objetivo (al referirse solo a determinados créditos) y no genera presunción de responsabilidad al esgrimirlo. Los navieros podrán pedirla, optando por la global de este título o las específicas que puedan asistirles 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 ha de procurar efectividad a esta regulación, sirve de cierre a la disciplina.

## X

En el tratamiento del seguro marítimo, que se recoge en el título VIII, se han seguido, por razones prácticas, los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, pero bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica. La significación preferentemente dispositiva de sus normas, exigida por el Derecho de la Unión Europea sobre Seguros de Grandes Riesgos, obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutaban ambas partes contratantes. En cuanto a su ámbito de aplicación, este seguro cubre los daños propios de la navegación marítima, presumiéndose concluido siempre el contrato por quien resulte ser titular del interés 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. Salvo acuerdo en contrario no cubren los extraordinarios (bélicos y asimilables), tampoco el vicio propio, el desgaste natural (con alguna particularidad para el seguro de buques) y la culpa grave del asegurado (el dolo nunca queda cubierto y, a estos efectos, la culpa grave del asegurado incluye la de los dependientes en tierra, a

quienes incumbe el mantenimiento del objeto asegurado). 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, mientras que al asegurador compete indemnizar el daño producido, pudiendo liquidarse el siniestro por la doble vía del procedimiento de avería o el sistema de abandono que la ley permite realizar pactando la no transmisión del objeto asegurado o de sus restos a la compañía aseguradora. La liquidación puede hacerse extrajudicialmente por medio de los liquidadores de averías.

En el tratamiento de las ramas singulares del seguro marítimo la ley incorpora como novedad la cobertura aseguradora de la responsabilidad civil del armador, que sigue la Ley de Contrato de Seguro y que se articula, además, como disciplina supletoria en los supuestos en los que esta Ley de Navegación Marítima impone la contratación de seguros obligatorios que gocen de su propio régimen específico, lo que tiene lugar en los casos de responsabilidad civil por contaminación y 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. El asegurador podrá oponer a esa reclamación las limitaciones de responsabilidad (por créditos marítimos del título VII) o incluso la limitación de deuda (la del porteador de personas o cosas) que el asegurado pudiera haber esgrimido por la suya, frente al perjudicado reclamante.

## XI

Sobre la base de las normas de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, el título IX de la ley trata de las «especialidades procesales».

El capítulo I contiene las llamadas especialidades de jurisdicción y competencia, que partiendo de la aplicación preferente en esta materia de las normas contenidas en los convenios internacionales y en las normas de la Unión Europea, trata de evitar los abusos detectados declarando la nulidad de las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

El capítulo II contiene el régimen del embargo preventivo de buques, que remite al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, cuyas normas viene a completar. Queda asegurada la detención efectiva del buque (por conducto de la Capitanía Marítima), sin necesidad de acreditar el crédito marítimo ni el peligro por mora procesal y la urgencia (que se presume), remitiendo en todo lo no específico a la Ley de Enjuiciamiento Civil. La jurisdicción competente para decretar el embargo será, a elección del actor, la del puerto de estadía del buque, aquel donde se espera su arribada o 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 II, se limita a completar las especialidades procesales. Entre éstas cabe destacar la fijación 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 ciento del importe del crédito marítimo.

En el capítulo III se regula, a partir del régimen del Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, la venta forzosa del buque, sea judicial o administrativa, articulándose como una especie de «purga» respecto de todos los gravámenes que sobre el mismo pudieran pesar. Se basa 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– antes de proceder a la enajenación. De acuerdo con la Ley de Enjuiciamiento Civil la venta se puede gestionar directamente por persona especializada y conocedor del mercado, prescindiendo de la subasta. Cuando se invoque la limitación deberá constituirse de modo paralelo el fondo correspondiente.

En el capítulo IV se regula el procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos, materia hasta ahora carente de regulación en nuestro ordenamiento jurídico.

## XII

La actualización del régimen general aplicable al tráfico marítimo también permite que en el título X se pongan al día los expedientes de jurisdicción voluntaria, eliminando aquellos que habían perdido su razón de ser, como es el caso de la autorización para la descarga del buque, las obligaciones derivadas del contrato de transporte marítimo o la apertura de escotillas. Esta depuración parte de una nueva concepción que incluye en la jurisdicción voluntaria sólo los expedientes que han quedado encomendados a los tribunales.

La protesta de mar e incidencias del viaje, la liquidación de la avería gruesa, el depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo y la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados son los únicos que se mantienen. Y, como novedad, se introduce un nuevo expediente, el relativo al extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque. Su tramitación y resolución se atribuye a los notarios y pasan a denominarse certificación pública de expedientes de Derecho marítimo.

## XIII

Las disposiciones finales vienen, por último, a atender las necesidades de armonización con otras normas de la nueva Ley de Navegación Marítima, como ocurre con cuestiones de consumo, contratación electrónica, buques de guerra o la protección de los buques históricos como parte del patrimonio cultural de España. A tal fin resultan también modificados la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil y el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. E, incluso, de cara al futuro se prevén las modificaciones que pueda requerir la entrada en vigor de las Reglas de Rotterdam o se atienden otras cuestiones específicas para mejor aplicación de la nueva regulación.

## 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. Además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

3. Fuera de los casos contemplados en el apartado anterior, la navegación por las aguas interiores se regirá por la legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación.

#### **Artículo 2. Fuentes e interpretación.**

1. La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.

De forma supletoria se estará a las leyes y reglamentos complementarios y a los usos y costumbres relativos a la navegación marítima. A falta de todo ello y en cuanto no se pudiere recurrir a la analogía se aplicará el Derecho común.

2. En todo caso, para la interpretación de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma.

### **Artículo 3. 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 y embarcaciones de Estado los afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo 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 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.

## TÍTULO I

### **De la ordenación administrativa de la navegación**

#### CAPÍTULO I

### **Del ámbito de aplicación de las normas de policía**

### **Artículo 4. 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 espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

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 5. Aplicación a buques nacionales.**

1. 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. Con la excepción de los buques de guerra, el presente título será de aplicación a los buques de Estado nacionales, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente, en particular en relación con lo dispuesto en los artículos 7, 8, 10, 16 y 17, u otras que puedan derivarse del correcto desempeño de las competencias afectas a la seguridad pública o de la vigilancia y represión de actividades ilícitas.

#### **Artículo 6. Aplicación a embarcaciones y artefactos navales.**

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.

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

### **CAPÍTULO II**

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

#### **Artículo 7. 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, de policía, de sanidad, medioambiental y pesquera, así como a las condiciones operativas establecidas.

2. La entrada de buques en los puertos españoles se podrá prohibir o condicionar por razones de emergencia o riesgos específicos para la salud pública, la seguridad de la navegación, la protección de los tráficos y las instalaciones portuarias, la represión de la pesca ilegal o la sostenibilidad ambiental, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.

3. La autorización para entrar en puerto se concederá por la Administración portuaria, a solicitud de los armadores, navieros, capitanes o consignatarios, y quedará siempre supeditada al cumplimiento de la legislación y demás normativa a que se refieren los apartados anteriores.

### **Artículo 8. Cierre de puertos.**

1. Corresponde a la Autoridad Portuaria correspondiente, de acuerdo con la normativa vigente, ordenar el cierre temporal de puertos y terminales a la navegación de buques, previo informe de la Capitanía Marítima, así como adoptar las medidas precisas para dar a dichas decisiones la debida publicidad internacional.

2. La Administración Marítima podrá proponer provisionalmente la prohibición de 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 protección, emergencia, seguridad pública o medioambiental o de orden público.

3. Dicha propuesta de prohibición podrá asimismo formularse 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 o del medioambiente.

### **Artículo 9. Arribada forzosa.**

1. Con independencia de lo dispuesto en los artículos 186 y 187, 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. La Administración Marítima podrá imponer requisitos y condiciones para la entrada en los puertos o lugares de refugio a los buques potencialmente contaminantes a fin de garantizar la seguridad de las personas, del tráfico marítimo, del medio ambiente y de los bienes.

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

#### **Artículo 10. Régimen general de visita y de estadía.**

1. El régimen de visita y de estadía de los buques en los puertos y terminales de carga y descarga de mercancías y equipajes, y de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos se regirá por lo previsto en la legislación portuaria y en lo no previsto en la misma por lo regulado en esta ley 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 11. 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 el caso de 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 apartado 1.

#### **Artículo 12. Jurisdicción sobre buques extranjeros.**

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 marítimas.

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 Estado 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 marítimas y se encuentren navegando por el mar territorial, así como cuando sean detenidos fuera de éste en el ejercicio del derecho de persecución.

### **Artículo 13. 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, sobre energía nuclear, y por los tratados internacionales que resulten aplicables.

### **Artículo 14. Buques que transporten sustancias radioactivas.**

1. Los buques que transporten sustancias que comporten riesgos radioactivos o nucleares podrán entrar en las aguas interiores marítimas 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 marítimas en un plazo determinado.

### **Artículo 15. Buques que transporten mercancías peligrosas.**

1. La manipulación y transporte de mercancías peligrosas se ajustará a las prescripciones contenidas en los instrumentos

internacionales aplicables sobre esta materia, incluidos los códigos de la Organización Marítima Internacional de carácter obligatorio.

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 admisión, manipulación y almacenamiento tanto a bordo como en tierra.

#### **Artículo 16. Atraque, amarre y fondeo de buques inactivos.**

1. La Autoridad Portuaria autorizará, en las condiciones de seguridad que determine la Administración Marítima, el atraque, amarre o fondeo temporal de buques inactivos designando el lugar, período y demás condiciones de permanencia, siempre que no perjudique la seguridad de la navegación y de las operaciones portuarias o constituya un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

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

Asimismo, la Administración Marítima ejercerá las funciones que corresponden a la Autoridad Portuaria, fuera de las aguas portuarias.

3. Si el buque llegara a constituir en cualquier momento un peligro se aplicará la normativa de puertos del Estado y marina mercante sobre remoción de buques naufragados o hundidos.

#### **Artículo 17. Empleo de medios radioelectrónicos a bordo.**

La utilización por los buques de medios de radionavegación o de radiocomunicación durante su estancia en las aguas interiores y los puertos estará sujeta al cumplimiento de las normas que se establezcan reglamentariamente.

#### **Artículo 18. 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 las preceptivas autorizaciones previas que corresponda conceder a otras autoridades y de los supuestos de autodespacho por el capitán y otras modalidades que se prevean reglamentariamente.

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.

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

### CAPÍTULO III

#### **Del régimen general de navegación marítima**

##### **Artículo 19. Régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles.**

La navegación por los espacios marítimos españoles bien sea para atravesarlos en paso lateral o bien para entrar o salir de los puertos o terminales del litoral nacional se ajustará a las previsiones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, respetando en todo caso las restricciones y requisitos establecidos en la presente ley y lo que proceda conforme a la legislación sobre seguridad, defensa, aduanas, sanidad, extranjería e inmigración.

##### **Artículo 20. 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 en ciertos lugares de los espacios marítimos españoles, 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.

Las medidas previstas en el párrafo anterior se podrán adoptar también por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural subacuático, cuando las autoridades competentes así lo hayan requerido en aplicación de la legislación vigente, 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 por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural subacuático para la prevención de la realización de actividades ilícitas.

### **Artículo 21. 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 buques y embarcaciones dedicadas exclusivamente al recreo que se detengan con tal finalidad en calas o lugares de baño, siempre que no estén balizados 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 comunicar dichas circunstancias, inmediatamente y por cualquier medio, a la Administración Marítima más próxima.

### **Artículo 22. Exhibición del pabellón y submarinos.**

1. Los buques que naveguen por los espacios marítimos españoles 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 marítimas 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 marítimas 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 23. 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 en el territorio nacional y en 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, así como de la normativa del patrimonio cultural subacuático.

### **Artículo 24. 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 de la Unión Europea y en los tratados aplicables, queda prohibida la pesca por los buques extranjeros en las aguas interiores marítimas 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 de la Unión Europea e internacional.

4. Salvo autorización de la Administración pesquera, los buques extranjeros en paso por los espacios marítimos españoles no podrán tener sus aparejos de pesca en estado de funcionamiento o de operatividad inmediata.

### **Artículo 25. Navegación de buques de investigación.**

1. La realización de actividades de investigación científica desde buques extranjeros en los espacios marítimos españoles, 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 26. Cese de las actividades de investigación.**

La administración autorizante, mediante resolución motivada, 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 27. 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 28. Publicidad de los peligros y ayudas a la navegación.**

1. La administración competente será responsable del establecimiento y mantenimiento de la señalización marítima, así como de la divulgación mediante radio-avisos náuticos periódicos de aquellas circunstancias transitorias que supongan un peligro inminente para la navegación.

2. El Ministerio de Defensa será responsable de la elaboración y publicación de las cartas náuticas y de las publicaciones complementarias (Libros de Derroteros), de la divulgación de toda la información relativa a los distintos sistemas de ayudas a la navegación (Libros de Faros y Señales de Niebla y Libro de Radioseñales), así como de mantenerlos actualizados mediante la publicación periódica de los Avisos a los Navegantes.

#### **Artículo 29. 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 30. Sistemas de organización y sistemas 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 los espacios marítimos españoles, los sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación obligatoria para buques y los sistemas de tráfico marítimo.

2. Dichos sistemas 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 marítimas o en el mar territorial y, en caso de aprobación por la Organización Marítima Internacional, en la zona económica exclusiva.

### **Artículo 31. 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 de acuerdo con las indicaciones de Puertos del Estado.

2. En torno a dichos artefactos o plataformas se establecerán zonas de seguridad de la navegación en un radio que no exceda de quinientos 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. En el supuesto de que estas instalaciones se encuentren en aguas portuarias corresponderá a la Administración Portuaria el ejercicio de tales funciones.

### **Artículo 32. Planes de preparación y lucha contra la contaminación.**

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.

### **Artículo 33. 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 los espacios marítimos españoles.

### **Artículo 34. Colaboración internacional.**

1. Sin perjuicio de lo previsto en los tratados específicos aplicables, cuando la 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 marítimas nacionales. Dicha asistencia se prestará también a instancias del Estado del pabellón.

3. Cuando exista un peligro real de contaminación en los espacios marítimos españoles, 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 35. Medidas especiales a adoptar en la zona contigua.**

1. Siempre que la Administración pública competente 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 23, 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 36. 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.

## CAPÍTULO IV

### **Del derecho de paso inocente por el mar territorial**

#### **Artículo 37. 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.

La navegación a través del estrecho de Gibraltar se regirá por lo dispuesto en la Parte III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

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 realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 18 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en el artículo 21 de esta ley.

#### **Artículo 38. Cumplimiento de leyes y reglamentos.**

Los buques que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial vendrán obligados a respetar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como las disposiciones de esta ley y las demás leyes y reglamentos sobre navegación, extranjería e inmigración, aduanas, sanidad y demás de seguridad pública, los relativos a la protección del medio ambiente marino y del patrimonio cultural subacuático.

### **Artículo 39. Prohibiciones.**

1. Además de los supuestos previstos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y demás 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 investigación científica marina, la realización de actividades submarinas, así como aquellas que puedan averiar los cables, tuberías submarinas o instalaciones y equipos al servicio de la navegación, de la investigación, de la medición del medio o de la explotación de los recursos marinos.

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

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.

3. 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 y señalización marítima y prevención de abordajes, y cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

4. Las anteriores prohibiciones serán asimismo de aplicación en las aguas interiores marítimas, de conformidad con lo previsto en la normativa que les resulte aplicable.

### **Artículo 40. 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 30 y seguir las instrucciones especiales de navegación que, en su caso, puedan ser cursadas por la Administración Marítima.

### **Artículo 41. 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. De acuerdo con lo previsto en la legislación portuaria, se

considerará que todos los buques a su paso por el mar territorial utilizan el servicio de señalización marítima.

#### **Artículo 42. Suspensión del paso inocente.**

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

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

#### **Artículo 43. 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 marítimas 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 44. Ejercicio de la jurisdicción penal.**

La jurisdicción penal española en relación con los buques extranjeros que se encuentren en el mar territorial español se regirá por lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Judicial y los tratados aplicables y, en especial, en el apartado 1 del artículo 27 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

Lo anterior no afecta a la posibilidad de que los órganos jurisdiccionales españoles competentes ordenen detenciones o realicen investigaciones a bordo de un buque extranjero, en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, siempre que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores.

#### **Artículo 45. Intervención a petición del capitán o cónsul.**

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 ordenar detenciones o

realizar investigaciones en relación con delitos que se hayan cometido a bordo de un buque extranjero.

#### **Artículo 46. 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 47. Sobrevuelo de aeronaves extranjeras.**

En virtud de lo dispuesto por tratados o convenios con otros Estados o mediante permiso especial, se podrá autorizar el tránsito inocuo de las aeronaves extranjeras sobre el espacio aéreo suprayacente a las aguas interiores marítimas y el mar territorial.

### CAPÍTULO V

#### **Del derecho de persecución y de visita**

#### **Artículo 48. 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 la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y demás convenios internacionales que resulten de aplicación.

#### **Artículo 49. Conducción a puerto nacional.**

De conformidad con las disposiciones de este capítulo, el buque, embarcación o artefacto 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 VI

#### **De los buques de Estado extranjeros**

#### **Artículo 50. 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 51. Navegación por aguas interiores marítimas y entrada en puerto.**

1. Los buques extranjeros de guerra podrán entrar en las aguas interiores marítimas 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, sin perjuicio de su sujeción a las prescripciones contenidas en esta ley y en las demás de la legislación portuaria. 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. La designación del lugar de atraque o fondeo deberá ser acordada con la Autoridad Portuaria correspondiente.

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 13 y 14.

### **Artículo 52. 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, la recolección de inteligencia por medios electromagnéticos o el lanzamiento, recepción o embarque de cualquier tipo de aeronaves o de dispositivos militares.

### **Artículo 53. Submarinos de Estado.**

En el mar territorial y en las aguas interiores marítimas, los submarinos de Estado extranjeros deberán cumplir lo previsto en el artículo 22, salvo que se encuentren debidamente autorizados para participar en ejercicios o maniobras militares.

## **Artículo 54. Medidas respecto a los buques de Estado extranjeros.**

1. Los buques de guerra extranjeros que se encuentren en las aguas interiores marítimas 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 estadía en los puertos y demás aguas interiores marítimas.

## **Artículo 55. Reglamentación especial.**

El Gobierno reglamentará la navegación, admisión y permanencia de buques de Estado extranjeros en los espacios marítimos españoles, teniendo en cuenta las previsiones contenidas en esta ley y en el Derecho internacional.

### TÍTULO II

#### **De los vehículos de la navegación**

### CAPÍTULO I

#### **De los buques, embarcaciones y artefactos navales**

## **Artículo 56. 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 veinticuatro metros.

## **Artículo 57. Embarcación.**

Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro 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 58. 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 59. 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 sujeta al fondo de las aguas, la plataforma fija tiene la consideración de bien inmueble con arreglo al Código Civil.

#### **Artículo 60. 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 aun 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 61. Accesorios.**

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

#### **Artículo 62. 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 inscritas en el Registro de Bienes Muebles a nombre de un tercero o cuyo dominio haya sido adquirido por él con fecha anterior al correspondiente negocio jurídico o acto generador de gravamen.

### **Artículo 63. Adquisición del buque.**

1. La adquisición del buque, embarcación y artefacto naval 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 73.

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 64. 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 y documentación de los buques**

#### **Artículo 65. Registro y matrícula.**

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

2. La matrícula de un buque o embarcación 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 y embarcaciones españoles. El Registro de Buques y de Empresas Navieras y el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se regirán por lo establecido en esta ley y en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como en los reglamentos correspondientes.

## **Artículo 66. 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 67. Legislación aplicable.**

El Registro de Bienes Muebles, en su Sección de Buques, se registrará por lo dispuesto en esta ley, su reglamento de desarrollo 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 68. 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 69. 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.

También será potestativa la inscripción de buques y embarcaciones de recreo o deportivos. Los derechos de garantía, reservas de dominio y prohibiciones de disponer, arrendamientos financieros y demás gravámenes inscribibles impuestos sobre los mismos, sólo serán oponibles frente a terceros si figuran inscritos en el Registro de Bienes Muebles, en cuyo caso deberán inscribirse sin exigirse para ello más requisitos que los previstos para la constitución de la garantía de que se trate. La inmatriculación en el Registro de Bienes Muebles de buques y embarcaciones de recreo embargadas o secuestradas judicial o administrativamente se practicará en mérito de la misma resolución judicial o administrativa en que se decreta el embargo o la prohibición de disponer.

Reglamentariamente se podrá excluir de la obligación de inscripción en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles determinadas embarcaciones y artefactos que ya estuvieran matriculados o inscritos en otras listas o registros.

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 en que se determine reglamentariamente.

La inscripción del buque en construcción se podrá efectuar presentando copia certificada de su matrícula o asiento, expedida por el Comandante de Marina de la provincia en que esté matriculado o en virtud de cualquiera de los documentos del artículo 73.

A este efecto, el dueño presentará en el Registro una solicitud, acompañada de certificación expedida por el constructor, en que conste el estado de construcción del buque, longitud de su quilla y demás dimensiones de la nave, tonelaje y desplazamientos probables, calidad del buque, lugar de construcción y expresión de los materiales que en él hayan de emplearse, coste de casco y plano del mismo buque.

## **Artículo 70. 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, embargos judiciales o administrativos que recaigan sobre buques o embarcaciones, arrendamientos y aquellas otras situaciones jurídicas que se determinen reglamentariamente o se prevean en convenios internacionales o disposiciones especiales.

### **Artículo 71. 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 73, salvo que se trate de buques y 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 72. 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 73. Principio de titulación pública.**

1. La inscripción en el Registro se practicará en virtud de escritura pública, póliza intervenida por notario, 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 o intervenga una póliza 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 74. 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 75. 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 76. 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 77. 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 78. 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 los Certificados de Seguros, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente respecto de los buques de Estado y otras categorías determinadas de embarcaciones.

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 79. 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 80. 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 al capitán o a la persona a la que ha sido conferido el mando del buque.

### **Artículo 81. 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 82. 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 83. 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 84. 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 85. 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 86. 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 87. 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 88. Abanderamiento de buques.**

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

Las condiciones para la concesión del abanderamiento se rigen por lo dispuesto en la normativa de marina mercante.

#### **Artículo 89. 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 90. Efectos del abanderamiento.**

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

#### **Artículo 91. 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

matriculado en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el registro de buques de otro u otros Estados.

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

#### **Artículo 92. Pérdida de nacionalidad de procedencia.**

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

2. Sin embargo, podrá realizarse la 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 93. Régimen de las garantías reales en caso de cambio definitivo de pabellón.**

1. A salvo lo dispuesto en el artículo 484, 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.

#### **Artículo 94. 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 95. 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 96. Régimen de las garantías reales en caso de cambio temporal de pabellón.**

1. No se autorizará el cambio temporal de pabellón a los buques matriculados en España en tanto no se hayan cancelado todas las hipotecas y 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.

## CAPÍTULO IV

### **De la seguridad de los buques y de las sociedades de clasificación**

#### **Artículo 97. 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 98. 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 99. Coste de las inspecciones.**

Las inspecciones de buques o embarcaciones, cualquiera que sea su naturaleza y finalidad, se efectuarán con cargo al armador, salvo que estas resulten injustificadas.

#### **Artículo 100. 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 101. Emisión de certificados de seguridad. Organizaciones autorizadas.**

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 autorizar a organizaciones reconocidas la realización de las actuaciones materiales y, en su caso, la emisión o renovación de los correspondientes certificados, en los casos y condiciones previstos reglamentariamente. Estas actuaciones se podrán llevar a cabo tanto sobre buques y embarcaciones como

sobre compañías cuando así lo prevea la normativa internacional aplicable.

#### **Artículo 102. 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 103. 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.

3. La responsabilidad por la carencia o el vencimiento de los certificados del buque será del armador del buque y subsidiariamente de las personas designadas de conformidad a las disposiciones establecidas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

#### **Artículo 104. 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 y convenios internacionales, 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 o sobre el cumplimiento del Convenio sobre Trabajo Marítimo.

#### **Artículo 105. 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 106. 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 107. 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 108. 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 apartado 4 del artículo 113, las normas de este capítulo sólo serán aplicables en defecto de pacto libremente convenido por las partes.

3. Las normas de este capítulo serán de aplicación supletoria a los contratos de reparación o remodelación naval cuando la importancia de éstas lo justifique.

#### **Artículo 109. Forma del contrato.**

El contrato de construcción naval deberá constar por escrito y para su inscripción en el Registro de Bienes Muebles habrá de elevarse a escritura pública o en cualquiera de los otros documentos previstos en el artículo 73.

#### **Artículo 110. Adquisición del dominio.**

1. La propiedad del buque en construcción corresponde al constructor hasta el momento de su entrega al comitente, salvo que las partes acuerden diferirla a un momento posterior.

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

### **Artículo 111. 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 112. Obligación de entrega y recepción.**

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

2. El retraso culpable que supere los treinta días dará lugar a la indemnización de perjuicios y si supera los ciento ochenta días, a la resolución del contrato, si la demora, en ambos casos, fuera irrazonable.

3. El comitente podrá negarse a recibir el buque en caso de incumplimiento grave de las especificaciones pactadas que no se deriven directa o indirectamente de actos u omisiones que le sean imputables, sin menoscabo de su derecho a ejercitar las acciones que le correspondan.

4. En caso de incumplimiento de la obligación de recepción, el comitente estará obligado a indemnizar los daños y perjuicios pactados en el contrato o, en su defecto, los que se hayan efectivamente producido.

### **Artículo 113. Responsabilidad del constructor.**

1. El constructor deberá subsanar los defectos del buque que no fueren manifiestos o no hubieren podido apreciarse razonablemente durante la construcción o 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.

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 el apartado 1 de este artículo no será susceptible de exoneración en caso de dolo o culpa grave del constructor.

#### **Artículo 114. 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.

3. Si se pacta la constitución por parte del comitente de una garantía a favor del constructor que cubra su obligación de pago del precio, el incumplimiento de ésta permitirá al constructor rescindir el contrato o exigir su cumplimiento y, en ambos casos, reclamar la indemnización de los daños causados.

#### **Artículo 115. 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 a los tres años desde la fecha prevista en el contrato o, en su defecto, desde que se produjo la entrega.

#### **Artículo 116. 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 117. 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.

### **Artículo 118. 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.
3. Para que produzca efecto frente a terceros, deberá inscribirse en el Registro de Bienes Muebles, formalizándose en escritura pública o en cualquiera de los otros documentos previstos en el artículo 73.
4. En los supuestos en que las partes pretendan elevar el contrato a escritura pública u otorgarlo en cualquiera de los otros documentos previstos en el artículo 73, 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 119. 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 120. Caducidad.**

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

### **Artículo 121. Aplicación a otros supuestos.**

En tanto su respectiva naturaleza lo permita, las anteriores disposiciones serán también aplicables a las embarcaciones y artefactos navales, así como a 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 122. 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 6 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 486 y de los gastos que hayan de abonarse a la Administración Marítima por la remoción de buques naufragados o hundidos.

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

##### **Artículo 123. 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 procedimiento 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 apartado anterior empezará a correr desde el momento en que se extingue el contrato de embarque del acreedor con la empresa o grupo empresarial.

##### **Artículo 124. 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 de la Unión Europea 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 125. 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 126. 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 127. 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 128. Constitución de la hipoteca.**

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

### **Artículo 129. 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 130. 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 constituirla el comitente si se le hubiere concedido especialmente esta facultad.

### **Artículo 131. 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 132. 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 60 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 133. 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 134. Extensión de la hipoteca.**

1. A salvo lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 62, 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 135. 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 136. 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 137. 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 138. 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 139. Derecho de retención.**

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

4. Lo dispuesto en el presente artículo sólo será aplicable respecto al constructor cuando en virtud de pacto la propiedad del buque pertenezca al comitente.

### **Artículo 140. 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 141. 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 142. 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 143. 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 144. 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 145. 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, aun 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 146. Inscripción en el Registro Mercantil.**

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

#### **Artículo 147. 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 148. 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 buques y 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 149. 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 185, sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en el título VII.

## CAPÍTULO II

### **Del condominio naval**

#### **Artículo 150. Condominio naval.**

Se entenderá por condominio naval la copropiedad de un buque o embarcación cuando tenga como finalidad su explotación mercantil, y se regirá por las disposiciones de este capítulo.

#### **Artículo 151. 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 152. 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 153. 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 154. Derechos sobre la cuota indivisa.**

Todo copropietario puede realizar sobre su cuota cualquier acto de disposición o gravamen, con excepción de la hipoteca naval, que sólo podrá recaer sobre la totalidad del buque y requerirá acuerdo de la mayoría de los condóminos.

### **Artículo 155. 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, ante notario o en un establecimiento destinado a este fin.

### CAPÍTULO III

#### **De la dotación**

##### **Artículo 156. Concepto de dotación.**

1. La dotación comprende el conjunto de personas empleadas a bordo de un buque en cualquiera de sus departamentos o servicios, ya sea contratada directamente por el armador o por terceros.

2. La dotación no incluye aquellas personas cuyo trabajo no forma parte de la actividad cotidiana del buque y cuyo lugar de trabajo principal no se encuentra en el mismo.

##### **Artículo 157. 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, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes respecto de los afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión de actividades ilícitas.

##### **Artículo 158. Inscripción y documentación.**

1. Ningún español puede formar parte de la dotación de los buques y embarcaciones mercantes españoles si no ha obtenido el Documento de Identidad del Marino (DIM) o la Libreta Marítima, salvo casos de urgencia debidamente justificados.

En lo que concierne a los extranjeros, para su embarque estarán en posesión del documento nacional de identidad del marino que le debe extender el país de su nacionalidad o embarcarán con un permiso especial que le otorgue el capitán del buque.

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 159. Embarque y desembarque.**

1. El embarque o desembarque del personal de los buques nacionales deberá ser efectuado con intervención de la Administración Marítima, efectuándose por el capitán del buque 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, de conformidad con lo establecido en el artículo 18.

### **Artículo 160. Clasificación del personal de a bordo.**

Sin perjuicio de lo que dispongan las ordenanzas laborales o los laudos que las sustituyan, las categorías básicas del personal marítimo son las siguientes: a) Capitán; b) Oficiales; c) Subalternos. Las personas que integren dichas categorías deberán estar en posesión de las titulaciones profesionales o certificados de especialidad correspondientes para poder ejercer como miembros de la dotación de buques mercantes, según lo que reglamentariamente se determine.

### **Artículo 161. 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 visiten el buque y que así lo soliciten.

### **Artículo 162. 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. A estos efectos, los nacionales de terceros Estados que sean familiares de un ciudadano de la Unión Europea o de un nacional de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo se asimilarán a éstos, siempre que cumplan con los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

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 un 50%.

### **Artículo 163. 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 de la Unión Europea y en la legislación de pesca marítima del Estado.

### **Artículo 164. 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.

2. Los agentes o representantes de armadores extranjeros que contraten en España a marinos nacionales o residentes 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 165. 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 166. 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 167. 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 marítima 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 168. 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 apartado 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 169. 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 la normativa aplicable.

### **Artículo 170. Detención de buques extranjeros.**

1. Siempre que se encuentren anomalías en los títulos y certificados de la dotación que, a juicio de un inspector, puedan entrañar un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, la Capitanía Marítima de la que dependa informará inmediatamente por escrito al capitán del buque y al cónsul, representante diplomático más próximo o Administración marítima del país del pabellón, con el fin de que puedan adoptarse las prevenciones a que hubiera lugar.

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.<sup>a</sup> Del capitán***

### **Artículo 171. 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 172. Nombramiento y cese.**

Dada la especial relación de confianza, el nombramiento y cese del capitán en su cargo corresponde al armador, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan de acuerdo con la legislación laboral.

### **Artículo 173. Requisitos y sustitución en el cargo.**

1. Los capitanes habrán de poseer el título profesional 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 los oficiales pertenecientes al departamento de máquinas, consecutivamente según su jerarquía.

### **Artículo 174. 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 español.

2. Dicho deber subsistirá incluso cuando los buques no se encuentren en los espacios marítimos españoles, sin menoscabo de las facultades que, según el Derecho internacional, corresponden al Estado ribereño o al Estado del puerto.

### **Artículo 175. 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 176. 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 177. Obligación de consignar los hechos producidos.**

1. Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el Diario de Navegación los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran ser constitutivos de infracción penal o 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 Capitanía Marítima si se trata de puerto nacional o a la autoridad consular o diplomática española si se trata de puerto extranjero.

#### **Artículo 178. Actas de registro civil.**

1. Al capitán corresponde ejercer a bordo los mismos deberes y facultades que un encargado del Registro Civil respecto de los hechos y actos inscribibles que ocurran durante un viaje marítimo y que 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 179. Testamentos y fallecimiento durante la navegación.**

1. El capitán autorizará 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 180. 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 181. 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 182. 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, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad las disposiciones previstas en las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

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 183. 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 184. Primacía del criterio profesional.**

1. Ni el armador, ni el fletador ni cualquier otra persona con interés en el buque o en su carga pondrán impedimentos o restricciones al capitán del buque para que adopte o ejecute cualquier decisión que, según su juicio profesional, sea necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

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 185. 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 186. Obligación de comunicar accidentes.**

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán comunicar, de inmediato y por el medio más rápido posible, a la Capitanía Marítima o autoridad 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 187. 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 87.

## TÍTULO IV

### **De los contratos de utilización del buque**

#### CAPÍTULO I

### **Del contrato de arrendamiento de buque**

#### **Artículo 188. Concepto.**

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

#### **Artículo 189. Forma del contrato.**

El contrato de arrendamiento de buque constará por escrito.

#### **Artículo 190. 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 191. 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 192. 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 buques y embarcaciones cuyo uso exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional.

### **Artículo 193. 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 194. 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 los buques y embarcaciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 192, son a cargo del arrendador las reparaciones necesarias para mantener la embarcación en estado de navegabilidad, salvo las debidas a culpa del arrendatario. Será nulo cualquier pacto que exonere al arrendador, total o parcialmente, de esta obligación.

### **Artículo 195. 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 en 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 196. 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 197. 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 198. Interrupciones en el uso del buque arrendado.**

1. Sin perjuicio de la responsabilidad establecida en el apartado 2 del artículo 192, 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 los buques y embarcaciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 192, esta imposibilidad de utilización dará derecho al arrendatario 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 199. 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 189 y 190.

#### **Artículo 200. 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 201. 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 202. 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 197 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 203. Concepto.**

Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también 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 204. 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 compelerse mutuamente a la suscripción de una póliza de fletamento.

### **Artículo 205. Fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque.**

El fletamento también puede referirse al transporte de 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 similar.

#### **Artículo 206. 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 207. Contratación del transporte por el fletador.**

El fletador por tiempo o viaje podrá también celebrar en su propio nombre contratos de fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque 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 9.ª de este capítulo, sin perjuicio del derecho de regreso entre ellos que corresponda de acuerdo con la póliza de fletamento.

#### **Artículo 208. Contratos de volumen.**

El contrato podrá también referirse al transporte de un conjunto de mercancías en varios buques o varios viajes, aplicándose en tal caso las disposiciones referentes al fletamento por viaje a cada uno de los pactados, salvo pacto diverso entre las partes.

#### **Artículo 209. 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 siempre que esta tenga carácter imperativo.

#### **Artículo 210. Contratos de utilización del buque para fines distintos del transporte de mercancías.**

En los casos en que se contrate la disponibilidad de un buque para fines distintos del transporte de mercancías, se aplicarán las disposiciones reguladoras del fletamento que se refieren a la puesta a 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 211. 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 212. 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 213. Características del buque.**

Además de lo dispuesto en el artículo anterior en cuanto al estado de navegabilidad, el buque deberá poseer las condiciones fijadas en el contrato en cuanto a nacionalidad, clasificación, velocidad, consumo, capacidad y demás características. Si el buque no cumpliera alguna de ellas, el fletador podrá exigir la indemnización por los perjuicios que se le irroguen, salvo que el incumplimiento frustrase la finalidad perseguida al contratar, en cuyo caso podrá, además, resolver el contrato.

### **Artículo 214. 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 por los perjuicios sufridos si el incumplimiento se debiera a culpa del porteador.

### **Artículo 215. 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 216. 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 217. 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 para el transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, 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 218. Operaciones de carga y estiba.**

1. Salvo pacto en contrario, el fletador o cargador colocará las mercancías al costado del buque y realizará la carga y estiba de las mismas a su costa y riesgo, 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 para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en el que el porteador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de carga y estiba.

3. Aun cuando se pacte que la carga y la estiba sean efectuadas 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 219. 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 220. 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 221. 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 222. 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 223. Deber de custodia.**

El porteador será responsable por la pérdida o daños que sufran las mercancías como consecuencia de la infracción del deber de

custodia de acuerdo con lo preceptuado en la sección 9.<sup>a</sup> de este capítulo.

#### **Artículo 224. Arribada por inhabilitación del buque.**

1. Si por avería del buque u otra causa que lo inhabilite 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.<sup>a</sup> de este capítulo, 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 225. 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 en 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 artículo 216.1.

3. Si la causa de la inseguridad existiera en el momento de contratar y el puerto de destino figurara en el contrato, el porteador soportará los gastos que ocasione la descarga en un puerto distinto del pactado, salvo que las circunstancias permitan suponer que no conoció los factores de inseguridad del puerto en el momento de contratar.

4. En los casos del apartado 1, el porteador deberá comunicar sin demora al destinatario y, en todo caso, al fletador, el desvío al puerto más próximo.

#### **Artículo 226. Determinación del muelle.**

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

#### **Artículo 227. Operaciones de desestiba y descarga.**

1. El fletador o receptor deberá desestibar y descargar sin demora las mercancías a su costa y riesgo, así como retirarlas del costado del buque. Las partes podrán establecer pactos expresos diversos sobre estas operaciones.

2. No serán de aplicación las reglas del apartado anterior en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, en el que el porteador asume, salvo pacto en contrario, la realización a su costa y riesgo de las operaciones de desestiba y descarga.

#### **Artículo 228. 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.<sup>a</sup> De los deberes del fletador***

#### **Artículo 229. 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 la indemnización por los perjuicios sufridos.

2. En el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, 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 la indemnización por los perjuicios derivados del incumplimiento del plazo.

#### **Artículo 230. 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 231. 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 232. 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 7.<sup>a</sup>, o bien cuando proceda su abono en avería gruesa.

### **Artículo 233. 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 234. 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 235. 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 que le otorga el artículo 237.

#### **Artículo 236. Privilegio del crédito por el flete.**

Las mercancías transportadas estarán afectas preferentemente al pago del flete, demoras y otros gastos ocasionados por su transporte hasta su entrega y durante los quince días posteriores, salvo que en este último plazo se hayan transmitido por título oneroso a un tercero de buena fe.

#### **Artículo 237. Retención y depósito.**

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 expediente de depósito y venta de mercancías o equipajes solicitando a un notario la venta de las

mercancías, con la misma limitación en lo referente al destinatario no fletador.

#### **Artículo 238. Retención o depósito en el fletamento por tiempo.**

En el fletamento por tiempo, el porteador podrá retener o depositar 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 239. 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 excluyéndose los días 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 240. 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 241. Entrada en demoras y su importe.**

1. Terminado el período de plancha sin que hubieran finalizado 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 se hubiera fijado atendiendo a los usos del tráfico para buques de características semejantes con un cargamento y viaje similares.

## **Artículo 242. Duración y cómputo del plazo de demoras.**

La duración del plazo de demoras se fijará en la póliza y, en su defecto, durará tantos días como laborables tuviera el período de plancha. El cómputo de las demoras se realizará por horas y días consecutivos, suspendiéndose sólo cuando fuera imposible cargar o descargar por causas imputables a la operatividad del buque.

## **Artículo 243. Detención ulterior del buque.**

Expirado el periodo de demoras sin haber finalizado 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 244. 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 245. Pago, privilegio y prescripción.**

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

### ***Sección 5.<sup>a</sup> Del conocimiento de embarque***

#### ***Subsección 1.<sup>a</sup> Del conocimiento de embarque en soporte papel***

## **Artículo 246. Obligación de entrega del conocimiento de embarque.**

1. Una vez que las mercancías estén a bordo del buque, el porteador, el capitán o el agente del porteador deberán entregar al cargador un conocimiento de embarque, que documente el derecho a la restitución de esas mercancías en el puerto de destino.

2. Si el conocimiento de embarque se hubiera emitido antes de que las mercancías estuvieran a bordo del buque, el capitán deberá

incluir una apostilla en el documento, una vez que se produzca el embarque, indicando «embarcado» o «embarcadas», con expresión del día y hora en que se hubiera iniciado y aquel en que se hubiera finalizado la carga, o sustituir el anterior por un nuevo conocimiento que exprese que las mercancías se encuentran efectivamente a bordo del buque. Si se emitiera nuevo conocimiento deberá mencionarse el nombre del buque.

#### **Artículo 247. Pluralidad de conocimientos.**

Si el cargador lo solicitara en el momento de la entrega de las mercancías, deberán entregarse dos o más ejemplares originales del conocimiento de embarque. En ese caso en cada conocimiento se hará constar el número de ejemplares originales que se entreguen.

#### **Artículo 248. Menciones obligatorias del conocimiento de embarque.**

1. En el momento de entrega al cargador, el conocimiento de embarque deberá contener las siguientes menciones:

1.º El nombre y apellidos o la denominación social y el domicilio o el establecimiento principal del porteador.

2.º El nombre y apellidos o la denominación social y el domicilio o el establecimiento principal del cargador y, si el conocimiento fuera nominativo, los del destinatario.

3.º La descripción de las mercancías realizada por el cargador, con expresión de la naturaleza, las marcas de identificación, el número de bultos, y, según los casos, la cantidad o el peso, así como el estado aparente que tuvieren. Si lo hubiera solicitado el cargador, se incluirá el valor que tuvieren. Si las mercancías fueran peligrosas, esta mención se hará constar en el conocimiento de forma destacada.

Si las mercancías estuvieran en contenedores, bandejas de carga u otros medios semejantes, cada contenedor, bandeja o similar se considerará como una unidad, salvo que se especifique lo contrario.

Si las mercancías pudieran ser transportadas en cubierta, se hará constar expresamente en el conocimiento de embarque.

4.º Los puertos de carga y descarga de las mercancías y, en caso de transporte multimodal, los lugares de inicio y terminación del transporte.

5.º La fecha de entrega de las mercancías al porteador para su transporte y, si se hubiera pactado, la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar que corresponda.

6.º El lugar de emisión del conocimiento y, si se hubiera entregado más de uno, el número de ejemplares originales.

2. El conocimiento podrá contener, además, todas aquellas menciones o estipulaciones válidamente pactadas por el cargador y el porteador.

#### **Artículo 249. Firma del conocimiento de embarque.**

1. El conocimiento de embarque deberá ser firmado por el porteador o por un agente del porteador que actúe en su nombre con poder suficiente. Si estuviera firmado por el capitán del buque, se presumirá que lo hace en nombre del porteador mencionado en el conocimiento.

2. Si el conocimiento de embarque no identifica suficientemente a la persona que actúa como porteador, se entenderá firmado por cuenta del armador.

#### **Artículo 250. Ley de circulación del conocimiento de embarque.**

1. Los conocimientos de embarque pueden ser al portador, a la orden o nominativos.

2. Los conocimientos de embarque al portador se transmitirán mediante su entrega, los emitidos a la orden mediante su endoso y los nominativos mediante cesión según las normas reguladoras de la cesión de créditos no endosables.

#### **Artículo 251. Eficacia traslativa.**

La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquellas. El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje, que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el capítulo I del título IX.

#### **Artículo 252. Derecho a la entrega de las mercancías.**

1. El porteador entregará las mercancías al tenedor legítimo del conocimiento original, rescatando el documento como prueba del hecho de la entrega.

2. En caso de entrega de las mercancías a persona no legitimada, el porteador responderá frente al tenedor legítimo del conocimiento del valor de las mercancías en el puerto de destino, sin que pueda limitar la cuantía de la responsabilidad.

3. Si a petición del cargador se hubiera emitido más de un original del conocimiento con constancia en cada uno de ellos del número de ejemplares originales, el porteador quedará liberado realizando la entrega contra la presentación y rescate de cualquiera de los ejemplares originales, considerándose amortizados los demás respecto del porteador.

### **Artículo 253. Carácter de título ejecutivo.**

El conocimiento de embarque tendrá aparejada ejecución de la obligación de entrega de las mercancías entregadas al porteador para su transporte.

### **Artículo 254. Protección del adquirente de buena fe.**

Cuando una persona sea desposeída por cualquier causa de un conocimiento de embarque, ya se trate de un conocimiento al portador, ya de un conocimiento endosable, el nuevo tenedor que lo hubiera adquirido entre vivos conforme a la ley de circulación del documento 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 255. Obligación de pago del flete.**

El porteador podrá rechazar la entrega de las mercancías al destinatario mientras no le pague el flete y las demoras causadas en el puerto de carga en los siguientes casos:

a) Cuando así lo establezca específicamente el conocimiento de embarque.

b) Cuando el destinatario sea el mismo fletador, aunque nada mencione.

### **Artículo 256. Fuerza probatoria del conocimiento de embarque.**

1. Salvo prueba en contrario, el conocimiento de embarque hará fe de la entrega de las mercancías por el cargador al porteador para su transporte y para su entrega en destino con las características y en el estado que figuren en el propio documento.

2. La prueba en contrario no será admisible frente a persona distinta del cargador, incluido el destinatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe y sin culpa grave, salvo que el porteador hubiere hecho constar en el conocimiento de embarque las correspondientes reservas sobre la inexactitud de las declaraciones contenidas en el documento, relativas a las mercancías recibidas para su transporte o al estado de las mismas.

#### **Artículo 257. Reservas por comprobación.**

1. Si el porteador hubiera comprobado que la descripción de las mercancías, la naturaleza, las marcas de identificación, el número de bultos y, según los casos, la cantidad o el peso declarados por el cargador no coinciden con la realidad de las recibidas, deberá incluir en el conocimiento una reserva en la que hará constar las inexactitudes comprobadas.

2. Si el porteador hubiera comprobado que el estado aparente de las mercancías recibidas no se corresponde con el descrito por el cargador, deberá incluir en el conocimiento una reserva en la que hará constar el estado real de aquellas. En defecto de reserva, se presumirá que el porteador ha recibido las mercancías en buen estado.

#### **Artículo 258. Reservas sin comprobación.**

Si el porteador no hubiera tenido medios adecuados para comprobar la exactitud de las declaraciones del cargador sobre la naturaleza de las mercancías, las marcas de identificación, el número de bultos y, según los casos, la cantidad o el peso, podrá incluir en el conocimiento la correspondiente reserva en la que hará constar su imposibilidad de comprobación o lo que razonablemente considere información exacta.

#### **Artículo 259. Eficacia de las reservas.**

La inserción de una o varias reservas en un conocimiento de embarque privará al documento de fuerza probatoria en los términos de la reserva.

#### **Artículo 260. Garantía legal del cargador.**

El porteador tendrá acción contra el cargador para exigir la indemnización de los daños y perjuicios causados por la inexactitud de las declaraciones relativas a las mercancías entregadas para su transporte o al estado de las mismas.

#### **Artículo 261. Cartas de garantía.**

El pacto entre cargador y porteador o la declaración unilateral del primero comprometiéndose a indemnizar al porteador por los daños y perjuicios que pudiera causar la falta de constancia en el conocimiento de embarque de reservas en cuanto a los datos suministrados por el cargador o en cuanto al estado aparente de las mercancías o de los contenedores, serán plenamente válidos y eficaces entre cargador y porteador, salvo mala fe en la omisión de las reservas con intención de perjudicar a un tercero, pero no producirán efecto frente a los terceros a quienes se hubiera transmitido el conocimiento.

### ***Subsección 2.<sup>a</sup> Del conocimiento de embarque en soporte electrónico***

#### **Artículo 262. Emisión.**

1. El conocimiento de embarque podrá emitirse en soporte electrónico cuando el cargador y el porteador lo hayan acordado por escrito antes de la carga de las mercancías a bordo.

2. El contrato entre cargador y porteador deberá determinar el sistema de emisión y de circulación del conocimiento; el sistema de garantía de la seguridad del soporte y de la intangibilidad del contenido; el modo de legitimación del titular del conocimiento; el modo de hacer constar la entrega de las mercancías; y el modo de acreditar la pérdida de validez o de eficacia del conocimiento.

#### **Artículo 263. Sustitución del conocimiento en soporte papel.**

1. Un conocimiento de embarque en soporte papel podrá ser sustituido por otro en soporte informático, previo acuerdo escrito entre el tenedor legítimo del conocimiento y el porteador, con el contenido establecido en el artículo anterior.

2. En ejecución de lo acordado, el tenedor legítimo del conocimiento de embarque en soporte papel entregará el conocimiento al porteador. Si existieran dos o más ejemplares originales, la entrega deberá comprender todos los que se hubieran entregado. Simultáneamente, el porteador emitirá el conocimiento de embarque en soporte electrónico, en el que se hará constar el hecho y la fecha de la sustitución, la identidad del tenedor legítimo y que ha quedado privado de efectos el conocimiento de embarque sustituido.

#### **Artículo 264. Régimen legal.**

El conocimiento en soporte electrónico estará sometido al mismo régimen y producirá los mismos efectos que el emitido en soporte

papel, sin más especialidades que las contenidas en el contrato de emisión.

#### **Artículo 265. Sustitución del conocimiento en soporte electrónico.**

1. Un conocimiento de embarque en soporte electrónico podrá ser sustituido por otro en soporte papel, previo acuerdo escrito entre el tenedor legítimo del conocimiento y el porteador.

2. En ejecución de lo acordado, el porteador deberá entregar al tenedor legítimo el conocimiento de embarque en soporte papel, en el que hará constar el hecho y la fecha de la sustitución del conocimiento de embarque en soporte electrónico, la identidad del tenedor legítimo y que ha quedado privado de efectos el conocimiento de embarque sustituido.

#### **Artículo 266. Efectos de la sustitución.**

A partir del momento de la sustitución, el conocimiento de embarque sustituido, cualquiera que sea el nuevo soporte, se tendrá como amortizado a todos los efectos legales.

### ***Sección 6.ª Del documento del transporte multimodal***

#### **Artículo 267. Del documento del transporte multimodal.**

Al documento de transporte entregado por un porteador, o por un agente que actúe en su nombre con poder suficiente, en un transporte multimodal o combinado le serán de aplicación las normas establecidas en esta ley para el conocimiento de embarque.

### ***Sección 7.ª De las cartas de porte marítimo***

#### **Artículo 268. De las cartas de porte marítimo.**

1. Los documentos del transporte no negociables y, en particular, las cartas de porte marítimo que se emitan con ocasión de un transporte marítimo no son títulos-valores.

2. La transmisión de estos documentos no atribuye al adquirente un mejor derecho sobre las mercancías que el que correspondía al tenedor.

#### **Artículo 269. Menciones de la carta de porte marítimo.**

La carta de porte marítimo deberá contener las menciones establecidas para el conocimiento de embarque, así como una indicación expresa de su carácter no negociable.

#### **Artículo 270. Fuerza probatoria de las cartas de porte marítimo.**

A las cartas de porte marítimo se aplicarán las normas sobre la fuerza probatoria del conocimiento de embarque y sobre la posibilidad de insertar reservas.

#### **Artículo 271. Entrega de las mercancías.**

Cuando el porteador entregue una carta de porte marítimo con designación del destinatario, este tendrá derecho a la entrega de las mercancías en destino sin necesidad de presentar el documento.

### ***Sección 8.ª De la extinción anticipada del contrato***

#### **Artículo 272. 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 211, 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 es por viaje o se refiriese al transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque y éstas se perdiesen antes del embarque sin culpa del fletador o 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 273. 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 274. 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 275. 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 276. 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 este hacía 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. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el comprador del buque deberá respetar los fletamentos por tiempo superior a un año cuando conociera su existencia en el momento de adquirir el buque.

## ***Sección 9.<sup>a</sup> De la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso***

### **Artículo 277. 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 este y el fletador, sin que puedan oponerse, en ningún caso, al destinatario que sea persona distinta del fletador.

2. Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, 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 278. 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 207.

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. La acción de repetición del porteador contractual contra el porteador efectivo estará sujeta a un plazo de prescripción de un año a contar desde el momento de abono de la indemnización.

### **Artículo 279. Periodo temporal de responsabilidad.**

La responsabilidad del porteador por la custodia y conservación de las mercancías abarca el período desde que se hace cargo de las mismas en el puerto de origen, hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada por este 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 este último al destinatario, el porteador no responderá del período en que las mercancías estén bajo la custodia de tales empresas u organismos.

#### **Artículo 280. 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 este, en el plazo razonable exigible según las circunstancias de hecho.

#### **Artículo 281. 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 282. 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 y los Protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte.

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 como si lo hace contra los auxiliares que este 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 él 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 ellos mismos, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

### **Artículo 283. 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 como si lo hace contra los auxiliares que este 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 él mismo, intencionadamente o actuando de 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 ellos mismos, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

### **Artículo 284. Porteadores sucesivos.**

1. En caso de transporte realizado por porteadores sucesivos bajo un único título, estos 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, solo 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 285. 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 aparecían descritas en el conocimiento de embarque.

## ***Sección 10.<sup>a</sup> De la prescripción***

### **Artículo 286. 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 estas 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 287. Concepto.**

1. Por el contrato de pasaje marítimo el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, 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 288. Menciones del billete de pasaje.**

1. El porteador extenderá inexcusablemente el billete de pasaje, que contendrá, al menos, 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 tique que indicará el nombre del porteador, el servicio efectuado y el importe de éste.

### **Artículo 289. Emisión del billete de pasaje.**

El billete de pasaje podrá emitirse al portador o a favor de persona determinada. En este último caso, solo podrá transmitirse con el consentimiento del porteador.

### **Artículo 290. 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 291. 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 292. 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, sin perjuicio de las responsabilidades exigibles.

### **Artículo 293. Derechos y obligaciones del pasajero.**

1. El pasajero tendrá derecho a exigir del porteador el cumplimiento de las obligaciones que le incumben de acuerdo con las normas de la Unión Europea.

2. 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 294. Deberes del porteador con respecto al equipaje.**

El porteador deberá transportar, juntamente con los viajeros e incluido en el precio del billete, el equipaje, con los límites de peso y volumen fijados por el porteador o por los usos. Lo que exceda de los límites indicados será objeto de estipulación especial, con obligación de informar previamente al pasajero de estas limitaciones de equipaje y su coste.

### **Artículo 295. 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 aquel que el pasajero tenga en su camarote, o en el vehículo transportado, o sobre este, 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 232.

### **Artículo 296. Privilegio y derecho de retención.**

Los derechos de preferencia y retención del porteador sobre el equipaje de bodega se regularán de conformidad con los artículos 236 y 237.

### **Artículo 297. Extinción del contrato.**

Quedará extinguido el contrato en los casos siguientes:

a) Cuando el pasajero no embarcase 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 resolución, 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 resolución 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 298. 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 299. 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 300. 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 responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los convenios y las normas de la Unión Europea. 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 con el artículo 13 del Convenio.

## CAPÍTULO IV

### **Del contrato de remolque**

#### **Artículo 301. 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, embarcación o artefacto naval, o bien a prestar su colaboración para las maniobras del buque remolcado o, en su caso, el acompañamiento o puesta a disposición del buque.

#### **Artículo 302. 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 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 este asume la custodia de ellos, con la consiguiente responsabilidad.

#### **Artículo 303. 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 304. 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 305. 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 306. Prescripción de acciones.**

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

### CAPÍTULO V

#### **Del contrato de arrendamiento náutico**

#### **Artículo 307. Concepto.**

Por el contrato de arrendamiento náutico el arrendador cede o pone a disposición del arrendatario, a cambio de precio, un buque o embarcación por un período de tiempo y con una finalidad exclusivamente deportiva o recreativa.

#### **Artículo 308. Modalidades y régimen aplicable.**

1. El arrendamiento náutico podrá ser sin dotación o con dotación.
2. El contrato de arrendamiento náutico sin dotación se regulará por las disposiciones del presente capítulo, por las aplicables al contrato de arrendamiento de buque y por los pactos libremente convenidos por las partes.
3. El contrato de arrendamiento náutico con dotación se regulará por las disposiciones de este capítulo, por lo previsto en el artículo 210 y por los pactos libremente convenidos por las partes.
4. Las disposiciones de este capítulo tendrán carácter imperativo.

### **Artículo 309. Retraso en la entrega del buque o embarcación.**

1. Si llegada la fecha pactada el arrendador se retrasa en la entrega del buque o embarcación o en su puesta a disposición a favor del arrendatario, el arrendador deberá pagar al arrendatario la cantidad a tal efecto pactada o, en su defecto, una cantidad proporcional al retraso ocasionado.

2. Si el retraso en la entrega o puesta a disposición es superior a cuarenta y ocho horas, además de la indemnización a que se refiere el apartado anterior, el arrendatario podrá optar entre resolver el contrato o ampliarlo por un tiempo equivalente al retraso.

### **Artículo 310. Instrucciones del arrendatario y criterio profesional del patrón.**

En el arrendamiento con tripulación, el patrón y, en su caso, los demás miembros de la dotación, seguirán las instrucciones del arrendatario en cuanto al empleo del buque dentro de lo pactado, siempre que no pongan en riesgo la seguridad a bordo o de la navegación, en cuyo caso prevalecerá el criterio profesional del patrón, estando obligados tanto el arrendatario como sus acompañantes a seguir las correspondientes órdenes o indicaciones impartidas por aquél.

### **Artículo 311. Deber de informar de los daños sufridos.**

En el arrendamiento sin dotación, el arrendatario deberá informar al arrendador, a la mayor brevedad posible, de cualquier daño o incidente que afecte o pueda afectar a la navegabilidad o seguridad del buque o embarcación.

### **Artículo 312. Seguro obligatorio.**

El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de

responsabilidad civil, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo establecido en el artículo 464.

### **Artículo 313. Prescripción.**

Las acciones derivadas del contrato de arrendamiento náutico prescriben en el plazo de un año, contado desde la fecha de la terminación del contrato o del desembarque definitivo del arrendatario y de sus acompañantes, si fuera posterior.

## TÍTULO V

### **De los contratos auxiliares de la navegación**

#### CAPÍTULO I

### **Del contrato de gestión naval**

#### **Artículo 314. 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 315. 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 316. 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 este.

#### **Artículo 317. 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 agencia o de comisión mercantil, según se trate o no de una relación duradera.

### **Artículo 318. 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 aquel 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 319. 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 320. Régimen.**

Las relaciones internas entre el consignatario y el armador o naviero se regularán por el régimen jurídico del contrato de comisión mercantil cuando se trate de una consignación ocasional. Cuando se trate de consignaciones continuadas o estables, se aplicará el régimen jurídico del contrato de agencia. En este último caso se podrá pactar la exclusividad en la consignación.

#### **Artículo 321. 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 aquel. 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 322. 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.

No obstante, el consignatario habrá de recibir las reclamaciones y reservas por pérdida o daños a las mercancías que le dirija el destinatario del transporte, comprometiéndose a comunicarlas de

modo inmediato al armador o naviero. Las reclamaciones y reservas comunicadas al consignatario surtirán los mismos efectos que las realizadas al armador o naviero.

### **Artículo 323. 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 324. 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 practicaaje**

#### **Artículo 325. Contrato de practicaaje.**

Por el contrato de practicaaje una persona denominada práctico se obliga, a cambio de un precio, a asesorar al capitán en la realización de las diversas operaciones y maniobras para la segura navegación de buques por aguas portuarias o adyacentes.

#### **Artículo 326. 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 327. 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, sin perjuicio de que el asesoramiento del práctico pueda manifestarse mediante instrucciones directas de maniobra o incluso la ejecución de esta por sí mismo, mediando consentimiento expreso o tácito del capitán.

### **Artículo 328. 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 aquel, 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 imputables exclusivamente al práctico responderá este.

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 329. 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 330. Obligaciones.**

1. El contrato de manipulación portuaria de mercancías puede incluir las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba a bordo de los buques, así como las de recepción, clasificación, depósito y almacenamiento en muelle o almacenes portuarios, y las de transporte intraportuario. Igualmente, podrá incluir las operaciones materiales similares o conexas a las anteriores. Todas ellas se ejecutarán de conformidad con la normativa vigente que les sea de aplicación.

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 del porteador. Será responsable del perjuicio causado por su omisión o realización extemporánea.

### **Artículo 331. Contratación de las operaciones.**

Las operaciones de manipulación portuaria de las mercancías podrán ser contratadas directamente por los cargadores o destinatarios de estas, o bien por quienes hayan asumido ante aquellos la obligación de verificarlas.

### **Artículo 332. Documentación.**

1. El operador portuario podrá recoger en un recibo escrito la recepción de las mercancías para su manipulación, haciendo constar su condición y cantidad en tanto en cuanto sea posible determinarlas mediante su examen. 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 quien le entregue las mercancías en el cual éstas queden debidamente identificadas.

2. La emisión y firma del documento que acredite la recepción será obligatoria si lo solicita quien le entregue las mercancías. 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 333. 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 recibirlas.

2. A menos que se haya dado al operador portuario aviso escrito de la pérdida o daño sufrido por las mercancías, describiendo en términos generales su naturaleza, dentro de los tres días 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 quince días naturales en caso de daños no aparentes.

#### **Artículo 334. 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, que será asimismo aplicable al operador de manipulación portuaria, la responsabilidad de dicho operador por causa de pérdida o daño de las mercancías transportadas se limitará conforme a las reglas siguientes:

a) En los casos de pérdida o daño en las mercancías, estará limitada a una suma de dos derechos especiales de giro, definidos por el Fondo Monetario Internacional, 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 apartado 1.a).

#### **Artículo 335. 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 si se dirige contra el manipulador portuario o contra los auxiliares que éste emplee para el cumplimiento de su prestación.

#### **Artículo 336. 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 337. 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 338. 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 339. Régimen jurídico y concepto de abordaje.**

1. El abordaje se regulará por lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia 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 navales, del que resulten daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas.

3. Los daños que un buque, embarcación o artefacto naval 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 no se aplicarán en los abordajes en que intervengan buques de Estado.

#### **Artículo 340. Fundamento de la responsabilidad.**

1. El armador del buque, embarcación o artefacto naval culpable del abordaje indemnizará por los daños y perjuicios sufridos por el otro y por las personas y las cosas a bordo del mismo, 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 341. 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 o, en su caso, embarcación o artefacto naval.

2. Cuando no pueda establecerse el grado de culpa debido a las circunstancias del hecho, o cuando las faltas cometidas resulten equivalentes, la responsabilidad se atribuirá a ambos armadores a partes iguales.

#### **Artículo 342. 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 de acción de regreso contra el otro armador en proporción al grado de culpa de su buque.

#### **Artículo 343. 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 344. 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 345. 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 346. 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 347. 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 348. Sacrificios admisibles en avería gruesa.**

Solo serán admisibles en la masa activa de avería gruesa los daños o gastos que sean consecuencia directa o previsible del acto de avería.

#### **Artículo 349. 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 350. 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 351. 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 352. 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 353. 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 354. Liquidación mediante expediente de certificación pública.**

En defecto de liquidación privada, se procederá a la liquidación de la avería de acuerdo con los trámites previstos en los artículos 506 a 511.

#### **Artículo 355. Prescripción.**

El derecho para exigir la contribución a la avería gruesa prescribe al año de terminar el viaje en el que esta tuvo lugar, entendiéndose que para cada partida de mercancías termina en el momento de su descarga definitiva. Este plazo se interrumpe por el comienzo de un procedimiento privado o de certificación pública para su liquidación.

#### **Artículo 356. 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. A falta de precisión en otro sentido se entenderá aplicable

la versión más reciente de las Reglas de York y Amberes y, en defecto de elección de cualesquiera reglas, serán aplicables las normas dispuestas legalmente.

2. Igualmente podrán pactar la liquidación privada de la avería gruesa por un liquidador, designado por el armador.

### CAPÍTULO III

#### **Del salvamento**

##### **Artículo 357. 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 358. 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. No se considerará salvamento operación alguna que tenga por objeto el patrimonio cultural subacuático, que se regirá por su legislación específica y los tratados internacionales vigentes en que España sea parte.

4. 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 359. Aplicación a buques de Estado.**

1. Las normas sobre salvamento serán aplicables al prestado a los buques y embarcaciones de Estado tal como se definen en el artículo 3. 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 de Estado, en cuyo caso el premio que corresponda se pondrá a disposición de la administración u organismo de que dependan, que proveerán a su equitativa aplicación.

### **Artículo 360. 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 aquellas tendrán derecho a premio de acuerdo con lo dispuesto en esta ley.

### **Artículo 361. 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 362. 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 pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores, sin perjuicio de que el premio pueda ser abonado por el armador del buque salvado, a reserva de su derecho a repetir contra el resto de los intereses de los bienes a bordo salvados por sus respectivas aportaciones o de lo que proceda en caso de avería gruesa.

En el caso de salvamento de bienes que no se hallen a bordo o no hayan sido transportados por un buque será deudor del premio el titular de dichos bienes.

3. Se deberá premio incluso si los buques salvador y salvado pertenecen al mismo propietario.

### **Artículo 363. 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 remolcadores ni a los 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 o en convenio colectivo.

3. En el caso de buques extranjeros se aplicarán las anteriores reglas de distribución salvo que la ley del pabellón disponga otra cosa.

#### **Artículo 364. 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 cualesquiera otros bienes en peligro que no estén ni hayan estado a bordo del buque, no darán derecho a premio.

#### **Artículo 365. Derecho de retención.**

1. El salvador tendrá derecho a retener el buque y 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 366. 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 367. Intervención de la Administración Marítima.**

1. La Administración Marítima estará en todo caso facultada para intervenir en las operaciones de salvamento realizadas en los espacios marítimos españoles, a fin de salvaguardar la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar y el medio ambiente contra la contaminación marina. A tal efecto, la Administración podrá dirigir o impartir instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento que serán de obligado cumplimiento por el capitán, el armador o su representante, el cargador y el salvador.

2. Cuando, como resultado de la actuación directa de la Administración Marítima, se produjesen premios o compensaciones, éstos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso.

Cuando la Administración realice las actividades a que se hace referencia anteriormente a través de entidades privadas o públicas, podrá convenir fórmulas de reparto de los citados premios o compensaciones en los oportunos contratos de prestación de los servicios.

### **Artículo 368. 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 Armada en el primer puerto de escala.

2. La Armada 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 quien fuere el propietario, el órgano competente de la Armada procederá a notificar su identidad al salvador, asistiendo entonces a este los derechos previstos en el artículo 8.2.c) del Convenio Internacional de Salvamento Marítimo y en el artículo 365, 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 Armada adoptará las medidas pertinentes para la tasación de los bienes salvados. Si el valor no excediera de tres mil 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, una vez pagados los gastos del expediente, además de dicho importe un tercio de la parte del precio obtenido que exceda de tres mil 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 381, en cuyo caso la Armada procederá a dar a dichos bienes el destino que corresponda conforme a la legislación que resulte aplicable.

6. Las autoridades de los puertos vienen obligadas a facilitar la entrada y estancia de los bienes salvados pudiendo no obstante repercutir su legítimo titular los gastos en que hubiera incurrido.

En todo caso, los bienes salvados por buques de titularidad pública, armados y equipados para el salvamento, estarán exentos de gastos y carga alguna.

## CAPÍTULO IV

### **De los bienes naufragados o hundidos**

#### **Artículo 369. 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 el titular y el salvador se regirán por las normas del capítulo anterior.

2. Serán en todo caso de aplicación preferente las normas sobre remoción de buques naufragados o hundidos.

3. Salvo previsión expresa en otro sentido en las normas de este capítulo, sus normas no serán de aplicación al patrimonio cultural subacuático, que se regirá por su normativa específica.

#### **Artículo 370. Obligación de notificación.**

1. Los capitanes y armadores de los buques que naufraguen o se hundan en los espacios marítimos españoles, están obligados a notificar los hechos a la Administración Marítima en los términos y a los efectos 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 371. Comunicación a los propietarios de los bienes accidentados.**

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 372. 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 373. Conservación de la propiedad.**

1. La propiedad de los buques u otros bienes naufragados o hundidos no se verá afectada por el solo 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 374. 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 marítimas o en el mar territorial españoles una vez transcurridos tres años desde el 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 375. Interrupción de la prescripción adquisitiva.**

El plazo de prescripción se interrumpirá en el momento en que se solicite la extracción, siempre que esta 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.<sup>a</sup> Del régimen de las extracciones***

#### **Artículo 376. Operaciones de exploración.**

Las operaciones de exploración, rastreo y localización de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles requerirán autorización de la Armada, que la concederá a quien acredite la propiedad o, en otros casos, discrecionalmente y sin carácter exclusivo.

#### **Artículo 377. Operaciones de extracción.**

Las operaciones de extracción de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles requerirán autorización previa de la Armada, 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 Armada.

#### **Artículo 378. 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 379. Contratos para la extracción.**

La solicitud para la extracción podrá presentarse por terceros distintos del propietario que hayan concertado con este un contrato de salvamento o de cualquier otra clase válida en Derecho.

### **Artículo 380. 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 Armada podrá concederla mediante concurso con arreglo a la legislación de patrimonio de las Administraciones Públicas.

### **Artículo 381. 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, así como de objetos pertenecientes al patrimonio cultural subacuático 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 382. Buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos.**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 358.4 y 359, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, los buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción.

2. Las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sobre patrimonio histórico y cultural, en su caso.

3. Los restos de buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados en espacios marítimos españoles gozan de inmunidad de jurisdicción conforme a lo previsto en el artículo 50. No obstante, las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de los mismos deberán ser acordadas entre los órganos competentes del Estado de su pabellón y el Ministerio de Defensa. En su caso, tales operaciones quedarán sujetas a lo establecido en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001.

### **Artículo 383. Objetos pertenecientes al patrimonio cultural subacuático situados más allá del mar territorial.**

1. La regulación y autorización de actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en la zona contigua española, así como la autorización de actividades dirigidas al patrimonio cultural subacuático en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental se regirán de acuerdo con lo previsto en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001 y demás tratados en los que España sea parte, así como en la legislación específica.

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 384. Ámbito de aplicación.**

Se regirá por lo dispuesto en este capítulo la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación sufridos en las costas y los espacios marítimos españoles, que proceda de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, dondequiera que estos se encuentren.

#### **Artículo 385. Sujetos responsables.**

1. Estará obligado a indemnizar los daños por contaminación el armador del buque o el titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma 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 386. 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 387. 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 388. 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 389. 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 determinarán 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 de acuerdo con los artículos 386 y 387 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 390. Prohibición de navegación.**

1. La Administración Marítima prohibirá la navegación de los buques o embarcaciones y la actividad de los artefactos navales o

plataformas fijas 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 marítimas o mar territorial, a los buques, embarcaciones o artefactos extranjeros que carezcan de la mencionada cobertura de seguro.

### **Artículo 391. 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 392. 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 Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, 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 393. 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 penal, o bien en vía administrativa.

### **Artículo 394. 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 o administrativos 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. 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 395. 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 396. 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 a 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 contractuales, 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 ulteriormente 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 397. Reclamaciones excluidas de limitación.**

1. No serán limitables las reclamaciones enumeradas en el artículo 3 del Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo.

2. Carecerán asimismo de limitación las reclamaciones de la Administración Marítima o Autoridad Portuaria que se prevean en las normas reguladoras de la remoción de buques.

## **CAPÍTULO III**

### **De las sumas máximas de indemnización**

#### **Artículo 398. 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 Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo.

#### **Artículo 399. 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 cuál sea su arqueo bruto, el límite de responsabilidad será la cantidad prevista en los convenios internacionales y las normas de la Unión Europea multiplicada 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) Quinientos mil derechos especiales de giro para las demás reclamaciones limitables.

#### **Artículo 400. 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 401. 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 402. 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 por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones en la fecha en que se trate.

## CAPÍTULO IV

### **Del fondo de limitación**

#### **Artículo 403. 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 este capítulo 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 404. Destino del fondo y paralización de otras medidas.**

1. El fondo constituido regularmente solo 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 405. Procedimiento y caducidad del derecho a limitar.**

1. Para la constitución del fondo de limitación, así como para su distribución entre los distintos acreedores, se estará al procedimiento regulado en el capítulo IV 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 406. Ámbito de aplicación.**

1. 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.

En lo no previsto en esta ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro.

2. Los seguros obligatorios 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.

##### **Artículo 407. Carácter dispositivo.**

1. Salvo que expresamente se disponga de otra forma, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas.

2. La válida celebración del contrato de seguro marítimo no exigirá la sujeción a forma determinada alguna, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 421.

### CAPÍTULO II

#### **De las disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo**

##### ***Sección 1.ª De los intereses asegurados***

##### **Artículo 408. Existencia del interés asegurado.**

1. Podrán ser objeto de seguro los intereses patrimoniales legítimos, presentes o futuros, expuestos a los riesgos de la navegación marítima. La inexistencia de interés determinará la nulidad del contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 422.

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

##### **Artículo 409. Enumeración de los intereses.**

Podrán, en concreto, ser objeto del seguro marítimo los intereses en:

- a) Los buques, embarcaciones y artefactos navales, 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 expuestos a los riesgos de la navegación marítima.

#### **Artículo 410. Interés en el buque.**

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

#### **Artículo 411. 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. Incluye también el beneficio que se deriva para el porteador del transporte de sus propias mercancías.

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

#### **Artículo 412. Titular del interés.**

El contrato de seguro se entiende concertado por cuenta de quien resulte titular del interés en el momento del siniestro.

### ***Sección 2.<sup>a</sup> Del valor asegurado, del seguro múltiple y del coaseguro***

#### **Artículo 413. 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 aquella cubre el interés asegurado.

2. Si la suma asegurada supera el valor del interés asegurado, cualquiera de las partes 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 tomador o 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 414. Póliza estimada.**

En el seguro de buques, embarcaciones y artefactos navales se presumirá que el valor declarado en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato es un valor estimado vinculante para las partes del contrato, salvo dolo por parte del asegurado o cuando por error sea notablemente superior al valor del interés.

#### **Artículo 415. 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 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 416. Coaseguro.**

1. Cuando mediante uno o varios contratos de seguro, 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 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.

2. El asegurador abridor del coaseguro estará legitimado 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. 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 417. 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 418. Exclusión de algunos riesgos.**

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, el terrorismo y las situaciones de alteración del orden público.

d) Las huelgas y los cierres patronales.

e) Las explosiones atómicas o nucleares, las radiaciones y las contaminaciones radioactivas.

#### **Artículo 419. Dolo y culpa del asegurado y sus dependientes.**

1. El asegurador no responde de los daños causados al interés asegurado por dolo del asegurado, sin que valga pacto en contrario. Tampoco responderá por culpa grave del asegurado, pero, si las partes acordasen lo contrario, quedará al menos un diez por ciento

del daño a cargo del asegurado. Este mínimo del diez por ciento es indisponible para las partes.

2. La responsabilidad del asegurador por los daños ocasionados con dolo o culpa grave por los dependientes del asegurado que desempeñen en tierra funciones de gerencia o dirección de las que dependa el estado de conservación o de mantenimiento del objeto asegurado, se regirá por los criterios previstos en el apartado 1 para el supuesto de culpa grave del asegurado.

3. El asegurador responderá de los siniestros causados por dolo o culpa de los demás dependientes del asegurado.

#### **Artículo 420. Vicio propio.**

Quedan excluidos de la cobertura los daños que tengan por causa el vicio propio o la naturaleza intrínseca del objeto asegurado y los que tengan por causa el desgaste y uso natural.

### ***Sección 4.ª De la conclusión del contrato y deberes del contratante***

#### **Artículo 421. 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 422. 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 tomador.

2. Sin embargo, si el contrato se celebró sobre buenas o malas noticias, solo será nulo cuando se demuestre que el tomador conocía el siniestro o el asegurador la cesación del riesgo.

#### **Artículo 423. Declaración del riesgo.**

1. El tomador 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 esta.

2. El tomador del seguro o el asegurado 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 424. 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 desde el 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 tomador o del asegurado.

#### **Artículo 425. 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 del domicilio del tomador, siempre que no se determine uno distinto en la póliza.

2. La falta de pago de la prima o de alguna de las fracciones de prima o de las primas periódicas 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, de la primera fracción de prima o de la primera de las primas periódicas, 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 426. 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 plazo de siete días, contados a partir del momento en que lo conozcan. La omisión o retraso de esta comunicación producirá la pérdida del derecho a la indemnización solo si hubiese concurrido dolo o culpa grave del asegurado o del tomador. En caso de negligencia o de retraso culposo en la omisión o tardía comunicación del siniestro, el asegurador tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que se le hubieren causado por ello, sin que valga pacto que pretenda imponer al asegurado peor situación.

#### **Artículo 427. Deber de evitar o 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 tomador del seguro, 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 428. 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. 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 429. 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 los supuestos de exclusión de responsabilidad previstos en el artículo 419.

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

### **Artículo 430. Cuantía de la indemnización.**

1. La indemnización del asegurador comprenderá 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 tomador del seguro, 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 431. Exclusión del reemplazo.**

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

### **Artículo 432. Daños y perjuicios excluidos.**

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 433. 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 solo existirá en los casos establecidos en los artículos 449 y 461.

#### **Artículo 434. 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 435. 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. La aceptación del abandono puede ser expresa o presunta. Se entenderá producido el abandono si el asegurador no lo rechaza en el plazo de un mes contado desde la recepción de la declaración.

#### **Artículo 436. 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 437. 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 requiera un plazo más amplio para la averiguación de las causas o que sea necesaria para la liquidación del siniestro la aportación de ulterior documentación por parte del asegurado.

2. Practicada la liquidación del siniestro el asegurador hará efectiva la indemnización en el plazo de quince días desde que el asegurado haya manifestado su conformidad con esa liquidación. La demora en el pago obligará al asegurador al abono de los intereses legales calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento en que el asegurador manifestó su rechazo al abandono o la avería.

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, en el plazo de quince días desde que el asegurado manifieste su falta de conformidad, 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 este 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 sea, 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. 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 repartirá entre ambos en proporción a su respectivo interés.

La exoneración de responsabilidad del tercero causante del daño pactada por el asegurado o el tomador con dicho tercero no será oponible al asegurador, a menos que tal exoneración haya sido expresamente aceptada por éste, consignándola en la póliza de seguros.

### ***Sección 6.ª De la prescripción***

#### **Artículo 438. 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 439. 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 440. 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 en el momento de recibir la carga a bordo y termina al concluir la descarga, y en todo caso a los quince días desde su llegada al puerto de destino.

2. Si el viaje se realiza en lastre, la responsabilidad del asegurador comienza al levar anclas o desamarrar en el puerto de salida y termina cuando el buque fondea o amarra en el puerto de destino.

#### **Artículo 441. Comienzo y fin de la cobertura en el seguro por tiempo.**

1. Si el seguro se contrata por tiempo, la responsabilidad del asegurador comienza 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 442. Prórroga de la cobertura en el seguro por tiempo.**

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 tomador del seguro 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 443. 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 artefacto naval, 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 plataformas fijas u otras obras o instalaciones.

#### **Artículo 444. Navegabilidad del buque.**

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

#### **Artículo 445. Vicios ocultos.**

El asegurador no responde de los daños que sufra el buque asegurado como consecuencia de un vicio oculto del mismo. Se entiende por vicio oculto aquel que no pueda descubrirse empleando los medios razonablemente exigibles a un armador.

#### **Artículo 446. 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 estos hubiesen causado el siniestro dolosamente.

#### **Artículo 447. 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 448. Nuevo a viejo.**

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

#### **Artículo 449. 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 de la suma asegurada 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 450. 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 451. Primas y extornos.**

1. En el seguro por viaje, el asegurador adquiere el derecho a la prima desde el inicio del viaje. En el seguro por tiempo, el asegurador adquiere el derecho a 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 449, o no se haya producido una pérdida total cubierta por el contrato.

### **Artículo 452. 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 453. Fases no marítimas del transporte.**

Las normas reguladoras del seguro de mercancías se aplicarán tanto al transporte marítimo como a aquellas fases del transporte realizado por otros modos, siempre que sean accesorias del viaje marítimo.

### **Artículo 454. Valoración del interés.**

1. 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.

2. El valor señalado en el apartado anterior podrá incrementarse con el importe del beneficio esperado. Para asegurar un margen de beneficio superior al diez por ciento del valor en origen de las mercancías, será necesario declararlo así expresamente en la póliza o certificado.

### **Artículo 455. 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 456. Cláusula de almacén a almacén.**

Cuando el contrato de seguro contenga la cláusula de «almacén a almacén» o similar, la cobertura se extiende desde el momento en que las mercancías abandonan el almacén de origen en el lugar fijado en la póliza hasta que llegan al de destino en el lugar determinado en la póliza.

#### **Artículo 457. Mercancías en viaje.**

Si el seguro se contrata sobre mercancías en viaje, la cobertura comienza a las cero horas del día de la conclusión del contrato.

#### **Artículo 458. Póliza flotante.**

1. En el seguro contratado mediante póliza flotante se presume 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 459. 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 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 460. 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 461. Casos de abandono.**

Podrá el asegurado abandonar las mercancías aseguradas en los siguientes casos:

a) Pérdida total de las mercancías.

b) Averías cuyo importe, más 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 artículo 449.d).

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 462. 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 solo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería.

### ***Sección 3.<sup>a</sup> Del seguro de responsabilidad civil***

#### **Artículo 463. Ámbito de las normas.**

Las normas reguladoras de los seguros de responsabilidad civil 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 464. Seguro obligatorio.**

Los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta sección.

#### **Artículo 465. Obligación del asegurador y acción directa.**

La obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo.

#### **Artículo 466. Límite de la cobertura.**

El asegurador responde como máximo hasta el límite de la suma asegurada por cada uno de los hechos que originen su responsabilidad ocurridos durante la vigencia del contrato.

#### **Artículo 467. Limitaciones de responsabilidad indemnizatoria.**

El asegurador podrá oponer al perjudicado las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que este último gozase de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad.

### TÍTULO IX

#### **Especialidades procesales**

#### CAPÍTULO I

#### **De las especialidades de jurisdicción y competencia**

#### **Artículo 468. Cláusulas de jurisdicción y arbitraje.**

Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el párrafo anterior no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo.

#### **Artículo 469. Criterios de atribución de competencia.**

1. Salvo que las partes hayan introducido válidamente una cláusula de jurisdicción exclusiva o una cláusula de arbitraje, según lo establecido en este capítulo, se aplicarán los criterios previstos en este artículo.

2. En los contratos de utilización del buque, serán competentes, a elección del demandante, los tribunales del:

- a) Domicilio del demandado.
- b) Lugar de celebración del contrato.
- c) Puerto de carga o descarga.

3. En los contratos auxiliares de la navegación, serán competentes, a elección del demandante, los Tribunales del:

- a) Domicilio del demandado.
- b) Lugar de celebración del contrato.
- c) Lugar de prestación de los servicios.

4. Para conocer de la impugnación de la liquidación de avería gruesa, tanto la efectuada privadamente como la realizada por un notario con arreglo al correspondiente expediente de certificación pública, será competente el tribunal del lugar de finalización del transporte o el del lugar de arribada del buque, si este último fuese distinto.

## CAPÍTULO II

### **Del embargo preventivo de buques**

#### **Artículo 470. 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 sobre el Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, 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.

3. Las disposiciones previstas en este capítulo son de aplicación a las embarcaciones.

#### **Artículo 471. Competencia.**

1. 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 aquel 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 de dicho puerto perderá su competencia.

2. Cuando ordenado el embargo preventivo de un buque, sea otro tribunal español el competente para conocer el fondo del asunto, se mantendrá la medida acordada siempre que la demanda se interponga dentro del plazo fijado por el juez en función de las circunstancias del caso.

#### **Artículo 472. 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 Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, bastará que se alegue el derecho o créditos reclamados, la causa que los motive y la embargabilidad del buque.

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 ciento 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 473. 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. El embargo de los buques que enarbolen pabellón de un Estado que no sea parte en el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, se regirá por las disposiciones de dicho Convenio, con la salvedad de que podrán ser embargados tanto por créditos marítimos como por cualesquiera otros créditos.

#### **Artículo 474. 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 de arbitraje 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 475. Buques embargables.**

Todo buque respecto al cual se alegue un crédito marítimo podrá ser embargado en los términos y con el alcance del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques.

#### **Artículo 476. 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 477. 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 Administración Marítima podrá retirar y retener la documentación del buque, así como recabar la colaboración de la

Autoridad Portuaria, de las Fuerzas y Cuerpos 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 478. 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 479. Jurisdicción sobre el fondo del litigio.**

En aquellos casos en que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, los tribunales españoles no resulten competentes para conocer sobre el fondo del asunto relativo a un buque embargado en España, el tribunal que practicó el embargo deberá de oficio o a instancia de parte, fijar un plazo no menor de treinta días ni mayor de noventa para que el titular del crédito marítimo acredite el inicio de un procedimiento ante el tribunal judicial o arbitral competente. Si no se inicia el procedimiento dentro del plazo fijado, el juez acordará, a instancia de parte, la liberación del buque embargado o la cancelación de la garantía prestada.

### CAPÍTULO III

#### **De la venta forzosa de buques**

#### **Artículo 480. Regulación.**

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 en todo lo no previsto en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, y en esta ley.

#### **Artículo 481. 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 482. Plazo y contenido de la notificación.**

1. La notificación a que se refiere el artículo anterior deberá efectuarse, al menos, con treinta 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 párrafo anterior. No obstante, cuando estos datos lleguen a ser conocidos, se procederá a notificar la fecha y el lugar efectivos de la venta forzosa con una antelación mínima de siete días respecto a la fecha prevista para la venta.

2. La notificación se hará por escrito a las personas interesadas que se indican en el artículo anterior, si fueren conocidas, a través de los medios establecidos en la Ley de Enjuiciamiento Civil 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, aun 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, pudiendo, además, insertarse los edictos en otras publicaciones si la autoridad judicial o administrativa que proceda a la venta forzosa lo estima conveniente.

#### **Artículo 483. 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 previstos 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 regirá por lo dispuesto en su normativa específica.

#### **Artículo 484. 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 485. 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 486. 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 Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Satisfechos todos los créditos, el saldo, si lo hubiere, se entregará al propietario y será libremente transferible.

## CAPÍTULO IV

### **Del procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos**

#### **Artículo 487. 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 488. 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 489. 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 490. 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, 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 491. 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 492. 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 en cuyo nombre se haya constituido el fondo.

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 493. 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 494. 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 495. 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 496. 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 497. 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 veinte 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 498. 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 499. 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 sesenta 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 500. 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 veinte días.

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

## TÍTULO X

### **Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo**

## CAPÍTULO I

### **Disposiciones generales**

#### **Artículo 501. Competencia.**

Para conocer de los expedientes regulados en este título solo será competente un notario, a elección de los interesados, de acuerdo con las disposiciones de esta ley.

#### **Artículo 502. Días y horas hábiles.**

En los procedimientos relativos al Derecho marítimo serán hábiles todos los días y horas sin excepción.

#### **Artículo 503. Gastos.**

Los gastos ocasionados en los expedientes regulados en este título serán a cargo del solicitante.

Los gastos ocasionados por peritos serán a cargo de quien los proponga.

## CAPÍTULO II

### **De la protesta de mar por incidencias del viaje**

#### **Artículo 504. Acreditación de las incidencias.**

1. En los casos en que la legislación aplicable exija que el capitán al llegar al puerto de destino haga constar algunas incidencias del viaje, deberá hacerlo ante la Capitanía Marítima, de acuerdo con lo dispuesto en la ley, y si se tratara de un país extranjero, ante el cónsul español.

Podrá también utilizarse este expediente para acreditar las incidencias cuando el capitán lo considerase conveniente.

2. En el plazo de veinticuatro horas a contar desde su llegada al puerto de destino el capitán deberá entregar una copia de la parte correspondiente del Diario de Navegación y del acta en que hubiera hecho constar las incidencias producidas, así como, en su caso, una copia de la diligencia de protesta de incidencias instruida en un puerto de arribada previo al de destino. Asimismo, deberá entregar una copia del acta de protesta a todos los interesados, que sean conocidos, en los hechos acaecidos y, en su caso, entregará inexcusablemente copia compulsada en el supuesto previsto en el artículo 187.

### **Artículo 505. Tasación pericial.**

1. El notario deberá, por iniciativa de los interesados, proceder al examen del buque y de las mercancías que transporta, así como ordenar la tasación de los daños causados.

Para realizar las anteriores diligencias, el notario recibirá declaración de los firmantes del acta o actas levantadas, interesados y consignatarios, si residieren o tuvieran representación en el lugar.

2. La valoración de los daños se realizará por un perito nombrado de común acuerdo por el capitán y los interesados o consignatarios y, en defecto de acuerdo, por el notario.

## CAPÍTULO III

### **De la liquidación de avería gruesa**

#### **Artículo 506. Objeto del expediente y legitimación.**

En caso de que los interesados en un viaje marítimo no llegasen a un acuerdo para la liquidación privada de la avería gruesa, cualquiera de ellos podrá dirigirse a un notario solicitando se tramite el expediente que se regula a continuación.

#### **Artículo 507. Solicitud y emplazamiento a los interesados.**

1. En el escrito de solicitud del expediente de liquidación de avería gruesa deberá expresarse una relación circunstanciada de los hechos acaecidos, gastos y daños producidos y documentos que justifican la petición, así como relación nominal de los interesados.

2. Admitida la solicitud, el notario lo notificará a todos los interesados en el viaje marítimo, en el buque o en el cargamento, instruyéndoles de su derecho a intervenir en la tramitación del expediente.

#### **Artículo 508. Nombramiento e intervención del liquidador.**

1. El notario designará un liquidador a efectos de practicar la liquidación.

2. El notario señalará al liquidador un plazo razonable para preparar la liquidación, que deberá fijarse en función de las dificultades del caso y que no podrá exceder de cuatro meses, salvo causa justificada a instancia del propio liquidador.

Todos los interesados están obligados a prestar al liquidador designado la colaboración requerida en orden a la información y documentación.

3. Presentada la liquidación de avería gruesa por el liquidador, o su dictamen negativo a la procedencia de la liquidación, el notario lo pondrá de manifiesto a los interesados, quienes podrán mostrar su acuerdo con él o impugnarlo durante los treinta días siguientes.

#### **Artículo 509. Impugnaciones.**

Recibidas las conformidades o las impugnaciones, el notario las trasladará al liquidador, quien vendrá obligado en el plazo de treinta días a emitir dictamen fundamentado sobre su procedencia y, en su caso, las modificaciones de la liquidación original que proponga.

#### **Artículo 510. Aprobación de la liquidación y recurso.**

1. El notario, a la vista de los escritos de los interesados y el dictamen del liquidador, dictará resolución motivada aprobando, modificando o rechazando la liquidación.

2. Esta resolución será recurrible con efectos suspensivos ante el Juzgado de lo Mercantil competente. En este caso, admitido el recurso, el secretario judicial designará un nuevo liquidador para que practique la liquidación en la forma y plazos señalados en el artículo 508. Recibidas las impugnaciones de los interesados o transcurrido el plazo de treinta días desde que se les puso de manifiesto la liquidación, el secretario judicial convocará una vista que se celebrará por los trámites del juicio verbal.

#### **Artículo 511. Ejecución.**

La resolución firme será título bastante para despachar ejecución contra los interesados que en el plazo de quince días no abonasen la contribución señalada en la decisión, así como contra quienes garantizaron su obligación, en los límites de la garantía prestada.

### **CAPÍTULO IV**

#### **Del depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo**

#### **Artículo 512. Ámbito de aplicación y legitimación.**

Serán aplicables las disposiciones contenidas en este capítulo cuando la ley aplicable al contrato de fletamento faculte al porteador a solicitar el depósito y venta de las mercancías o equipajes transportados en los casos en que el destinatario no abone el flete, el pasaje o los gastos conexos a su transporte o no se presente para retirar los efectos porteados, así como cuando el transporte no pueda

concluir a causa de una circunstancia fortuita sobrevenida durante el viaje, que hiciere imposible, ilegal o prohibida su continuación.

### **Artículo 513. Solicitud.**

1. En la solicitud de depósito y venta se expresarán con claridad los siguientes extremos:

a) Transporte de que se trata, con copia del conocimiento del embarque o título del pasaje.

b) Identidad del destinatario si fuere conocido.

c) Flete, pasaje o gastos reclamados.

d) Descripción de la clase o cantidad de mercancías cuyo depósito se solicita, con su valoración aproximada.

e) Fundamento de la solicitud, sea por impago o por falta de retirada de mercancías.

2. Quien inste el depósito propondrá a las personas o entidades a que se refiere el artículo 626 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

3. Si el impedimento para concluir el transporte se debiere a una circunstancia fortuita sobrevenida durante el viaje, que hiciere imposible, ilegal o prohibida su continuación, deberá acreditarse de forma fehaciente el hecho correspondiente.

### **Artículo 514. Procedimiento.**

1. Admitida a trámite la solicitud, el notario requerirá de pago inmediatamente al destinatario de las mercancías o equipajes que figure en el título presentado. Si este no fuera nominativo no se realizará el requerimiento, salvo que así lo pida el solicitante designando para ello persona determinada.

2. Si el destinatario no fuere hallado, o el requerido no pagara o diera garantía suficiente de pago en el acto del requerimiento o en las cuarenta y ocho horas siguientes, el notario acordará el depósito de la mercancía o equipajes.

3. Practicado el depósito y nombrado el depositario, el notario acordará la tasación y venta por persona o entidad especializada o en pública subasta de los efectos señalados.

La venta de los efectos depositados procederá asimismo cuando presentaren riesgo de deterioro, o cuando por sus condiciones u otras circunstancias, los gastos de conservación o custodia fueran desproporcionados.

4. Con el importe obtenido de la venta se atenderá en primer lugar al pago de los gastos del depósito y los de la subasta, y el remanente se entregará al solicitante en pago del flete o gastos reclamados y hasta ese límite.

#### **Artículo 515. Oposición al pago.**

1. Si el titular de las mercancías o equipajes manifestara su oposición al pago en el acto del requerimiento o en las cuarenta y ocho horas siguientes, se depositará el remanente a resultas del juicio correspondiente. En este caso, el titular deberá presentar demanda o iniciar de otro modo el procedimiento judicial o arbitral ante el tribunal competente en el plazo de veinte días si se presentase ante un tribunal español y de treinta días si se presentase ante un tribunal extranjero, en ambos casos a contar desde la manifestación de la oposición.

De no presentarse la demanda en el plazo establecido el notario procederá a entregar el remanente al solicitante de acuerdo con lo establecido en el apartado 4 del artículo anterior.

2. Cuando el depósito se hubiera evitado, o levantado, por la prestación de garantía suficiente por parte del destinatario, este deberá presentar su demanda en el plazo establecido en el apartado anterior que se contará desde su constitución. No haciéndolo así, el notario acordará el pago de lo reclamado con cargo a la garantía establecida.

### **CAPÍTULO V**

#### **Del expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque**

#### **Artículo 516. Notario competente.**

Para conocer del expediente regulado en este capítulo será competente el notario con sede en el lugar de destino fijado en el conocimiento para la entrega de las mercancías.

#### **Artículo 517. Requerimiento del tenedor desposeído.**

1. En los casos de extravío, sustracción o destrucción de un conocimiento de embarque, el tenedor desposeído del mismo deberá acudir ante el notario competente, requiriéndole para que inste al porteador a que no se entreguen las mercancías a tercera persona para que el título sea amortizado y que se le reconozca la titularidad del conocimiento de embarque desaparecido.

2. El tenedor desposeído podrá realizar todos los actos tendentes a la conservación de su derecho. También podrá recibir mercancías del porteador una vez llegadas al lugar de destino, siempre que preste caución ante el notario por un importe equivalente al valor de las mercancías recibidas.

### **Artículo 518. Contenido del requerimiento.**

En el requerimiento que el tenedor desposeído haga al notario deberá indicar las menciones del conocimiento a que se refiere el artículo 248, 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 su derecho.

### **Artículo 519. Traslado del requerimiento y alegaciones.**

Admitido el requerimiento, el notario mediante acta lo notificará al porteador instándole a que, si se presentara tercero alguno a reclamar las mercancías, proceda a su retención y ponga las circunstancias de la presentación en conocimiento del notario. Igual notificación se hará al cargador y, en su caso, endosantes, cuando fueran personas distintas del tenedor y con domicilio conocido. Todos podrán formular ante el notario, dentro de los diez días siguientes, las alegaciones que estimen oportunas.

### **Artículo 520. Publicación del requerimiento y sobreseimiento.**

1. El notario, hechas las averiguaciones solicitadas y las que estime oportunas sobre la veracidad de los hechos y sobre el derecho del tenedor desposeído dentro del plazo señalado en el artículo anterior, procederá inmediatamente a publicar el requerimiento recibido en la sección que corresponda del Boletín Oficial del Estado, fijando un plazo de un mes, desde la fecha de publicación, para que el tenedor del título pueda comparecer y formular oposición.

2. Si de las averiguaciones practicadas o de las alegaciones de los interesados resultase manifiestamente infundado el requerimiento, el notario podrá cerrar el expediente sin realizar la publicación, dejando sin efecto lo solicitado al porteador y procediendo, en su caso, a la devolución de la caución al requirente cuando hubiera restituido las mercancías.

3. Si se presentara tercero reclamando las mercancías y justificara documentalmente su derecho, el porteador pondrá en conocimiento del notario tal circunstancia. El notario incorporará al expediente esa reclamación y su justificación documental, quedando suspendido el expediente durante dos meses, sin que pueda autorizar acta de amortización del conocimiento de embarque sustraído o extraviado.

Transcurridos dos meses sin que el tercero acredite que ha sido admitida la demanda judicial en ejercicio de su pretensión, el notario proseguirá la tramitación del expediente.

En caso de que el tercero acredite la admisión de su demanda judicial, el notario declarará concluido el expediente sin autorizar la amortización.

#### **Artículo 521. Amortización del conocimiento.**

Transcurrido un mes desde la publicación del requerimiento sin que nadie la contradiga, el notario mediante acta de notoriedad hará constar la amortización del título y se reconocerá al requirente la titularidad del mismo.

Declarada la amortización del conocimiento, no tendrá este ninguna eficacia y el tenedor desposeído 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 522. Irrevindicabilidad del conocimiento y acciones de daños y perjuicios.**

Lo establecido en este capítulo se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 254.

### CAPÍTULO VI

#### **De la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados**

#### **Artículo 523. Ámbito de aplicación.**

Si los efectos que constituyen el cargamento de un buque, apareciesen alterados, averiados o en peligro de inminente avería, aquel a quien corresponda la conservación de las mercancías bajo su custodia y no hubiere podido obtener instrucciones del titular de aquellas, deberá solicitar a un notario la autorización para la venta en pública subasta o por persona o entidad especializada.

#### **Artículo 524. Valoración pericial. Venta de los efectos.**

Presentada la solicitud, en la que se expresará el número y la clase de los efectos que hayan de venderse, el notario nombrará perito que reconozca los géneros.

Acreditado por la declaración pericial el estado de los géneros, si el notario lo considera necesario, ordenará la tasación y venta por

persona o entidad especializada o en pública subasta de los efectos señalados. Con el precio obtenido se atenderá, en primer lugar, el pago de los gastos del notario y del perito, y el remanente se entregará al titular de las mercancías.

### **Disposición adicional primera. Actualización de cuantías y mecanismos de garantía alternativos.**

1. Se autoriza al Gobierno para revisar las cuantías de las sumas máximas de indemnización establecidas en el artículo 399.2, 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 282, 283, 299, 334 y 398 solo procederán en virtud de las modificaciones que se vayan produciendo en las mismas en los tratados internacionales aplicables.

3. El Gobierno podrá establecer los supuestos en los cuales se puedan constituir mecanismos de garantías alternativos a los seguros obligatorios previstos en los artículos 300, 389 y 464.

### **Disposición adicional segunda. Órganos competentes para la determinación de los premios y remuneraciones por salvamentos y remolques.**

Los órganos competentes de la Armada que conocerán de las acciones relativas a los premios por salvamento y a las remuneraciones por remolques de fortuna son el Consejo de Arbitrajes Marítimos y los auditores de arbitrajes marítimos.

Su composición, régimen jurídico, ámbito territorial y demás extremos necesarios para su funcionamiento se establecerán reglamentariamente.

Los interesados en tales procedimientos podrán optar por acudir a los citados órganos de la Armada 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 tercera. Contratación electrónica.**

1. En lo relativo a la utilización de las técnicas informáticas electrónicas y telemáticas, para la celebración 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 la información y de comercio electrónico, en la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica, en esta ley y en el Derecho de la Unión Europea.

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 cuarta. 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 quinta. Sistemas alternativos de resolución de conflictos con consumidores.**

En relación con aquellos contratos regulados en esta ley en los que una de las partes sea un consumidor, en virtud de lo dispuesto en el 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, las partes del contrato podrán someter voluntariamente sus conflictos al sistema arbitral de consumo o a otros sistemas de resolución extrajudicial de conflictos que figuren en la lista que publica la Comisión Europea sobre dichos sistemas y que respete los principios establecidos por la normativa de consumo.

**Disposición adicional sexta. Buques de guerra españoles.**

De acuerdo con lo previsto en el artículo 3.3, los comandantes de los buques de guerra españoles pertenecen a la Armada.

El Ministerio de Defensa regulará la lista oficial de buques de la Armada.

**Disposición adicional séptima. Plataforma continental.**

Los derechos soberanos sobre la plataforma continental española y las ampliaciones de esta más allá del límite de las doscientas millas

náuticas se registrarán por lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, en los restantes tratados internacionales en los que España sea parte y en las normas de Derecho interno que puedan dictarse de conformidad con tales acuerdos internacionales.

### **Disposición adicional octava. Buques históricos y réplicas.**

1. Los buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares podrán matricularse y abanderarse en un registro especial en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno. Dicha reglamentación establecerá, asimismo, un régimen simplificado de certificación e inspección al que estarán sometidas este tipo de buques y embarcaciones.

2. Los buques y embarcaciones incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural y los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento de trascendencia histórica, además de inscribirse en el registro que se cita en el apartado anterior, gozarán de un régimen especial de carácter fiscal y de la exención de tasas portuarias en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con los instrumentos de fomento y protección reconocidos en la legislación sobre patrimonio histórico.

### **Disposición adicional novena. Disposiciones especiales en materia de navegación aérea.**

1. La presente ley no será de aplicación a las aeronaves que se hallen sobre el agua, ni al personal y medios afectos a la actividad de estas, que se sujetarán, a todos los efectos, al régimen establecido en la legislación aeronáutica y los tratados internacionales en la materia. Ello sin perjuicio del cumplimiento por las aeronaves de lo indicado en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/78) y en el Convenio sobre el reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (COLREG-72) en lo que resulte de aplicación, cuando estén sobre el agua.

2. En los espacios marítimos de soberanía nacional, previo acuerdo con la Administración Marítima, podrán establecerse, por el Ministerio de Fomento o el de Defensa, según corresponda, zonas reservadas con carácter exclusivo a la navegación aérea. Estas zonas se registrarán por lo previsto en la legislación aeronáutica, así como en la normativa marítima en materia de seguridad marítima y de lucha contra la contaminación, estando bajo el control de las autoridades de aviación civil o militar, en lo que se refiera al amerizaje o despegue y al control de las aeronaves. El balizamiento de estas áreas, en el caso de ser

necesario, se realizará siguiendo los criterios de la Asociación Internacional de Señalización Marítima.

3. Reglamentariamente se establecerán las disposiciones necesarias para regular la coordinación con la Administración Marítima competente de la circulación de las aeronaves fuera de las zonas reservadas para la navegación aérea, el balizamiento de estas áreas, que se harán siguiendo los criterios de la Asociación Internacional de Señalización Marítima, y el uso de sistemas de radiocomunicación, así como los requisitos exigibles a las tripulaciones de vuelo de dichas aeronaves.

#### **Disposición adicional décima. Aranceles notariales y registrales.**

El Gobierno aprobará los aranceles correspondientes a la intervención de los notarios y registradores de la propiedad y mercantiles para la inscripción de buques, embarcaciones y artefactos navales en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.

#### **Disposición transitoria primera. Expedientes de salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones en tramitación.**

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, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.

Hasta la constitución del Consejo de Arbitrajes Marítimos y de los Auditores de Arbitrajes Marítimos, continuarán desempeñando sus actuales funciones el Tribunal Marítimo Central y los Juzgados Marítimos Permanentes con arreglo a lo dispuesto en la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.

#### **Disposición transitoria segunda. Régimen de las entidades navieras en función del tonelaje.**

A efectos de la aplicación del régimen de las entidades navieras en función del tonelaje regulado en el capítulo XVII del título VII del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, las definiciones y demás conceptos establecidos en esta ley serán de aplicación a las solicitudes presentadas a partir de su entrada en vigor.

### **Disposición derogatoria única. Derogación de normas.**

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) Los artículos 2131 a 2161 y 2168 a 2174 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881.

b) El párrafo primero del artículo 561 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal de 1882.

c) El Libro III y los artículos 19.3, 951 a 954 del Código de Comercio, aprobado por el Real Decreto de 22 de agosto de 1885.

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

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

f) La Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, excepto las disposiciones del título II, que continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias.

g) La disposición final vigésima sexta de la Ley 1/2000, de 1 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

h) Los artículos 261 y 262, y la letra f) del artículo 263 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

i) La disposición transitoria décima de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

### **Disposición final primera. Reglas de Rotterdam.**

En caso de que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transportes Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, firmado el 23 de septiembre de 2009 (Reglas de Rotterdam) entre en vigor, el Gobierno remitirá a las Cortes Generales un proyecto de ley para introducir las modificaciones necesarias en esta ley.

## **Disposición final segunda. 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 el artículo 140.a) y e) de la Ley de Navegación Marítima.

En los casos indicados en las letras c) y d) del referido artículo, la acción solo 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 como sigue:

«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 128 de la Ley de Navegación Marítima.»

## **Disposición final tercera. Modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.**

Se introducen las siguientes modificaciones en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre:

Uno. Se modifica la letra j) del artículo 26 que queda redactada como sigue:

«j) Controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, y lucha contra la

contaminación marina, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento.»

Dos. Se modifica el apartado 3 del artículo 62 que queda redactado como sigue:

«3. Las Autoridades Portuarias serán los organismos competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación en la zona de servicio de los puertos que gestionen, así como de la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan.»

Tres. Se modifica la letra f) del artículo 106 que queda redactada como sigue:

«f) El servicio de limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y de agua. No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías.»

Cuatro. Se modifica la letra b) del artículo 263, que queda redactada como sigue:

«b) Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino, en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas y en particular las señaladas en la letra d) del artículo 310.2 de la presente ley y en los términos que le atribuyan los planes y programas previstos en el artículo 264, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas en los casos de vertidos procedentes de tierra.»

Cinco. Se introduce un nuevo apartado 10 al artículo 265, que queda redactado como sigue:

«10. En todo procedimiento de investigación se deberán respetar sin excepciones los derechos de la gente de mar, de conformidad con las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.»

Seis. Se modifica la letra g) del artículo 266.4, que queda redactada como sigue:

«g) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos de contaminación que se produzca en la zona de servicio de los puertos, que corresponde a las Autoridades Portuarias, con las que tendrán un deber de especial colaboración en esos supuestos.»

Siete. Se añade una nueva disposición adicional trigésima cuarta:

**«Disposición adicional trigésima cuarta. Tasa por la emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil del transportista de pasajeros por mar en caso de accidente.»**

1. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños a los pasajeros por vía marítima en caso de accidente.

2. El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

3. Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

4. La cuantía de la tasa es 120,00 euros. Esta cuantía podrá modificarse por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

5. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

6. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.»

Ocho. Se añade una nueva disposición adicional trigésima quinta:

**«Disposición adicional trigésima quinta. Actualización de las cuantías de las tasas.»**

Las cuantías de las tasas reguladas en el título IV del Libro Segundo de la presente ley podrán ser modificadas por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.»

**Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.**

Se modifica el apartado cinco del artículo 12 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, que queda redactado como sigue:

«Cinco. El pago de la tasa se realizará mediante ingreso en efectivo en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, bien en forma de autoliquidación o de acuerdo con la liquidación que le será presentada por la Administración, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

La tasa a satisfacer por la prestación de los servicios o actividades relacionados en los números 15, 17, 18, 31, 36 y 41 del apartado siete de este artículo será objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo.

El pago de la tasa es requisito indispensable para la entrega del correspondiente certificado.

La cuantía de esta tasa podrá ser modificada por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.»

**Disposición final quinta. Modificación de la Sección primera de la tasa por servicios sanitarios «Derechos Sanitarios sobre Tráfico Marítimo y Aéreo» anexa al Decreto 474/1960, de 10 de marzo, por el que se convalidan las tasas por servicios sanitarios.**

Se modifica la Sección primera de la tasa por servicios sanitarios «Derechos Sanitarios sobre Tráfico Marítimo y Aéreo», anexa al Decreto 474/1960, de 10 de marzo, que pasa a denominarse «Derechos Sanitarios sobre Tráfico Marítimo», con la siguiente redacción:

«Conceptos:

1. Expedición de Certificados de Control de Sanidad a Bordo o Exención de Control de Sanidad a Bordo:

<b>Toneladas brutas</b>	<b>Inspección en horario laboral</b> — <b>Euros</b>	<b>Inspección fuera de horario laboral*</b> — <b>Euros</b>
Hasta 500 T	89,68	134,52
De 501 A 3.000 T	176,77	265,15
De 3.001 A 10.000 T	231,94	347,91
Más de 10.000 T	287,11	430,66

\* Cuando la actividad se realice por conveniencia del solicitante fuera del horario laboral establecido se incrementará el 50% la tarifa inicial.

2. Expedición de la prórroga del certificado de sanidad a bordo: 11,14 euros.

3. Expedición del Certificado Sanitario de reconocimiento por Abanderamiento:

- Hasta 100 T: 50,47 euros.
- De 101 a 1.000 T: 70,07 euros.
- De 1.001 a 1.500 T: 89,68 euros.
- De 1.501 a 2.000 T: 109,3 euros.
- De 2.001 a 4.000 T: 128,89 euros.
- Más de 4.000 T: 148,49 euros.

4. Reconocimiento de los botiquines de los buques de pasaje y embarcaciones de recreo:

- Tipo A y B: 22,6 euros.
- C y número 4: 16,93 euros.»

### **Disposición final sexta. Títulos competenciales.**

Esta Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.6.<sup>a</sup> y 20.<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación mercantil, procesal y de marina mercante.

### **Disposición final séptima. Cláusula relativa a 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. 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, así como la coordinación entre los mismos.

2. Reglamentariamente, a propuesta de los Ministerios de Fomento y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 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 final novena. Habilitación al Gobierno.**

1. Se habilita al Gobierno para que en el plazo de tres años proceda a refundir en un único texto, y bajo el título «Código de la Navegación Marítima», las leyes reguladoras de las instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando la presente ley con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y con todos aquellos convenios o tratados internacionales sobre materias de Derecho del mar que pudieran entrar en vigor en España antes de culminarse la refundición.

2. Asimismo, se autoriza al Gobierno para que dicte cuantas disposiciones sean precisas para la debida ejecución y cumplimiento de lo dispuesto en esta ley.

### **Disposición final décima. Habilitación al Gobierno para la modificación del Título II de la Ley 60/1962, de 24 de**

## **diciembre, sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos.**

1. Dentro de los dieciocho meses siguientes a la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno procederá a modificar las disposiciones de carácter reglamentario contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre el régimen de auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos, a fin de recomponer la actual estructura del Tribunal Marítimo Central, de los Juzgados Marítimos Permanentes y demás órganos allí previstos, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima.

2. En el mismo plazo establecido en el apartado anterior, el Gobierno, a través del Ministerio de Justicia, y oído el Consejo General del Poder Judicial, realizará un estudio sobre la viabilidad de atribuir competencia objetiva a la Audiencia Nacional para el conocimiento de todos aquellos asuntos de especial trascendencia y gravedad que puedan someterse a la jurisdicción en las indicadas materias y en cualesquiera otras relativas a la navegación marítima. Dicho estudio será remitido a las Cortes Generales.

### **Disposición final undécima. Remisión a las Cortes Generales de Proyecto de ley.**

En el plazo de seis meses desde la publicación de esta ley el Gobierno remitirá a las Cortes Generales, para su tramitación, un proyecto de ley para regular el abandono de bienes muebles y los procedimientos de venta, subasta notarial, electrónica y enajenación de los mismos.

### **Disposición final duodécima. Entrada en vigor.**

La presente ley entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley.

Madrid, 24 de julio de 2014.

El Presidente del Gobierno,  
MARIANO RAJOY BREY

## **CONCEPTO DE EMBARCACIÓN DE RECREO**

Resulta conveniente conocer cuál es el concepto de embarcación de recreo según la legislación vigente, a fin de diferenciarla del resto de embarcaciones y conocer la normativa que les es aplicable.

Según el artículo 2.1 del RD 1434/1999 de 10 de septiembre, se consideran embarcaciones de recreo aquéllas de todo tipo, con independencia del medio de propulsión, que tengan eslora de casco comprendida entre 2.5 y 24 metros, proyectadas y destinadas para fines recreativos y deportivos, y que no transporten más de 12 pasajeros.

Dicha definición es corroborada posteriormente por el Real Decreto 98/2016 de 11 de marzo, en su artículo 4.2.

Por otra parte, el Real Decreto 1435/2010 de 5 de noviembre, regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en las listas sexta y séptima del registro de matrícula de buques.

## **EL CONTRATO DE COMPRA-VENTA**

En la legislación actual no se ha regulado, de forma expresa, el contrato de compra-venta de embarcaciones de recreo, por lo que se regirá por las reglas establecidas en el Código Civil, en sus artículos 1445 y siguientes para el contrato de compra-venta en general.

En cuanto a la forma del contrato, existe libertad de forma, pudiéndose realizar a través de documento público o privado. Aunque alguna disposición (por ejemplo el artículo 54 del RD 1027/1989, de 28 de julio) menciona la necesidad de escritura pública, en la circular 4/1990 se aclara que, para las embarcaciones de la lista 6ª y 7ª, el título de propiedad puede ser acreditado con la factura de compra-venta, o cualquier documento privado, debidamente liquidados de impuestos, que demuestre de forma clara la propiedad.

### **Garantías de la embarcación adquirida en el Código Civil**

El comprador de la embarcación de recreo tendrá, como mínimo, las garantías establecidas en el Código Civil, a saber:

- Saneamiento por evicción: tiene cabida cuando se le prive al comprador, por sentencia firme y en virtud de un derecho anterior a la compra, de todo o parte de la cosa comprada.
- Saneamiento por defectos o gravámenes ocultos: si hacen la embarcación impropia para el uso a la que se la destina, o si disminuyen de tal modo este uso que, de haberlos conocido el comprador, no la habría adquirido o habría dado menos precio por ella.

## **Garantías de la embarcación de recreo en la legislación de protección al consumidor**

En el caso de que el comprador haya adquirido su embarcación de un proveedor, entrarían en juego las normas de protección al consumidor, con lo cual las garantías que la legislación le otorga se amplían notablemente y son irrenunciables contractualmente.

En este sentido, el Texto Refundido de la Ley General para la defensa de los consumidores y usuarios y otras leyes complementarias (Real Decreto Legislativo 1/2007 de 16 de noviembre), establece un mínimo de garantías para la protección de los consumidores, declarando la nulidad de las cláusulas contractuales que excluyan o limiten estos derechos.

Al consumidor se le dan varias opciones cuando exija saneamiento; es decir, cuando el bien adquirido no sea conforme con el contrato:

- La reparación del bien
- La sustitución del bien

La rebaja del precio o resolución del contrato

Se establece un plazo de dos años, a contar desde la fecha de compra, para que el consumidor pueda hacer uso de ese derecho, salvo en el caso de bienes de segunda mano, donde el consumidor y el vendedor podrán pactar un periodo distinto que no podrá ser inferior a un año desde la entrega.

Se establece una presunción de que las faltas de conformidad que se manifiesten en los primeros seis meses existían ya cuando la cosa se entregó.

La acción legal prescribirá a los tres años desde la entrega del bien.

El consumidor deberá informar al vendedor de la falta de conformidad en el plazo de dos meses desde que tuvo conocimiento de ella.

## **Formalidades a cumplir en la compra-venta**

Aparecen reguladas en los artículos 52 a 55 del RD 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.

Una vez que se ha cerrado el contrato de compra-venta y la embarcación ya ha pasado a manos del adquirente, deberá comunicarse la nueva situación a la Administración competente, a efectos de realizar el expediente de cambio de dominio, en el plazo máximo de tres meses (artículo 54 del RD 1027/89).

La Administración competente es, en principio, el Distrito Marítimo donde se encuentra matriculada la embarcación. No obstante lo anterior el Real Decreto 1435/2010 de 5 de noviembre, en relación con las embarcaciones inscritas en la lista séptima, establece que las transferencias de titularidad y demás actos registrables podrán realizarse ante la Capitanía Marítima (o Distrito Marítimo) del puerto de matrícula o ante cualquier otro, mediante la presentación del título de adquisición de la propiedad.

### **Documentación a presentar en los expedientes de cambio de dominio de embarcación ya registrada, en el caso de adquisición de un particular**

- Instancia solicitando el cambio de dominio.
- Fotocopia del DNI de comprador y vendedor o autorización para consulta en el sistema de verificación de datos.
- Contrato de compraventa firmado por ambos (se admite documento privado).
- Copia de la declaración del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados (Modelo 600 ó 620, según Comunidades Autónomas) que acredite su liquidación.
- Copia impresa de la declaración del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (Modelo 565 ó 576), siempre que concurren todos los requisitos señalados a continuación:
  - se trate de embarcaciones de lista séptima con eslora superior a 8 metros o de lista sexta con eslora superior a 15 metros.
  - no hayan transcurrido más de cuatro años desde su matriculación definitiva.
  - y exista modificación de las circunstancias o requisitos determinantes de los supuestos de no sujeción o exención en la primera matriculación.

## **Documentación a presentar en los expedientes de cambio de dominio de embarcación ya registrada, en el caso de adquisición a un proveedor**

- Instancia solicitando el cambio de dominio.
- Fotocopia del DNI de comprador, o autorización para consulta en el sistema de verificación de datos.
- Contrato de compra-venta liquidado del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados (Modelo 600 ó 620, según Comunidades Autónomas) que acredite su liquidación, o
- Factura de compra con especificación de:
  - La denominación social de la empresa vendedora
  - Precio de venta con IVA desglosado
  - Fecha de la factura y firma
- Copia impresa de la declaración del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (Modelo 565 ó 576), siempre que concurren todos los requisitos señalados a continuación:
  - se trate de embarcaciones de lista séptima con eslora superior a 8 metros o de lista sexta con eslora superior a 15 metros.
  - no hayan transcurrido más de cuatro años desde su matriculación definitiva.

y exista modificación de las circunstancias o requisitos determinantes de los supuestos de no sujeción o exención en la primera matriculación.

## OTRAS FORMAS DE TRASMISIÓN

Además de la compra-venta, que seguramente es el supuesto más genérico y que más vicisitudes presenta en la práctica, las embarcaciones de recreo, al igual que otro bien, se pueden adquirir por el resto de medios previstos en nuestro ordenamiento jurídico para la transmisión de la propiedad: permuta, herencia, donación, adjudicación en subasta judicial o administrativa, en un juego de suerte, envite o azar, ejercicio de la opción prevista en el contrato de arrendamiento con opción a compra, etc.

En cualquiera de estos casos habrá de tramitarse un expediente de cambio de dominio en los mismos términos vistos en el apartado de Formalidades a cumplir en la compra-venta, pero sustituyendo, dentro de la documentación a presentar, el contrato de compraventa por la escritura pública de adjudicación de herencia, la escritura de donación, acta de adjudicación en subasta pública, etc.

## TRIBUTACIÓN

La adquisición de una embarcación de recreo (nueva, de segunda mano, por herencia, donación, etc.) da lugar a una serie de obligaciones tributarias, que se pueden concretar en los impuestos y tasas que van a tratarse a continuación. No obstante, dado el carácter informativo general de esta web se ha de recordar que existen otros impuestos que no se van a tratar y que gravan otras situaciones, tales como el Impuesto sobre el Patrimonio o los que tratan los ingresos de las actividades económicas hechas con embarcaciones (IRPF y/o Impuesto de Sociedades). Tampoco se van a tratar otros impuestos y tasas que pueden establecer las Comunidades Autónomas en sus respectivos territorios.

Por tanto, de manera general, a la adquisición de una embarcación de recreo pueden aplicarse simultáneamente o no algunos impuestos y tasas de los que se habla a continuación dependiendo de las condiciones de aplicación de cada uno:

### 1. Impuestos

1. Imposición indirecta: IVA, IGIC, IPSI.

2. Imposición indirecta: Impuesto sobre transmisiones patrimoniales onerosas (ITP).
3. Impuesto especial sobre determinados medios de transporte, conocido como "Impuesto de matriculación" (IEDMT).
4. Imposición directa: Impuesto sobre sucesiones y donaciones.

## 2. Tasas

1. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5)
2. Tasa de ayudas a la navegación (T-0)
3. Tasas por actuaciones de los Registros de Buques y Empresas navieras
4. Tasa por prestación de Servicios de Inspección y Control por la Dirección General de la Marina Mercante

Como ejemplo de la tributación a la que se puede ver sometida una embarcación con base en puerto español dedicada a uso privado, dependiendo de su eslora, propulsión (motor o vela), forma de adquisición (nueva, de segunda mano ya matriculada en España o por herencia ya matriculada en España) y dedicada a uso privado (Lista 7ª) se muestra en la siguiente tabla: Como ejemplo de la tributación a la que se puede ver sometida una embarcación con base en puerto español dedicada a uso privado, dependiendo de su eslora, propulsión (motor o vela), forma de adquisición (nueva, de segunda mano ya matriculada en España o por herencia ya matriculada en España) y dedicada a uso privado (Lista 7ª) se muestra en la siguiente tabla:

## **Adquisición de una embarcación de recreo nueva**

	Impuestos			Tasas				
	IVA	IEDMT(*) Península Y Balears		SUCES.	T5	AYUDAS NAVEG.(TO)	REGIST. BUQUES	TPSIC DGMM
IGIC	ITP	Canarias						
IPSI Ceuta			Ceuta					
IPSI Melilla		Melilla						
Nueva (L=8,5m)	21%		12%					
Motor	9,50%	NO	11%	NO	SI	SI	SI	SI
Distibudor español	10%		0%					
	7%		0%					
Nueva (L=8,5m)	21%		12%					
Vela	9,50%	NO	11%	NO	SI	NO	SI	SI
Distibudor español	10%		0%					
	7%		0%					
Nueva (L=7m)	21%							
Motor	9,50%	NO	NO	NO	SI	SI	SI	SI
Distibudor español	10%							
	7%							
Nueva (L=7m)	21%							
Vela	9,50%	NO	NO	NO	SI	NO	SI	SI
Distibudor español	10%							
	7%							

Se indica el tipo para el "Impuesto especial sobre determinados medios de transporte" dependiendo de donde se aplique: en la Península e Illes Balears, Canarias o en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.

#### Adquisición de una embarcación de segunda mano ya matriculada en España

	Impuestos			Tasas				
	IVA	IEDMT(*)		SUCES.	T5	AYUDAS NAVEG.(TO)	REGIST. BUQUES	TPSIC DGMM
IGIC	ITP	Península						
IPSI			Canarias					
		Ceuta y Melilla						
Española 2ª mano (L=7m)	NO	SI	NO	NO	SI	SI	SI	SI
Motor								
Española 2ª mano (L=7m)	NO	SI	NO	NO	SI	NO	SI	SI
Vela								

#### Herencia de una embarcación de recreo ya matriculada en España

	Impuestos			Tasas				
--	-----------	--	--	-------	--	--	--	--

	IVA		IEDMT(*)					
	IGIC	ITP	Península Canarias Ceuta y Melilla	SUCES.	T5	AYUDAS NAVEG.(TO)	REGIST. BUQUES	TPSIC DGMM
	IPSI							
Española heredada (L=7m) Motor	NO	NO	NO	SI	SI	SI	SI	SI
Española heredada (L=7m) Vela	NO	NO	NO	SI	SI	NO	SI	NO

A continuación se informa con algo más de detalle sobre las condiciones de aplicación de los impuestos y tasas enumerados anteriormente.

## 1. Impuestos

### 1.1 Imposición Indirecta (IVA, IGIC, IPSI)

La adquisición de una embarcación nueva generará la obligación de pagar un impuesto sobre el valor de la misma como ocurre con otros productos de consumo. Este impuesto dependerá del territorio donde se adquiera el bien siendo las posibilidades las siguientes:

#### Tabla de datos

	Impuesto	Tipo
Ciudad Autónoma de Ceuta	Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación (IPSI)	10% Si la eslora es mayor de 20 metros es un 0,5%
Ciudad Autónoma de Melilla	Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación (IPSI)	7%

## Tabla de datos

	Impuesto	Tipo
Ciudad Autónoma de Canarias	Impuesto General Indirecto (IGIC)	9,5%
Resto de España	Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA)	21%

Evidentemente, al igual que ocurre con cualquier otro bien de mercado, el IVA, IGIC o IPSI suele estar incluido en el precio final de la embarcación y el vendedor se encargará de hacer la correspondiente liquidación ante la Agencia Tributaria.

### 1.2 Imposición Indirecta ("Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales Onerosas")

Este impuesto indirecto grava transmisiones retribuidas e inter vivos de toda clase de bienes y derechos que integren el patrimonio de las personas físicas principalmente, así como la constitución de derechos reales, préstamos, fianzas, arrendamientos, pensiones y concesiones administrativas. Un ejemplo de ello son las compraventas entre particulares de buques y embarcaciones de segunda mano. En el caso más general, el de una embarcación de segunda mano ya matriculada en España, se trata de una transacción no sometida a la imposición indirecta del apartado anterior (IVA, IGIC o IPSI), ya que ésta se soportó cuando fue adquirida. Este impuesto es incompatible con los señalados en el apartado anterior (IVA, IGIC o IPSI) y debe ser satisfecho por la persona que adquiere la embarcación.

Se trata de un impuesto estatal cuya recaudación está cedida a las Comunidades Autónomas siendo estas las que fijan los tipos para su aplicación, por tanto en función de la Comunidad Autónoma varía el tipo aplicable. En este caso, se deberá hacer una autoliquidación del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos documentados:

- sobre el precio pagado o
- sobre el precio medio de venta aplicable, que figura en las tablas publicadas en el BOE por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. La última versión publicada en el BOE es la de la Orden HFP/1258/2017.

Por favor, consulte con su Comunidad Autónoma el tipo aplicable además de cómo realizar la liquidación del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.

### **1.3 "Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte" (conocido como "Impuesto de Matriculación")**

Como su propio nombre indica es un impuesto "especial" regulado en el Título II de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales y se le suele conocer como "Impuesto de matriculación". En lo referente a las embarcaciones y buques de recreo esta Ley ha sufrido algunas modificaciones destacadas:

- mediante la Disposición Adicional sexagésima segunda de la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de presupuestos Generales del Estado para el año 2008 (BOE núm. 310, de 27 de diciembre)
- mediante la Ley 16/2013, de 29 de octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras (BOE núm. 260, de 30 de octubre).

A los efectos de este impuesto especial, se considerarán embarcaciones de recreo:

- Las embarcaciones que se inscriban en las listas sexta o séptima del registro de matrícula de buques, ordinario o especial o, en su caso, en el registro de la correspondiente Federación deportiva.
- Las embarcaciones distintas de las citadas en el párrafo anterior que se destinen a la navegación privada de recreo, tal como se define en el apartado 13 del artículo 4 de la Ley 38/1992.

Están sujetas al impuesto:

- La primera matriculación en España de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, nuevos o usados, que tengan más de 8 metros de eslora, en el registro de matrícula de buques, ordinario o especial o, en caso de no ser inscribibles en dicho registro, la primera matriculación en el registro de la correspondiente Federación deportiva.
- Estará sujeta en todo caso, cualquiera que sea su eslora, la primera matriculación de las motos náuticas definidas en el epígrafe 4.º del artículo 70.1. de la Ley 38/1992.

A este impuesto se ha de añadir al impuesto sobre el valor añadido (IVA, IGIC o IPSI) y, en algunos casos, se ha de añadir al Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales )por ejemplo en el caso de una embarcación de segunda mano no matriculada en España procedente de un país de la UE).

Se han establecido las siguientes exenciones al impuesto especial:

- Las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos, que se afecten efectiva y exclusivamente al ejercicio de actividades de alquiler.

Esta exención quedará condicionada a las limitaciones y al cumplimiento de los requisitos establecidos para el alquiler de vehículos. En todo caso, se entenderá que no existe actividad de alquiler cuando la embarcación sea cedida por el titular para su arrendamiento, siempre que dicho titular o una persona a él vinculada reciba por cualquier título un derecho de uso total o parcial sobre la referida embarcación o sobre cualquier otra de la que sea titular el cesionario o una persona vinculada al cesionario. Para la aplicación de este párrafo se consideran personas vinculadas aquéllas en las que concurren las condiciones previstas en el artículo 79 de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido.

- Las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos cuya titularidad corresponda a escuelas deportivas náuticas reconocidas oficialmente por la Dirección General de la Marina Mercante y destinadas efectiva y exclusivamente al ejercicio de la actividad de enseñanza para el gobierno de las mismas.  
No obstante, no perderán el derecho a la exención las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos que gozando de esta exención se destinen tanto a la actividad de enseñanza como a la de alquiler, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el segundo párrafo de la letra g) del apartado 1 de este artículo.
- Las embarcaciones que por su configuración solamente puedan ser impulsadas a remo o pala, así como los veleros de categoría olímpica.

### **En resumen:**

- Las embarcaciones con una eslora igual o menor a 8 metros no están sujetas al impuesto sea cual sea el uso al que se destinan. No obstante, deberá presentarse declaración ante la AEAT a través del modelo 06 por los sujetos pasivos a cuyo nombre se efectúe la primera matriculación de la

embarcación, tanto si ésta es de fabricación comunitaria o importada, sin distinguir si es nueva o usada.

- Las embarcaciones y buques de recreo que se afecten efectiva y exclusivamente al alquiler están exentos del impuesto, así como aquellas cuyo titular sean escuelas deportivas náuticas reconocidas oficialmente por la Dirección General de la Marina Mercante.
- Por tanto, si la embarcación tiene más de 8 metros de eslora y es de uso privado, se deberá abonar el 12% del valor en concepto de Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (conocido como "impuesto de matriculación"), (en Canarias un 11% y en Ceuta y Melilla un 0%).

**Consulte con la Agencia Tributaria (AEAT) cómo realizar la liquidación del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (Modelo 576) o cómo declarar la exención o no sujeción.**

## Resumen

	Eslora ≤ 8 metros	Eslora > 8 metros
Embarcaciones de uso privado (Lista 7ª)	No sujetas	12% (Canarias 11% (Ceuta y Melilla 0%)
Embarcaciones exclusivamente alquiler (Lista 6ª)	Exentas	
Embarcaciones de escuelas reconocidas por la DG de Marina Mercante	Exentas	
Embarcaciones solamente impulsadas a remo o pala, así como los veleros de categoría olímpica	Exentas	
Motos náuticas (Lista 7ª)	14,75% (Canarias 13,75%) (Ceuta Melilla 0%)	
Motos náuticas (Lista 6ª)	Exentas	

A efectos de este impuesto especial, se considera la **eslora**, la que normalmente se define como "eslora de casco" en las embarcaciones de recreo, que es: la distancia medida paralelamente a la línea de flotación de referencia, entre dos planos perpendiculares al plano central de la embarcación situados uno en la parte más a proa de la misma y el otro en la parte más a popa.

Esta eslora incluye todas las partes estructurales de la embarcación y las que forman parte integrante de la misma, tales como rodas o popas de madera, metal o plástico, las amuradas y las juntas casco/cubierta, así como aquellas partes desmontables del casco que actúan como soporte hidrostático o hidrodinámico cuando la embarcación está en reposo o navegando.

Esta eslora excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, tales como palos, penoles, plataformas salientes en cualquier extremo de la embarcación, guarniciones de proa, timones, soportes para motores, apoyos para propulsión, plataformas para zambullirse y acceder a bordo y protecciones y defensas.

Según el procedimiento que se establece en la Orden EHA/1981/2005, de 21 de junio, modificada por la Orden EHA/3851/2007, la liquidación de este impuesto se realizará utilizando el modelo 576, que deberá ser presentado telemáticamente a través de la web de la Agencia Tributaria. Si la declaración es aceptada, la impresión de dicha declaración validada con el código electrónico de ocho caracteres, además de la fecha y hora de presentación, será documento suficiente para solicitar la matriculación.

## **Devoluciones**

Se puede solicitar la devolución del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte en determinados casos.

El artículo 66 de la Ley 38/1992 regula las condiciones para la devolución de este impuesto exclusivamente para aquellos empresarios dedicados profesionalmente a la reventa de medios de transporte.

Por favor, consulte con la Agencia Tributaria (AEAT) cómo solicitar la devolución del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.

## **1.4 Imposición directa (Impuesto sobre sucesiones y donaciones)**

El Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones, es de naturaleza directa y subjetiva, y grava los incrementos patrimoniales obtenidos a título lucrativo por personas físicas.

En las adquisiciones por causa de muerte y en los seguros sobre la vida, el impuesto se devengará el día del fallecimiento del causante o del asegurado o cuando adquiera firmeza la declaración de fallecimiento del ausente, conforme al artículo 196 del Código Civil.

En las transmisiones lucrativas «inter vivos» el impuesto se devengará el día en que se cause o celebre el acto o contrato.

Las personas físicas que reciben la donación tienen que declarar el Impuesto sobre Donaciones por los bienes que reciben gratuitamente.

Prescribirá a los cinco años el derecho de la Administración para determinar la deuda tributaria mediante la oportuna liquidación y la acción para imponer sanciones tributarias.

**Para obtener más información sobre la liquidación del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones, diríjase a la Comunidad Autónoma donde se haya de liquidar el mismo ya que su gestión ha sido cedida a las mismas.**

## 2. Tasas

### 2.1 "Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5)"

Aparece regulada en los artículos 223 a 230 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2011).

Hecho imponible

El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques y embarcaciones deportivas o de recreo, independientemente de sus dimensiones, de las aguas de la zona de servicio del puerto, de las redes y tomas de servicios y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado, así como la estancia en éste.

Constituye también hecho imponible de esta tasa la utilización de los muelles y pantalanés, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias por los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones.

Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

Esta tasa se devengará cuando la embarcación deportiva o de recreo entre en las aguas de la zona de servicio del puerto, o cuando se produzca la puesta a disposición del atraque o puesto de fondeo.

#### **Exigencia anticipada de la tasa**

La tasa será exigible por adelantado y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada en los puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones de atraque, así como en instalaciones náutico-deportivas, que se encuentren en concesión o autorización, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En este régimen, la cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización tomando en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 20 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

**Por favor, diríjase a la Autoridad Portuaria correspondiente para obtener más información sobre el cálculo y la liquidación de la tasa.**

## **2.2 "Tasa de ayudas a la navegación" (conocida como "Tasa T-0")**

Aparece regulada en los artículos 237 a 244 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2011).

### **Hecho imponible**

El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización del servicio de señalización marítima.

### **Pago de la tasa**

El pago de la tasa será exigible a los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros si su propulsión es el motor y superior a 12 metros si su propulsión es la vela, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques:

- En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: una vez al año, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado su puerto base.
- En el caso de buques y embarcaciones que no tengan su base en un puerto español: por día de estancia, completo o por fracción, en aguas jurisdiccionales españolas, debiendo abonarse el importe de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el puerto español en el que realice cada escala. El pago será exigible cada vez

que el buque o la embarcación entre en aguas jurisdiccionales españolas y se efectuará por el periodo que vaya a permanecer en las mismas durante cada escala.

El pago de la tasa será exigible a las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a nueve metros si su propulsión es el motor, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación, o rol de despacho o dotación de buques, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 171.e) de la ley [RDL 2/2011]:

- En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: una única vez en el momento de su matriculación. El importe de la tasa se abonará en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el órgano competente para la matriculación de la embarcación.
- En el caso de embarcaciones que no tengan su base en un puerto español: por día de estancia, completo o por fracción, en aguas jurisdiccionales españolas, debiendo abonarse el importe de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el puerto español en el que realice cada escala. El pago será exigible cada vez que el buque o la embarcación entre en aguas jurisdiccionales españolas y se efectuará por el periodo que vaya a permanecer en las mismas durante cada escala.

### **Exigencia anticipada de la tasa**

La tasa será exigible por adelantado y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada en los puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones de atraque, así como en instalaciones náutico-deportivas, que se encuentren en concesión o autorización, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En este régimen, la cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización tomando en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 20 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

**Por favor, diríjase a la Autoridad Portuaria correspondiente para obtener más información sobre el cálculo y la liquidación de la tasa**

### **Resumen de la Tasa de Ayudas a la Navegación**

## Tasa de ayudas a la navegación (T-0)

		L < 9 metros (motor)	L < 12 metros (vela)	L ≥ 9 metros (motor)	L ≥ 12 metros (vela)
Base puesto español	en	Una vez, en su matriculación en España	Exenta	Una vez al año	
Base puerto que no es español	en	El pago será exigible cada vez que el buque o la embarcación entre en aguas jurisdiccionales españolas y se efectuará por el periodo que vaya a permanecer en las mismas durante cada escala	Exentas	El pago será exigible cada vez que el buque o la embarcación entre en aguas jurisdiccionales españolas y se efectuará por el periodo que vaya a permanecer en las mismas durante cada escala	

### 2.3. "Tasas por actuaciones de los Registros de buques y Empresas navieras"

Las actuaciones de los Registros de buques y empresas navieras reguladas en el artículo 251 y en la Disposición Adicional Decimosexta del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, darán lugar a la percepción de las siguientes tasas (artículos 282 y siguientes), con cuantías aprobadas por la Ley 24/2001 y que se actualizan anualmente.

## Tasas

	Por unidad de arqueo	Mínimo
Tasa de inscripción	0,190328	19,08 /euros/
Tasa de baja	0,190328	19,08 /euros/

(Cuantías actualizadas para 2023)

### Tasas de actuaciones administrativas intermedias

Tarifa primera: Actuación administrativa a instancia de parte que conlleve anotación en hoja de asiento	19,03 /euros/
Tarifa segunda: Certificación a instancia de parte Copia de hojas de asiento por cada una	7,613183 /euros/
Tarifa tercera: Copia simple del contenido de los expedientes	19,03 /euros/

(Cuantías actualizadas para 2023)

Estas tasas se liquidarán mediante la presentación del modelo '790025'. Puede descargar el modelo o, si dispone de certificado, hacer el pago en línea de la tasa.

## 2.4 "Tasa por Prestación de Servicios de Inspección y Control por la Dirección General de la Marina Mercante"

Las embarcaciones de recreo matriculadas en España (no las que están inscritas según el artículo 8 del Real Decreto 1435/2010) deben llevar un certificado de navegabilidad. La expedición y renovación del certificado de navegabilidad conlleva el pago de una tasa. Esta tasa es autoliquidable para las embarcaciones con marcado «CE», mientras que para aquellas embarcaciones que no disponen de dicho marcado la tasa, debido a su complejidad, no es autoliquidable y es notificada por la Administración en el modelo '990030'.

La cuantía de las mismas fue fijada en el Artículo 25 de la Ley 24/2001 de 27 de diciembre de 2001 y se va actualizando anualmente. (Cuantías para el año: 2023)

## Tasas

### Tasa por prestación de Servicios de Inspección y Control por la Dirección General de la Marina Mercante

---

Certificado de navegabilidad de embarcaciones de recreo con marca <<CE>> 76,131817 /euros/

Renovación de Certificado de navegabilidad de embarcaciones de recreo con marca <<CE>>, debido a un cambio de zona de navegación, cambio de lista, cambio en el número máximo de personas u otros cambios que modifiquen las características reflejadas en el Certificado 53,29 /euros/

Canje del Certificado de navegabilidad por deterioro, extravío, hurto o por agotamiento de las casillas usadas por las Entidades Colaboradoras de Inspección 3,81 /euros/

Certificado de navegabilidad para aquellas embarcaciones sin marca <<CE>> Se calcula en función del arqueo y la potencia de los motores de la embarcación con un mínimo de 76,12 /euros/

---

(Cuantías actualizadas para 2023)

# MOTOS NÁUTICAS

El incremento constante del parque de motos acuáticas y de sus niveles de potencia ha hecho necesario establecer unas normas específicas para reducir el riesgo que su utilización comporta, tanto para quienes las manejan como para los bañistas, en razón de la proximidad a la costa en donde dicha actividad se practica.

## Modalidades de utilización

- Uso particular
- Alquiler por empresa autorizada bajo las siguientes modalidades:
  - o Por horas o fracción en circuito
  - o Por horas o fracción para excursiones colectivas
  - o Arrendamiento por días

## Requisitos legales para su utilización

- Es obligatorio la **matriculación** en cualquier Capitanía Marítima (Orden de 16 de diciembre de 1998).
- Las motos deberán tener suscrito un **seguro** de responsabilidad civil (RD 607/1999, de 16 de abril).
- Deberá mantener a bordo de la moto náutica **Licencia de Navegación** entregada por la Capitanía Marítima a su matriculación y la documentación acreditativa de la existencia y vigencia del seguro.
- Es necesario tener una **edad mínima** para su utilización de 18 años (o 16 con consentimiento escrito de padre/madre o tutor/a, que deberá estar en disposición de exhibir en todo momento).
- Deberá llevar puesto un **chaleco salvavidas homologado**, tanto si pilota la moto como si va de pasajero.
- Solamente podrán navegar en una moto náutica el número de personas indicado por el fabricante.

## **Normas de navegación**

- Si se hace un uso particular o la moto es arrendada por días para uso particular, no se podrá navegar en la proximidad de los circuitos de alquiler.
- Está prohibido navegar por las zonas acotadas para la celebración de regatas.
- La navegación por el interior de las zonas de baño está expresamente prohibida. Recuerde que las zonas de baño son las comprendidas entre la playa y la línea de balizas, y que en el caso de que no haya línea de balizas se considerará una franja de 200 metros de anchura desde el litoral.
- Para vararlas en las playas no balizadas o salir de ellas, se deberá seguir una trayectoria perpendicular a la costa, siempre a velocidad que no supere los 3 nudos.
- No puede acercarse a menos de 50 metros de otra moto, artefacto flotante, buques o embarcaciones, debiendo evitar la zona de buques fondeados.
- Tampoco se puede hacer adelantamientos en excursiones colectivas ni navegar dentro de los recintos portuarios, salvo puertos deportivos.
- Únicamente se permite la utilización de las motos durante las horas de luz diurna, es decir, entre una hora posterior al orto y una hora anterior al ocaso.
- Se deberán usar las motos sólo con buen tiempo y visibilidad.
- Las motos náuticas de uso particular o arrendamiento por días podrán ser utilizadas para el remolque de esquiadores náuticos o artefactos flotantes de uso deportivo o recreativo, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el artículo

En ningún caso estará permitido el arrastre o remolque de otros artefactos u objetos flotantes distintos a los mencionados en el párrafo anterior.

## **Empresas de alquiler de motos náuticas**

Las empresas que se dediquen al alquiler de motos náuticas por horas o fracción deberán estar en posesión de los preceptivos permisos de las Administraciones competentes y presentar una declaración responsable ante la Capitanía Marítima.

Las motos que se alquilan estarán registradas y matriculadas en la lista sexta de acuerdo con lo dispuesto en la Orden de 16 de diciembre de 1998, y su potencia máxima, utilizadas en las modalidades de circuito o excursiones colectivas, en navegación estará limitada a 60 CV.

Además, deberán contar con la siguiente infraestructura:

- Un circuito delimitado por balizas
- Una base flotante en un límite del circuito
- Una zona donde fondear las motos, o plataforma flotante donde permanezcan las motos
- Una embarcación o moto para el traslado de los usuarios
- Una embarcación o moto destinada al salvamento
- Un mínimo de dos monitores por empresa
- Un monitor por cada cuatro usuarios

En el caso de las empresas de alquiler en excursiones colectivas, deberán informar a la Capitanía Marítima el recorrido de las distintas excursiones que ofrezcan, así como su tiempo aproximado de duración.

Las motos náuticas podrán ser utilizadas por las empresas para el remolque de otras motos náuticas o de embarcaciones de casco rígido o semirrígido de eslora inferior a 5 metros, cuando sea necesario para el ejercicio de actividades relacionadas con la propia empresa o por razones deportivas, siempre que las motos o las embarcaciones remolcadas no pongan en peligro la seguridad de la navegación de la moto que efectúa el remolque.

La moto arrendada por días tiene los mismos condicionantes y exigencias que la moto náutica en la modalidad de uso particular: titulación, zonas y periodos de navegación, etc.

## **Titulaciones exigidas**

Para gobernar motos náuticas, sin limitación de potencia, en la modalidad de uso particular o de arrendamiento por días, el usuario

debe estar en posesión de uno de los siguientes títulos náuticos-deportivos:

- Patrón para la navegación básica
- Patrón de embarcaciones de recreo
- Patrón de yate
- Capitán de yate
- Licencia de navegación (art. 11 del Real Decreto 875/2014)

Estas titulaciones no tienen carácter profesional.

Para gobernar motos náuticas en la modalidad de alquiler por horas o fracción, en circuito o en excursiones colectivas, no será preciso que los usuarios tengan titulación alguna.

Los títulos náutico-deportivos de patrón de moto náutica "A", "B" y "C" conservarán su validez hasta su renovación, si bien esta deberá tener lugar antes del 1 de julio de 2024. Los títulos que se expidan bien a su renovación o bien a partir de la citada fecha tendrá que ser uno de los arriba mencionados.

## **Consejos de navegación**

- No practique su afición bajo los efectos del alcohol.
- No se acerque a menos de 50 metros de otra moto, artefacto flotante, boya de señalización de submarinistas, buques o embarcaciones.
- Procure no practicar este deporte en solitario. Comunique siempre dónde va y cuánto tiempo piensa estar.
- Debe llevar siempre puesto el chaleco, que solamente podrá quitarse cuando se baje de la moto en tierra firme, puerto o cualquier otro sitio donde no sea necesario su uso.
- Utilice protección contra el frío de colores llamativos. Lleve consigo una mochila con señales luminosas y algún alimento con alto valor energético.
- Si tiene problemas no se separe de su moto náutica. Nunca intente ganar la costa a nado.
- Si alquila una moto náutica, compruebe que cumple las normas de seguridad y que está cubierta por un seguro obligatorio.

- Está prohibida la navegación en los puertos comerciales, excepto para ir directamente desde la mar a un puerto deportivo instalado en su interior o viceversa y a velocidad no superior a 3 nudos.
- Debe evitar la navegación con su moto náutica en los canales de acceso a los puertos, en las zonas de fondeo y en las zonas de alta concentración de embarcaciones.
- Si la empresa de alquiler, en las excursiones colectivas, tienen previsto realizar una parada para baño o para hacer snorkel:
  - Debe informar a Capitanía Marítima del lugar donde la realizarán. En dicha parada, los usuarios, nunca se podrán quitar el chaleco.
  - Los lugares elegidos para realizar la parada deben estar en lo posible protegidos, deben ser zonas donde no existan corrientes, el estado del mar ha de ser el idóneo, no debe haber tránsito marítimo y ha de ser un lugar con total garantías de seguridad para realizar dicha actividad.
  - Las motos de los arrendatarios tienen que estar agrupadas.
  - El monitor no podrá participar en la actividad de baño o snorkel y deberá estar constantemente vigilando a los arrendatarios y marcando la posición a cualquier otra embarcación que pudiera navegar por esa zona.

## **Regulación legal**

- Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.
- Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de motos náuticas.
- Orden de 16 de diciembre de 1998, por el que se regula el procedimiento abreviado de registro y matriculación de las motos náuticas.

## **SEGUROS**

**Podemos distinguir las siguientes modalidades de seguro:**

### **Seguro obligatorio de embarcaciones españolas**

Todo naviero o propietario de embarcaciones de recreo deberá tener un seguro que cubra la responsabilidad civil derivada de la navegación de sus embarcaciones o estando las mismas atracadas, etc.

Este seguro deberá cubrir los siguientes riesgos:

1. Muerte o lesiones corporales de terceras personas.
2. Daños materiales a terceros.
3. Pérdidas económicas que sean consecuencia directa de los daños relacionados en los párrafos a) y b) anteriores.
4. Daños a buques por colisión o sin contacto.

Además, salvo pacto en contrario, será de cuenta del asegurador el pago de las costas judiciales y extrajudiciales inherentes a la defensa del asegurado.

### **Seguro obligatorio para participación en competiciones**

Además del seguro obligatorio anteriormente señalado, las embarcaciones que participen en regatas, pruebas, competiciones de todo tipo y sus entrenamientos, incluidos apuestas y desafíos, deberán suscribir un seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad civil de los intervinientes (Art. 3.2. RD 607/1999, de 16 de abril)

## **Seguro Voluntario**

Además de los señalados anteriormente, en la póliza de seguro se podrán incluir otras coberturas que libremente se pacten entre el tomador del seguro y la entidad aseguradora con la finalidad de ampliar el ámbito y límites de la cobertura.

## **Seguro obligatorio de embarcaciones extranjeras**

Los navieros o propietarios de embarcaciones extranjeras que naveguen por el mar español, en el caso de que tengan entrada o salida en un puerto español, deberán contratar el seguro obligatorio o acreditar la existencia de un seguro con el alcance y condiciones prescritas en el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril.

### **Documentación e infracciones**

El justificante de pago de la prima del seguro del periodo en curso hará prueba de la vigencia del mismo, siempre que contenga al menos las siguientes especificaciones:

- La entidad aseguradora que suscribe la cobertura.
- La identificación suficiente de la embarcación asegurada.
- El periodo de cobertura con indicación de la fecha y hora en que comienzan y terminan sus efectos.
- La indicación de que se trata de la cobertura del seguro obligatorio.

Esta documentación deberá obrar a bordo de la embarcación. En caso de ser requerida por las autoridades competentes y no encontrarse dicha documentación a bordo, el tomador dispondrá de cinco días hábiles para justificar ante las mismas la vigencia del seguro.

La navegación de las embarcaciones de recreo que no estén aseguradas en la forma establecida, supondrá una infracción grave de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 307.b) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

### **Legislación**

Para conocer la regulación legal del seguro de embarcaciones de recreo, tendremos que estar, básicamente, a lo que establecen, por un lado de forma genérica la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro, así como a las siguientes disposiciones que lo regulan específicamente:

- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.

## **INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

### **Relación de medios donde recabar información del tiempo en la mar, transmisiones por radio, fax, sistema Navtex, INM, etc.**

Antes de hacerse a la mar, resulta de vital importancia informarse de las previsiones meteorológicas para la zona donde se pretende navegar.

La información meteorológica emitida por el Instituto Nacional de Meteorología para las zonas marítimas tiene una amplia difusión por diferentes medios, llegando hasta el usuario a través de:

### **Otros sistemas informáticos**

Como las unidades TOTEM, u otros de tipo informático situados en clubs náuticos y puertos deportivos, que permiten la visualización de la información meteorológica a través de pantallas de ordenador similares a cajeros automáticos.

### **Transmisiones radio en ondas media y corta**

A través de las Estaciones Radiocostas de Telefónica Servicio Marítimo. Estos sistemas de comunicación son los que llevan los buques mercantes.

Ampliar [información sobre Estaciones Radiocostas y frecuencias en las que emiten](#)

### **Transmisiones radio en VHF**

Se realizan a través de los Centros de Salvamento Marítimo. Estos sistemas de comunicación son los que llevan los pesqueros y embarcaciones deportivas de cierto 'nivel'.

Consultar frecuencias y horas de transmisión.

### **Transmisiones por medio del sistema Navtex**

Se realiza a través de los cuatro centros emisores de Salvamento Marítimo. Este sistema de comunicaciones lo llevan los buques mercantes, pero la OMI propugna que se extienda a los pesqueros y embarcaciones deportivas. Es un sistema automático y de bajo precio.

Consultar frecuencias y horas de transmisión.

## **Transmisión vía fax**

Desde los centros de Salvamento Marítimo a las cofradías de pescadores, clubs náuticos, corporaciones de prácticos y demás organismos de ámbito marítimo, cuando existe un aviso temporal y/o previsión de fenómenos meteorológicos adversos.

## **Página web de AEMET en Internet**



La Agencia Estatal de Meteorología posee una página web en la que muestra una amplia información meteorológica general para España, por comunidades autónomas y marítima, con boletines de información real de las zonas costeras.

<http://www.aemet.es>

## **Medios de comunicación (radio, televisión, periódicos, etc.)**

Especialmente Radio 5 de Radio Nacional de España, que emite el boletín para alta mar, tres veces al día durante los siete días de la semana. Además en todas las emisoras de radio y televisión se da información sobre el estado del tiempo, con especial interés cuando se esperan fenómenos meteorológicos adversos.

## **Campañas 'preventivas'**

El Instituto Nacional de Meteorología puso en marcha el 'Plan Nacional de predicción y Vigilancia de Fenómenos Meteorológicos Adversos' que llevan a cabo y que en el caso que nos ocupa del

Mediterráneo, se lleva a cabo durante los meses del otoño, en previsión de las llamadas 'gotas frías'.

## **Servicio de información meteorológica**



También denominado Teletiempo, que es un servicio telefónico automatizado, activo durante las 24 horas del día, que suministra entre otras, la citada información marítima.

Los teléfonos del TELETIEMPO MARÍTIMO proporcionan información meteorológica marítima hasta el tercer día para zonas costeras y zonas de alta mar. Los números son los siguientes:

- 807 - 170 370: Información costera de Baleares y de alta mar para el Mediterráneo.
- 807 - 170 371: Información costera de las provincias del litoral mediterráneo y de alta mar para el Mediterráneo.
- 807 - 170 372: Información costera para el litoral cantábrico y gallego.
- 807 - 170 373: Información costera para el litoral andaluz occidental y Canarias.
- 807 - 170 374: Información de alta mar para el Atlántico:

Al norte del paralelo 30° N, zonas de: Gran Sol, Pazenn, Iroise, Yeu, Rochebonne, Altair, Charcot, Finisterre, Cantábrico, Azores, Josephine, Porto, San Vicente, Cádiz, Estrecho, Madeira, Casablanca y Agadir.

Al sur del paralelo 35° N, zonas de: Madeira, Casablanca, Agadir, Canarias, Tarfaya, Cap Blanc, Cap Timiris, Sierra Leona y Gulf of Guinea.

# COMUNICACIONES MARÍTIMAS

Consejos útiles relativos a las comunicaciones durante la práctica marítima.

## Durante la navegación

- Mantenga una vigilancia constante y siga las Normas del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar.
- Mantenga una escucha permanente en el canal 16 de VHF.
- Esté atento a la evolución del tiempo. En caso de empeoramiento, no asuma riesgos inútiles y busque refugio cuanto antes; haga que su tripulación lleve arneses de seguridad y puestos los chalecos salvavidas.

## Comunicaciones de socorro

Los procedimientos y normas, que a continuación se describen, son obligatorios en el Servicio Móvil Marítimo y tienen por objeto permitir el intercambio de mensajes entre estaciones y posibilitar la recepción eficaz de un mensaje de peligro.

Las frecuencias para las llamadas y tráfico de socorro en telefonía son en VHF 156,8 Mhz (Canal 16) y en Onda Media, 2.182 Khz. En Llamada Selectiva Digital (LSD), son en VHF 156.525 Mhz (Canal 70), y en Onda Media 2.187,5 Khz.

La duración de la comunicación en los canales de socorro, excepto en situación de peligro, se limitará a la mínima esencial para establecer el contacto y acordar el canal de trabajo, y no debe exceder de un minuto.

**Está prohibida toda emisión que pueda causar interferencias perjudiciales** en las comunicaciones de socorro, alarma, urgencia o seguridad y en especial:

- Las transmisiones inútiles

- Las transmisiones de señales falsas o engañosas
- Las transmisiones de señales y de correspondencia superflua
- La transmisión de señales sin identificación

## **Mensajes a emitir por radiotelefonía**

Existen tres niveles de mensajes de socorro, dependiendo de la gravedad de la situación:

**1.º Peligro:** MAYDAY repetido tres veces y pronunciado 'MEDÉ' nos sirve para avisar de un peligro grave e inminente.

- Normas de uso:
  - o Sólo debe emplearse en caso de necesitar auxilio inmediato.
  - o Para su emisión, se emplean las frecuencias de 2.182 Khz y/o canal 16 de VHF.
  - o Hay que hablar claro y despacio, pronunciando los números y las letras una a una.
  - o Si hay problemas de idioma, se debe emplear el Código Internacional de Señales.

Las estaciones costeras del Cellnex Telecom y los Centros de Salvamento están a la escucha las 24 horas del día todos los días del año.

Sin embargo, si escuchamos desde nuestro barco una llamada de socorro y comprobamos que ésta no tiene respuesta, emplearemos nuestra radio para realizar una llamada de socorro a los posibles destinatarios a la escucha y nos dirigiremos a la zona de la llamada.

- Contenido del mensaje:
  - o Nombre de la embarcación.
  - o Situación (coordenadas o demora y distancia).
  - o Motivo de la llamada de socorro.

Las llamadas de socorro MAYDAY tienen unas normas que deben ser conocidas por los usuarios de embarcaciones de recreo:

- SILENCE MAYDAY: señal con la que la embarcación (o la estación receptora) puede imponer el silencio a todos los barcos que están emitiendo en esa frecuencia.
- SILENCE FINI: indica el final del silencio.

- **PRUDENCE:** permite que el tráfico se reanude, pero de forma restringida.
- **MAYDAY RELÉ:** señal utilizada por una estación que sabe que un barco está en peligro pero no puede emitir; o que necesita auxilio y él no puede acudir a socorrerlo, no ha oído el acuse de recibo de una tercera estación.

**2º Urgencia:** 'PAN-PAN': se emplea para transmitir mensajes urgentes que tengan relación con la seguridad de una embarcación o de personas, si bien no existe un peligro grave o inmediato.

Tienen prioridad sobre todas las comunicaciones, excepto las de peligro.

**3º Seguridad:** 'SECURITÉ, SECURITÉ, SECURITÉ': se emplea para transmitir mensajes relativos a la seguridad de la navegación o avisos meteorológicos importantes.

Uso racional de estos mensajes:

- Hay que dejar bien claro que estos códigos se deben utilizar adecuadamente, en orden a que la ayuda sea la correspondiente al caso.
- Por ejemplo, si se produce una avería en nuestro motor, no podemos navegar por falta de viento, etc. y queremos que se nos preste el debido auxilio, deberemos emitir un mensaje de 'urgencia' y no uno de 'peligro'.

## Resumen procedimiento radiotelefónico

### Pronunciación

**Todo despacho que se reciba precedido por una de las palabras que a continuación se relacionan concierne a la Seguridad**

**MAYDAY** (medé)  
(Peligro)

Indica que un buque, aeronave u otro medio de transporte está amenazado de un grave e inminente peligro y pide auxilio inmediato.

**PAN, PAN** (pan)  
(Urgencia)

Indica que la estación que hace la llamada tiene un mensaje muy urgente para transmitir relacionado con la seguridad de un

buque, aeronave u otro medio de transporte, o con la seguridad de una persona.

**SECURITÉ**  
(sequiurité)  
(Seguridad)

Indica que la estación va a transmitir un mensaje relacionado con la seguridad en la navegación o un importante aviso meteorológico.

**Si oyese una de estas palabras, ponga especial atención al texto del mensaje y avise al capitán u oficial de guardia.**

## Alfabeto fonético

Letra	Palabra	Pronunciación	Letra	Palabra	Pronunciación
A	Alfa	<b>AL</b> FA	N	November	NO <b>VEM</b> BER
B	Bravo	<b>BRA</b> VO	O	Óscar	<b>OS</b> CAR
C	Charlie	<b>CHAR</b> LI	P	Papa	<b>PA</b> PA
D	Delta	<b>DEL</b> TA	Q	Québec	QUE <b>BEK</b>
E	Echo	<b>E</b> CO	R	Romeo	<b>RO</b> ME O
F	Foxtrot	<b>FOX</b> TROT	S	Sierra	SI <b>E</b> RRA
G	Golf	<b>GOLF</b>	T	Tango	<b>TAN</b> GO
H	Hotel	HO <b>TEL</b>	U	Uniform	<b>U</b> NI FORM
I	India	<b>IN</b> DIA	V	Víctor	<b>VIC</b> TOR
J	Juliet	<b>YU</b> LI ET	W	Whiskey	<b>UIS</b> KI
K	Kilo	<b>KI</b> LO	X	X-ray	<b>EX</b> RAY
L	Lima	<b>LI</b> MA	Y	Yankee	<b>IAN</b> KI
M	Mike	<b>MA</b> IK	Z	Zulú	<b>ZU</b> LU

**Nota:** Las sílabas que llevan la intensidad de la palabra (sílabas tónicas) van subrayadas y en negrita.

## PRONUNCIACIÓN DE LAS CIFRAS

Número	Palabra	Pronunciación	Número	Palabra	Pronunciación
0	Nadazero	NA-DA-SI-RO	6	Soxisix	SOK-SI-SIX
1	Unaone	U-NA-UAN	7	Settseven	SE-TE-SEVEN
2	Bissotwo	BI-SO-TU	8	Oktoeight	OK-TO-EIT
3	Terrathree	TE-RA-TRI	9	Novenine	NE-VE-NAIN
4	Kartefour	KAR-TE-FOR	Coma decimal	Decimal	DE-SI-MAL
5	Pantafive	PAN-TA-FAIF	Punto final	Stop	STOP

**Nota:** Se debe dar la misma entonación a cada sílaba

## CIFRADO DE LA SITUACIÓN CON EL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES

### 1. Por demora y distancia de un punto

Letra A (Alfa), seguida de un grupo de tres cifras que indique la demora verdadera a la que esta el barco desde el punto marcado.

Nombre de este punto:

Letra R (Romeo), seguida de una o más cifras, que indican la distancia en millas náuticas

### 2. Por latitud y longitud

**Latitud.** Letra L (Lima), seguida por un grupo de cuatro cifras (dos cifras para los grados y dos cifras para los minutos), y por, o bien N (November) para latitud norte, o S (Sierra) para latitud sur.

**Longitud.** Letra G (Golf), seguida por un grupo de cinco cifras (tres cifras para grados, dos para minutos), y por, o bien E (Echo) para longitud este, o W (Whiskey) para longitud oeste.

## **CIFRADO DE LA NATURALEZA DEL PELIGRO CON EL CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES**

<b>Señal</b>	<b>Palabras</b>	<b>Significado de las señales</b>
<b>AE</b>	Alfa Echo	Tengo que abandonar mi buque
<b>BF</b>	Bravo Foxtrot	Aeronave hizo amaraje forzoso en situación indicada necesita auxilio
<b>CB</b>	Charlie Bravo	Necesito inmediato auxilio
<b>CB6</b>	Charlie Soxisix Bravo	Necesito inmediato auxilio. Tengo incendio a bordo
<b>DX</b>	Delta X-ray	Me hundo
<b>HW</b>	Hotel Whiskey	He tenido un abordaje con embarcación de superficie

## **CONTESTACIÓN A UN BUQUE EN PELIGRO**

<b>Señal</b>	<b>Palabras</b>	<b>Significado de las señales</b>
<b>CP</b>	Charlie Papa	Me dirijo en su auxilio
<b>ED</b>	Echo Delta	Sus señales de peligro han sido interpretadas
<b>EL</b>	Echo Lima	Repita la situación de peligro

**Nota:** Una lista más amplia se encuentra en el Código Internacional de señales

## SEÑALES DE PELIGRO

### Relación de señales y alertas que advierten de un peligro a bordo de una embarcación.

- La señales siguientes, utilizadas o exhibidas juntas o por separado, indican peligro y necesidades de ayuda:
  - o Un disparo de cañón u otra señal detonante, repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente.
  - o Un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla.
  - o Cohetes o granadas que despidan estrellas rojas, lanzados uno a uno y a cortos intervalos;
  - o Una señal emitida por cualquier sistema de señales consistentes en el grupo ...-... (SOS) del Código Morse;
  - o Una señal emitida por radiotelefonía consistente en la palabra 'Mayday';
  - o La señal de peligro NC del Código internacional de señales;
  - o Una señal consistente en una bandera cuadra que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo;
  - o Llamadas a bordo (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etc);
  - o Un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja;
  - o Una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja;
  - o Movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente;

- o La señal de alarma radiotelefónica (Dos tonos transmitidos alternativamente a una frecuencia de 2.200 Hz y 1.300 Hz con una duración de 30 segundos a un minuto).
- o Señales transmitidas por radiobalizas de localización de siniestros. (Puede ser la señal descrita en la letra anterior o una serie de tonos únicos a una frecuencia de 1.300 Hz).
- Está prohibido utilizar o exhibir cualquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y utilizar cualquier señal que pueda confundirse con las anteriores.
- Se recuerda la sección correspondiente del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes, así como las siguientes señales:
  - o Un trozo de lona de color naranja con un cuadrado negro y un círculo u otro símbolo pertinente (para identificación desde el aire).
  - o Una marca colorante del agua.

**Recuerde que los Centros de Salvamento Marítimo, las Estaciones Radiocosteras de Telefónica y los buques en navegación están a la escucha en las frecuencias y canales internacionales de socorro (canal 16 y canal 70 LSD en VHF, y 2.182 Khz y 2.187,5 Khz LSD en Onda Media) durante las 24 horas del día, todos los días del año. Si usted usa un VHF, además de comunicarse podrá ser localizado por medio de un radiogoniómetro.**

**Asimismo, tiene a su disposición un teléfono gratuito de emergencias (900 202 202) para utilizar en alertas para personas que desde tierra puedan advertir una situación de peligro en la mar (avistamientos de bengalas, familiares que no tienen noticias de personas a bordo de embarcaciones de recreo, etc).**

## TITULACIONES DE RECREO

Las titulaciones náuticas de recreo habilitan para gobernar embarcaciones de recreo que no tengan fines comerciales.

Las titulaciones náuticas de recreo son emitidas por la Dirección General de la Marina Mercante o las Comunidades Autónomas que hayan asumido estas competencias (Andalucía, Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Cataluña, Ceuta, Galicia, Melilla, Murcia, País Vasco y Valencia).

Para obtener una titulación náutica de recreo, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, y dependiendo del tipo de titulación a obtener, hay que superar un examen teórico así como realizar una serie de prácticas. Siempre y cuando la Administración Competente así lo haya legislado, la realización de las prácticas se podrá sustituir por un examen práctico.

Los exámenes teóricos los realizan la Dirección General de la Marina Mercante o las Comunidades Autónomas antes mencionadas.

Las prácticas y cursos de formación, únicamente se podrán realizar en las escuelas náuticas de recreo que cumplan los requisitos exigidos por la legislación vigente (Real Decreto 875/2014). Estas escuelas emitirán una certificación acreditativa de haber realizado las prácticas.

Una vez cumplidas las condiciones determinadas para cada título, el interesado podrá solicitar la expedición del título por la Comunidad Autónoma o la Dirección General de la Marina Mercante.

## Titulaciones vigentes para el gobierno de embarcaciones de recreo

- Capitán de Yate
- Patrón de Yate
- Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER)
- Patrón de Navegación Básica (PNB)
- Patrón de Moto Náutica\*\*
- Licencia de Navegación\*

Las titulaciones náuticas de recreo no tienen carácter profesional y habilitan exclusivamente para el gobierno de las embarcaciones de recreo y de las motos náuticas abanderadas o registradas y matriculadas en España, que sean utilizadas exclusivamente para actividades de recreo o, en su caso, las que permitan las habilitaciones anejas. No se podrán realizar actividades de transporte de carga o de pasajeros con carácter comercial, ni pesca no deportiva.

Los titulados profesionales podrán desempeñar en las embarcaciones de recreo las atribuciones que su título profesional les confiere.

Los programas de exámenes teóricos y el contenido de las prácticas están determinados en los Anexos del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

Superado el examen y condiciones de obtención de cada título, se solicitará del órgano en el que se haya aprobado el examen teórico (Dirección General de la Marina Mercante o Comunidad Autónoma) una tarjeta acreditativa de la posesión del título.

Las tarjetas tienen un período de validez de 10 años, transcurrido el cual podrán renovarse con la aportación de un nuevo certificado médico. No obstante lo anterior, las personas mayores de 70 años de edad deberán renovar el título cada 5 años.

\* Títulos que se obtienen a través de las Federaciones de vela y motonáutica y de las escuelas náuticas de recreo.

\*\* Los títulos náuticos deportivos de patrón de moto náutica "A", "B" y "C" expedidos antes del 1 de julio de 2019 conservarán su validez y podrán ser renovados, en virtud de la disposición transitoria única del Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo.

### **No se necesitará titulación náutica de recreo**

Para el gobierno de embarcaciones a motor con una potencia máxima de 11,26 kilovatios y hasta 5 metros de eslora, las de vela hasta 6

metros de eslora y los artefactos flotantes o de playa, a excepción de las motos náuticas, siempre que no se alejen más de 2 millas náuticas de un puerto, marina o lugar de abrigo y la actividad se realice en régimen de navegación diurna.

Los interesados deberán haber cumplido 18 años de edad.

No será necesario cumplir con los requisitos de edad ni de titulación regulados en este real decreto a efectos de la preparación y participación en competiciones marítimo-deportivas oficiales.

## **Titulaciones de recreo que desaparecen**

- Autorización federativa

Las autorizaciones federativas no pueden expedirse a partir de la entrada en vigor del Real Decreto 875/2014, el 11 de enero de 2015. Las autorizaciones expedidas con anterioridad a esa fecha pueden renovarse o bien canjearse por la licencia de navegación, previa realización de 4 horas de prácticas.

## **Habilitaciones Anejas**

Las titulaciones náuticas de recreo habilitan para gobernar embarcaciones de recreo que no tengan fines comerciales.

Las habilitaciones anejas de los títulos náuticos de recreo permiten a los poseedores de los títulos de capitán de yate, patrón de yate y patrón de embarcaciones de recreo:

- Prestar servicios de transporte de suministros, siempre dentro de las aguas interiores marítimas y del mar territorial españoles hasta una distancia máxima de cinco millas desde el puerto, puerto deportivo, marina o playa de salida, efectuados mediante embarcaciones de recreo y motos náuticas, con destino a otras embarcaciones o buques de recreo.
- Realizar actividades de atraque, fondeo, remolque o desplazamiento de embarcaciones de recreo dentro de las aguas correspondientes a puertos, puertos deportivos, marinas o playas, así como su traslado a otro puerto o lugar siempre que la navegación no tenga lugar a una distancia superior a cinco millas náuticas de la costa.
- Realizar pruebas de mar de embarcaciones de recreo y motos náuticas.

- Y el gobierno de embarcaciones destinadas al socorrismo en playas.

En el caso de los poseedores de los títulos de capitán de yate y patrón de yate podrán además patronear embarcaciones de recreo transportando hasta 6 pasajeros para la realización de excursiones turísticas y la práctica de pesca de recreo, hasta una distancia máxima de cinco millas desde el puerto, puerto deportivo, marina o playa de salida.

La habilitación faculta para realizar estas actividades en embarcaciones de recreo para las que tengan facultado su gobierno, incluidas aquellas matriculadas en lista 6ª, siempre con respeto a la condiciones de seguridad que sean exigibles.

No se podrá trasladar un número de pasajeros o un volumen de carga mayor de aquel para el que están diseñadas las embarcaciones, sin que, en ningún caso, el número de pasajeros pueda ser superior a 6 personas.

También podrán desarrollar las actividades en motos náuticas siempre que distancia desde el puerto, marina o playa de partida no supere las cinco millas, no se transporten más pasajeros que aquellos indicados por el fabricante en las instrucciones de uso y una carga o superior a 50 kilos.

## **Requisitos para obtener las habilitaciones anejas**

Los capitanes de yate, los patrones de yate y los patrones de embarcaciones de recreo deberán:

- Disponer de todas las atribuciones complementarias propias del título de náutica de recreo que poseen, recogidas en el artículo 9 del Real Decreto 875/2014.
- Haber efectuado el curso de formación básica en seguridad incluido en la Sección A-VI/1 del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código de Formación), 1978, en su forma enmendada, impartido en centros de formación marítima homologados por la Dirección General de la Marina Mercante.

La habilitación será válida siempre que tanto el título náutico de recreo como el certificado de formación básica en seguridad estén en vigor.

## **Documentación a presentar para su tramitación**

Para la obtención de la habilitación se presentará:

Si se tiene título expedido por la Dirección General de la Marina Mercante

- Solicitud de habilitación:
  - Si se tiene el título en vigor y sólo se desea solicitar las habilitaciones anejas
  - Solicitud si se quiere solicitar las habilitaciones anejas al mismo tiempo que la expedición/renovación de la tarjeta
- Acreditación del abono de las tasas

### **Si se tiene título expedido por una Comunidad Autónoma**

- Solicitud de habilitación:
  - Solicitud del canje del título junto con la expedición de las habilitaciones anejas
- Acreditación del abono de las tasas
- Fotocopia de la titulación expedida por la Comunidad Autónoma
- Certificación emitida por la Comunidad Autónoma verificando la autenticidad del título

La tasa a abonar es el modelo 790-028 de titulaciones:

- Si se dispone de tarjeta en vigor de la Dirección General de la Marina Mercante deberá abonarse la tasa de renovación (7,78 /euros/).
- Si se solicita la expedición de la tarjeta por primera vez y al mismo tiempo las habilitaciones anejas, se abonará una única tasa de expedición (38,90/euros/ + 7,78/euros/).
- Si se solicita la renovación de la tarjeta y al mismo tiempo las habilitaciones anejas, se abonará una única tasa de renovación (7,78/euros/)
- Si se solicita las habilitaciones anejas con un título expedido por las Comunidades Autónomas, se abonará la tasa de expedición por convalidación (38,90/euros/ + 7,78/euros/)

## **NORMAS DE SEGURIDAD Y RECOMENDACIONES**

En este apartado se recogen normativa relativa a la práctica de la navegación y precauciones a tener en cuenta antes de hacerse a la mar.

### **Normas de seguridad de obligado cumplimiento:**

#### **Equipos de seguridad obligatorios a bordo de las embarcaciones de recreo.**

- Zona de navegación de recreo
- Las actuales Zonas de Navegación son las siguiente :

#### **Zonas de navegación**

	<b>Zona de Navegación</b>	<b>Distancia a la costa</b>
Navegación Oceánica	Zona "1"	Ilimitada
Navegación en Alta Mar	Zona "2"	Hasta 60 millas
Navegación en Alta Mar	Zona "3"	Hasta 25 millas

Navegación en aguas costeras	Zona "4"	Hasta 12 millas
Navegación en aguas costeras	Zona "5"	Hasta 5 millas
Navegación en aguas costeras	Zona "6"	Hasta 2 millas
Navegación en aguas protegidas	Zona "7"	Aguas protegidas en general

- Embarcaciones con la marca 'CE'
- Se establece la siguiente correspondencia entre las Categorías de Diseño de las embarcaciones con la marca 'CE' y las Zonas de Navegación en las que están facultadas para navegar, en función del equipo de seguridad que lleven a bordo:

<b>Datos</b>	
<b>Categoría de diseño (Anexo I, I del R.D. 98/2016)</b>	<b>Zonas de navegación correspondientes</b>
A: Oceánicas	1,2,3,4,5,6,7
B: Alta Mar	2,3,4,5,6,7
C: Aguas costeras	4,5,6,7
D: Aguas protegidas	7

## **EQUIPOS DE SEGURIDAD A BORDO**

Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

«BOE» núm. 119, de 19 de mayo de 2021

### **ÍNDICE**

Preámbulo .....	221
-----------------	-----

CAPÍTULO I. Disposiciones generales .....	224
Artículo 1. Objeto. ....	224
Artículo 2. Ámbito de aplicación. ....	224
Artículo 3. Zonas de navegación y categorías de diseño. ....	225
Artículo 4. Obligaciones de los propietarios y patronos. ....	226
CAPÍTULO II. Equipos de salvamento.....	227
Artículo 5. Certificación de los equipos de salvamento.....	227
Artículo 6. Balsas salvavidas. ....	227
Artículo 7. Chalecos salvavidas. ....	227
Artículo 8. Aros salvavidas.....	228
Artículo 9. Señales de socorro. ....	228
CAPÍTULO III. Equipos de navegación .....	229
Artículo 10. Luces, marcas y señales acústicas. ....	229
Artículo 11. Líneas de fondeo. ....	229
Artículo 12. Material náutico.....	230
Artículo 13. Material diverso.....	232
CAPÍTULO IV. Equipos de seguridad contra incendios y medios de achique .....	233
Artículo 14. Clasificación de combustibles. ....	233
Artículo 15. Extintores portátiles. ....	233
Artículo 16. Sistemas fijos de extinción de incendios. ....	235
Artículo 17. Sistemas de detección de gases. ....	235

Artículo 18. Sistemas de ventilación.....	236
Artículo 19. Depósitos de combustible. .....	236
Artículo 20. Medios de achique. .....	236
CAPÍTULO V. Prevención de la contaminación .....	237
Artículo 21. Prevención de la contaminación por hidrocarburos, por las basuras y atmosférica.....	237
Artículo 22. Prevención de la contaminación por las aguas sucias.....	237
Artículo 23. Descarga de aguas sucias. ....	238
CAPÍTULO VI. Infracciones y sanciones .....	239
Artículo 24. Infracciones. .....	239
Artículo 25. Sanciones. ....	242
Disposiciones adicionales .....	245
Disposición adicional primera. Zona de navegación de embarcaciones excluidas. ....	245
Disposición adicional segunda. Actualización de equipos. .....	245
Disposición adicional tercera. Embarcaciones de recreo matriculadas con categoría de navegación asignada. .....	246
Disposición adicional cuarta. Autorización para la instalación de equipos de salvamento de carácter innovador. ....	247
Disposiciones derogatorias .....	247
Disposición derogatoria única. Derogación normativa.....	247
Disposiciones finales .....	247
Disposición final primera. Modificación del Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización	

de las motos  
náuticas.....247

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.  
.....248

Disposición final tercera. Título competencial. ....249

Disposición final cuarta. Entrada en vigor. ....249

## **TEXTO CONSOLIDADO**

Última modificación: 20 de julio de 2022

El artículo 7 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, relaciona entre los objetivos que constituyen la política de la Marina Mercante los de la tutela de la seguridad de la vida humana en la mar, de la seguridad de la navegación marítima y de la seguridad marítima, y los de la protección del medio ambiente marino. Asimismo, el artículo 97 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, dicta que 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.

En este sentido, el artículo 263 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante atribuye al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, término este que engloba, según el propio Texto Refundido en su artículo 9.1, a los buques de recreo y deportivos nacionales. De esta manera, en el marco de la competencia de ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos de todos los buques civiles españoles y de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales se dictó el Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección, en orden a garantizar la seguridad de la vida humana en la mar.

El actual marco normativo que determina los requisitos de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo se contiene en la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo. No obstante, desde su publicación hace ya más de 17 años, la evolución tecnológica de los equipos destinados a ser instalados en las embarcaciones de recreo y la reciente actualización normativa que sobre las embarcaciones de recreo y los equipos marinos ha

emanado de la Unión Europea, aconseja una nueva regulación que aúne los factores y circunstancias que permitan un mejor desenvolvimiento del sector náutico de recreo.

De este modo, con este nuevo real decreto se pretende determinar el equipo de seguridad, en la esfera del salvamento, la navegación y la protección contra incendios, y de prevención de la contaminación del medio marino, particularmente por las aguas sucias, en las embarcaciones de recreo; así como las obligaciones de los propietarios y patrones y los requisitos que deben reunir dichos equipos, que, en su esencia, provienen de la normativa europea.

Entre las facetas novedosas de este real decreto, es de ver, de una parte, que su ámbito de aplicación se extiende a las embarcaciones de recreo extranjeras que naveguen por aguas bajo soberanía española, siempre y cuando los propietarios u otras personas que usen y disfruten esas embarcaciones tengan una vinculación auténtica con España; con la finalidad de evitar que las embarcaciones de recreo se abanderen en otros Estados de pabellón con requisitos de seguridad y prevención de la contaminación más laxos, lo que evidentemente supone un menoscabo en la política de la Marina Mercante antes enunciada.

Por otra parte, sobre el régimen sancionador, se introducen especificaciones y graduaciones al cuadro de infracciones y sanciones establecidas en el título IV del libro tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que, sin constituir nuevas infracciones, ni ser exhaustivas ni alterar la naturaleza de las que la Ley determina, contribuyen a la más correcta identificación de las conductas tipificadas y a la más precisa determinación de las sanciones correspondientes, todo ello con el objeto de facilitar la aplicación de dicho régimen en los aspectos regulados exclusivamente en este real decreto.

Por último, en las disposiciones finales, continuando con la línea marcada por el reciente Real Decreto 238/2019, de 5 de abril, por el que se establecen habilitaciones anejas a las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo y se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas, se modifican de manera puntual dos reales decretos en el ámbito de la náutica de recreo, en la necesidad de ajustar aspectos que facilitan la actividad de recreo o deportiva.

El primero es el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas, en el que se aclara la actividad de las empresas dedicadas al alquiler de las mismas, ciertos aspectos de seguridad en la utilización de las motos náuticas, incluidas las destinadas a actividades de auxilio y salvamento marítimo, y la validez de los títulos náutico-deportivos de patrón de moto náutica «A», «B» y «C».

Y el segundo es el Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, donde se perfila la definición de la licencia de navegación, se

reconoce la actividad del socorrismo de playas desde las motos náuticas y se completa el listado de estados a cuyos ciudadanos se permitiría el gobierno de embarcaciones de recreo españolas con títulos expedidos en Suiza y Reino Unido, en este último caso debido a su retirada de la Unión Europea.

Por todo lo expuesto, este real decreto concuerda con los principios establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En primer lugar, se asumen los principios de necesidad y eficacia, ya que el real decreto contribuye al objetivo del interés general de garantizar la seguridad marítima mediante los equipos de seguridad y de prevención de la contaminación destinados a ser embarcados en las embarcaciones de recreo. Asimismo, el real decreto es coherente con el principio de proporcionalidad puesto que las obligaciones impuestas representan las imprescindibles para atender el objetivo enunciado. Además, atendiendo al principio de seguridad jurídica, este real decreto resulta coherente con el resto del ordenamiento jurídico que aborda las cuestiones de seguridad marítima, sustituyendo a otra norma reglamentaria de idéntica naturaleza pero con las novedades pertinentes que sostienen un marco jurídico estable y predecible para el sector de la náutica de recreo. Por otra parte, se atiende al principio de transparencia cuando se han identificado los motivos que justifican la elaboración de esta iniciativa reglamentaria ya sea por un mandato normativo ya sea por estado actual del sector de la náutica de recreo; también dentro de este principio, se ha ofrecido a los destinatarios de la norma la oportunidad de tener participación activa mediante el trámite de audiencia pública, del cual se han valorado efectivamente numerosas propuestas y observaciones que han tenido reflejo en el texto normativo. Finalmente, el principio de eficiencia ha estado presente en la elaboración de este proyecto, ya que en su aplicación se ha analizado la reducción de varias de las cargas administrativas susceptibles de dirigirse a los destinatarios de la norma.

En el procedimiento de elaboración de este real decreto se han cumplido los trámites establecidos en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, sobre la potestad reglamentaria.

Asimismo, esta disposición ha sido sometida al procedimiento previsto en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, así como en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, por el que se regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de la información.

Este real decreto, que se dicta al amparo de las competencias exclusivas que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.a de la Constitución Española en materia de marina mercante, tiene su fundamento legal en la disposición final segunda del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y en el artículo 97 de la Ley 14/2014, de 24 de julio.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de mayo de 2021,

DISPONGO:

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### Artículo 1. Objeto.

1. El presente real decreto tiene por objeto:

a) Establecer el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación que deben llevar a bordo, con carácter obligatorio, las embarcaciones de recreo en función de la zona en la que se encuentren navegando.

b) Determinar los requisitos que debe reunir dicho equipo de seguridad y de prevención de la contaminación.

2. A los efectos de este real decreto se considerarán embarcaciones de recreo, aquellas de todo tipo, con independencia de su medio de propulsión, que tengan una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectadas y destinadas para fines recreativos y deportivos, y que no transporten más de 12 pasajeros.

3. Se entiende por eslora, a la eslora de casco medida de conformidad a lo dispuesto en el artículo 2.2 del Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección.

#### Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. Este real decreto se aplicará a todas las embarcaciones de recreo que se hallen en alguna de las situaciones siguientes:

a) Estén matriculadas, inscritas o preinscritas en España.

b) De conformidad con la legislación vigente, desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos en aguas marítimas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cualquiera que sea su Estado de pabellón.

c) Naveguen por las aguas interiores marítimas españolas o el mar territorial español, cualquiera que sea su Estado de pabellón, y que sean sus propietarios o tengan su uso y disfrute, personas físicas o jurídicas con residencia o domicilio social en España.

2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto:

a) Los artefactos flotantes de recreo, entendiéndose por tales los siguientes:

1.º Piraguas, kayaks, canoas sin motor y otros artefactos flotantes sin propulsión mecánica.

2.º Patines con pedales o provistos de motor con potencia inferior a 3,5 kW.

3.º Motos náuticas.

4.º Tablas a vela.

5.º Tablas deslizantes con motor.

6.º Instalaciones flotantes fondeadas.

7.º Otros ingenios similares a los descritos en los puntos anteriores que se utilicen para el ocio.

b) Las embarcaciones de regatas que tengan sus propias normas de construcción y que estén destinadas exclusivamente a la competición.

c) Las embarcaciones experimentales siempre que no se comercialicen en el mercado de la Unión Europea.

d) Los sumergibles, batiscafos y submarinos.

e) Los vehículos con colchón de aire.

f) Los hidroplaneadores.

g) Las embarcaciones históricas originales y las reproducciones individuales de embarcaciones históricas diseñadas antes de 1950, reconstruidas esencialmente con los materiales originales y denominados así por el fabricante.

h) Las embarcaciones que presenten características de índole innovadora, cuando se vean imposibilitadas para llevar a bordo el equipo de seguridad y prevención de la contaminación prescrito en este real decreto.

Artículo 3. Zonas de navegación y categorías de diseño.

1. Se distinguen las siguientes zonas de navegación:

a) Zona 1: Zona de navegación ilimitada.

b) Zona 2: Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 60 millas náuticas.

c) Zona 3: Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 25 millas náuticas.

d) Zona 4: Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas náuticas.

e) Zona 5: Navegación en la cual la embarcación no se aleje más de 5 millas de un abrigo o playa accesible.

f) Zona 6: Navegación en la cual la embarcación no se aleje más de 2 millas de un abrigo o playa accesible.

g) Zona 7: Navegación en aguas costeras protegidas, puertos, radas, rías, bahías abrigadas y aguas protegidas en general.

2. Se entiende por abrigo como un lugar en el que fácilmente puede refugiarse una embarcación y permitir la llegada a tierra de sus ocupantes.

3. Las embarcaciones de recreo con marcado CE estarán facultadas para navegar por las zonas de navegación correspondientes a su categoría de diseño, en función del equipo de seguridad y de prevención de la contaminación a bordo, de acuerdo con lo siguiente:

a) Categoría de diseño A: Zonas 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7.

b) Categoría de diseño B: Zonas 2, 3, 4, 5, 6 y 7.

c) Categoría de diseño C: Zonas 4, 5, 6 y 7.

d) Categoría de diseño D: Zona 7.

4. Las embarcaciones de recreo sin marcado CE estarán facultadas para navegar en su zona de navegación asignada, en función del equipo de seguridad y de prevención de la contaminación a bordo.

5. Las embarcaciones de recreo no navegarán en situaciones de olas y viento superiores a las de su diseño.

Artículo 4. Obligaciones de los propietarios y patrones.

Los propietarios de las embarcaciones de recreo o, en su caso, los patrones de las mismas, son responsables de mantener el estado de la embarcación y de su equipo de modo que se ajuste a lo dispuesto en este real decreto. A tal fin, sin perjuicio de otras obligaciones establecidas normativamente, se garantizará que:

1. La embarcación esté siempre en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para las personas que pueda haber a bordo.

2. El número de personas a bordo no sea, en ningún caso, superior al número máximo de personas para la que esté autorizada la embarcación.

## CAPÍTULO II

### Equipos de salvamento

Artículo 5. Certificación de los equipos de salvamento.

Los equipos de salvamento estarán certificados de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, por el que se regulan los

requisitos que deben cumplir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, sin perjuicio de que se indiquen otras alternativas en los artículos siguientes.

#### Artículo 6. Balsas salvavidas.

1. Las embarcaciones de recreo que naveguen en zonas 1, 2 o 3 deberán llevar una o varias balsas salvavidas con capacidad para el total de las personas a bordo.

2. Las balsas salvavidas podrán ser conformes con la norma técnica ISO 9650 u otra normativa equivalente, siempre que sean homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante.

3. Las balsas salvavidas serán revisadas:

a) De acuerdo con las recomendaciones, procedimientos e instrucciones de los fabricantes, sin perjuicio de lo dispuesto para las revisiones por la normativa y las normas técnicas nacionales e internacionales que les sean de aplicación. No obstante, los intervalos

de revisión de las balsas, instaladas en embarcaciones de recreo que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, no podrán ser superiores a los 24 meses.

b) En estaciones de servicio autorizadas conforme al proceso de aprobación de las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional, que sean competentes para efectuar las operaciones de mantenimiento, tengan instalaciones de servicio apropiadas y utilicen solo personal debidamente capacitado.

#### Artículo 7. Chalecos salvavidas.

1. Las embarcaciones de recreo deberán llevar como mínimo un chaleco salvavidas por persona a bordo, los cuales se completarán con una luz para chaleco salvavidas. No obstante, en las embarcaciones de recreo que naveguen en zonas 4, 5, 6 o 7, que realicen exclusivamente navegaciones diurnas, se podrá prescindir de la luz.

2. Las embarcaciones de recreo que naveguen en zona 1 deberán llevar un chaleco salvavidas adicional.

3. Se proveerán chalecos salvavidas para todos los niños y bebés a bordo, adecuados a su peso y tamaño.

4. Los chalecos salvavidas inflables serán revisados:

a) De acuerdo con las recomendaciones, procedimientos e instrucciones de los fabricantes, sin perjuicio de lo dispuesto para las revisiones por la normativa y las normas técnicas nacionales e internacionales que les sean de aplicación.

b) En estaciones de servicio, autorizadas conforme al proceso que proceda, que sean competentes para efectuar las operaciones de revisión, tengan instalaciones de servicio apropiadas y utilicen solo personal debidamente capacitado.

5. Los chalecos salvavidas podrán ser certificados de acuerdo con el Reglamento (UE) 2016/425 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, relativo a los equipos de protección individual y por el que se deroga la Directiva 89/686/CEE del Consejo.

La flotabilidad mínima que deben tener estos chalecos se detalla en la siguiente tabla:

Flotabilidad mínima	
Zona 1	275N
Zonas 2 3 4	150N
Zonas 5 6 7	100N

Artículo 8. Aros salvavidas.

Las embarcaciones de recreo que naveguen en zonas 1, 2, 3 o 4 deberán llevar un aro salvavidas con luz y rabiza. Además, en zona 1 se deberá llevar un aro salvavidas adicional, que no necesitará ni luz ni rabiza.

Artículo 9. Señales de socorro.

Las embarcaciones de recreo, en función de la zona en la que se encuentren navegando, deberán disponer de las señales de socorro indicadas en la siguiente tabla:

Clase de señal	Zona1	Zonas2 3	Zona 4	Zonas5 6
Bengalas de mano.	6	6	3	3
Cohetes con luz roja y paracaídas.	6	6	3	-
Señales fumígenas flotantes.	2	1	-	-

### CAPÍTULO III

Equipos de navegación

Artículo 10. Luces, marcas y señales acústicas.

1. Las embarcaciones de recreo irán provistas de las luces, marcas y el equipo para señales acústicas exigidos por las partes C y D del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972, enmendado.
2. Las luces de navegación deberán estar certificadas de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, o aprobadas por cualquier Estado miembro de la Unión Europea.
3. Las embarcaciones de recreo que naveguen en zonas 4, 5, 6 o 7, que realicen exclusivamente navegaciones diurnas, podrán llevar, si su eslora total es menor de 12 metros, luces no certificadas u homologadas, siempre que tengan una visibilidad mínima de 1 milla náutica. Si su eslora total es menor de 7 metros, se podrá prescindir de las luces de navegación, llevando, en su defecto, una linterna eléctrica de luz blanca.
4. Las embarcaciones de recreo irán dotadas con una bocina de niebla a presión manual o accionada por gas en recipiente a presión. En este último caso, se dispondrá de una membrana y un recipiente de gas como respetos. Las embarcaciones de recreo de eslora total igual o superior a 20 metros irán dotadas adicionalmente con una campana de al menos 200 mm de diámetro.

Artículo 11. Líneas de fondeo.

1. Las embarcaciones de recreo deberán disponer de una línea de fondeo cuya longitud no podrá ser inferior a cinco veces la eslora de la embarcación.
2. La longitud del tramo de cadena será como mínimo igual a la eslora de la embarcación, excepto en las embarcaciones de recreo menores o iguales de 6 metros de eslora, en las que la línea de fondeo puede estar constituida enteramente por estacha.
3. No se utilizarán cadenas ni estachas empalmadas sin grillete.
4. El peso mínimo del ancla y los diámetros mínimos de la cadena y la estacha, que cada embarcación deberá llevar en función de su eslora, se indican en la siguiente tabla:

Eslora\*    Peso del ancla    Diámetro de la cadena    Diámetro de la estacha

Metros	Kg	mm	mm
L ≤ 3	3,5	6	10
L = 5	6	6	10
L = 7	10	6	10
L = 9	14	8	12

L = 12	20	8	12
L = 15	33	10	14
L = 18	46	10	14
L = 21	58	12	16
L = 24	75	12	16

\* Para esloras intermedias a las indicadas en la tabla se interpolarán los valores del peso del ancla y de los diámetros de la cadena y estacha.

5. Las cadenas deben ser de acero galvanizado o material equivalente, con el diámetro indicado en la tabla y medido de acuerdo con la norma técnica UNE-EN 24565:1992

(Embarcaciones menores. Cadenas de ancla).

6. El diámetro de la estacha indicado en la tabla se refiere a estachas de nylon; en todo caso, su carga de rotura será mayor que la de la cadena.

7. El peso de las anclas indicado en la tabla se asocia a anclas de alto poder de agarre – con una tolerancia del 10 %–, por lo que el peso de otros tipos de anclas debe aumentarse en un tercio. El peso del ancla podrá distribuirse en dos anclas, siendo el peso del ancla principal no inferior al 75 % del peso total.

#### Artículo 12. Material náutico.

1. Las embarcaciones de recreo, en función de la zona en la que se encuentren navegando, deberán disponer del material náutico indicado en la siguiente tabla:

MATERIAL	ZONAS DE NAVEGACIÓN							REQUISITOS
	1	2	3	4	5	6	7	
Compás*.	1	1	1		–			2.a)
Sextante.	1	–	–		–			2.b)
Cronómetro.	1	–	–		–			
Cartas náuticas*.	1	1	1		–			2.c)
Publicaciones náuticas*.	1	1	1		–			2.d)
Prismáticos*.	1	1	1		–			
Barómetro.	1	1	–		–			
Pabellón nacional.	1	1	1		1			

Juego de banderas.	1	1	–	–	2.e)
Linterna estanca.	1	1	1	1	2.f)
Diario de navegación.	1	–	–	–	
Reflector de radar.	1	1	1	1	2.g)
Tabla de señales de salvamento.	1	1	1	1	2.h)
Tabla de banderas de señales.	1	1	1	1	2.i)

\* Las embarcaciones de recreo, con un espacio habitable cerrado destinado al gobierno de la embarcación o a la navegación, y con categoría de diseño A o B, deberán disponer de compás, cartas náuticas, publicaciones náuticas y prismáticos, incluso cuando naveguen exclusivamente en las zonas 5, 6 o 7.

2. El material náutico de las embarcaciones deberá reunir los siguientes requisitos:

a) Compás. El compás deberá ser certificado de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, siendo válidos los compases certificados para botes salvavidas o botes de rescate. En zonas 1 o 2 se deberá llevar iluminación y un compás de marcaciones, exigiéndose, además, que exista a bordo una tablilla de desvíos que deberá revisarse cada cinco años.

b) Sextante. Se acompañará por las tablas necesarias para la navegación astronómica.

c) Cartas náuticas. Se llevarán las cartas actualizadas que cubran los mares por los que se navegue y los portulanos de los puertos que se utilicen, así como los útiles necesarios para su uso.

d) Publicaciones náuticas. Son obligatorios el Derrotero y el Libro de faros y señales de niebla, actualizados de la zona en que navegue, y el Anuario de Mareas del año en curso, excepto en el Mediterráneo. Además, en zonas 2 y 3, el Libro de radioseñales actualizado y, en zona 1, el Manual para uso de los servicios móvil marítimo y móvil marítimo por satélite, el Nomenclátor de las estaciones costeras y de las estaciones que efectúan servicios especiales (Lista IV) y el Código Internacional de Señales, actualizados.

e) Juego de banderas. Se deberá poseer como mínimo las banderas C y N del Código Internacional de Señales. Además, para zona 1, sus dimensiones mínimas serán de 60 × 50 centímetros.

f) Linterna estanca. Se dispondrá de un juego de baterías de respeto. Esta linterna servirá para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 10.3, siempre y cuando disponga de luz blanca.

g) Reflector de Radar. Se colocará en embarcaciones de recreo de casco no metálico.

h) Tabla de señales de salvamento del Código Internacional de Señales. Si se montan equipos radioeléctricos.

i) Tabla de banderas de señales del Código Internacional de Señales. Si se montan equipos radioeléctricos.

#### Artículo 13. Material diverso.

1. Las embarcaciones de recreo deberán llevar a bordo el siguiente material:

a) Medios de emergencia para el gobierno en embarcaciones de vela o de un solo motor si el gobierno es a distancia, excepto si el motor es fueraborda o de transmisión en z.

b) Un mínimo de dos estachas de amarre de longitud y resistencia adecuadas a la eslora de la embarcación.

c) Un bichero.

d) En las embarcaciones neumáticas rígidas y semirrígidas, un inflador y un juego de reparación de pinchazos.

2. Botiquín y Guía sanitaria a bordo.

a) Las embarcaciones de recreo con tripulación profesional deberán cumplir con el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar. Asimismo, la revisión de los botiquines que se llevan a bordo se efectuará de conformidad con la Orden PRE/3598/2003, de 18 de diciembre, por la que se desarrolla el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, en materia de revisión de los botiquines de los que han de ir provistos los buques.

b) Las embarcaciones de recreo sin tripulación profesional que naveguen en zonas 1, 2, 3 o 4 deberán contar con un botiquín cuyo contenido en medicamentos y material médico sea idéntico al tipo Balsas de Salvamento que figura en el anexo II del Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero.

c) Las embarcaciones de recreo que cuenten con botiquín deberán llevar la Guía sanitaria a bordo.

## CAPÍTULO IV

## Equipos de seguridad contra incendios y medios de achique

### Artículo 14. Clasificación de combustibles.

A los efectos de lo previsto en este real decreto, los combustibles utilizados a bordo de las embarcaciones de recreo se clasifican en:

1. Grupo 1.º: combustibles líquidos cuyo punto de inflamación sea inferior a 55 °C (combustible hidrocarbonado que es líquido a la presión atmosférica y se usa en motores de ignición por chispa).
2. Grupo 2.º: combustibles líquidos cuyo punto de inflamación sea igual o superior a 55 °C (combustible hidrocarbonado que es líquido a la presión atmosférica y se usa en motores de ignición por compresión).
3. Gas licuado del petróleo (GLP): uno o más hidrocarburos ligeros clasificados según los números ONU 1011, ONU 1075, ONU 1965, ONU 1969 u ONU 1978 únicamente, y que se compone principalmente de propano, propeno, butano, isómeros de butano, buteno con trazas de otros hidrocarburos gaseosos.

### Artículo 15. Extintores portátiles.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto para embarcaciones que desarrollen una actividad con fines comerciales y lucrativos, las embarcaciones de recreo con marcado CE deberán llevar los extintores portátiles definidos por el fabricante en el manual de instrucciones de la embarcación. En su defecto, llevarán los extintores portátiles prescritos en los apartados 3 y 4.

El manual de instrucciones de la embarcación podrá ser requerido por las autoridades competentes para verificar que los extintores a bordo se ajustan a lo que figura en su contenido. En caso de no encontrarse el manual a bordo, los propietarios de las embarcaciones o, en su caso, los patrones de las mismas, dispondrán de un plazo de diez días, contados a partir del requerimiento, para justificar ante dichas autoridades la existencia a bordo de los extintores previstos en el manual. Esta disposición será también de aplicación a los sistemas fijos de extinción de incendios prescritos en el artículo 16.1.

2. Las embarcaciones de recreo sin marcado CE y todas las que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos deberán llevar como mínimo los extintores portátiles prescritos en este artículo, en función de su eslora y de su instalación propulsora.
3. En función de la eslora de la embarcación se deberá llevar el siguiente número de extintores portátiles:

L (m)

Número y tipo (eficacia mínima)

L < 10 y espacio habitable cerrado	1, tipo 34 B
10 <= L < 15	1, tipo 34 B
15 <= L < 20	2, tipo 34 B
20 <= L <= 24	3, tipo 34 B

En las embarcaciones de recreo con fines comerciales o lucrativos y L >= 10 m, se llevará un extintor más de los indicados en la tabla.

4. En función de la instalación propulsora de la embarcación se deberá llevar el número de extintores portátiles indicados en la siguiente tabla o, si se dispone de una instalación fija de extinción de incendios que cumpla con lo indicado en el artículo 16, un extintor portátil de eficacia mínima 34 B situado en las proximidades del compartimento del motor:

Potencia instalada\*

P (kW)	Número y tipo (eficacia mínima)**
P <= 25 fueraborda).	1, tipo 34 B (no requerido en motorización fueraborda).
25 < P <= 220	1, tipo 34 B.
P > 220 0,3***.	Extintores portátiles con una capacidad total B = P × 0,3***.

\* En caso de motores interiores (motores no fueraborda), el cálculo se hará por cada compartimento de motores.

\*\* Si la eslora es menor de 10 metros, estos extintores servirán para cumplir lo exigido en función de la eslora.

\*\*\* Ejemplo: para un motor fueraborda de 1 x 250 kW la capacidad requerida es de 250 × 0,3 = 75 B, lo que corresponde a 3 extintores de tipo 34 B.

5. Los extintores portátiles prescritos en los apartados 3 y 4 contendrán al menos 2 kilogramos de agente extintor (polvo seco o cantidad equivalente de otro agente extintor), estarán colocados en lugares de fácil acceso y uno de ellos se encontrará en una posición tal que se pueda alcanzar sin dificultades desde el puesto principal de gobierno de la embarcación de recreo.

6. Cuando la embarcación de recreo disponga de una instalación eléctrica de más de 50 voltios o sea de propulsión eléctrica, al menos uno de los extintores portátiles prescritos en los apartados 3 y 4 será adecuado para fuegos con presencia de electricidad.

7. Cuando la embarcación de recreo disponga de motores que utilicen GLP como combustible, al menos uno de los extintores portátiles prescritos en

los apartados 3 y 4 será adecuado para los fuegos de gases, según la clasificación realizada en el anexo I, sección

1.<sup>a</sup>, apartado 4.5, del Reglamento de instalaciones de protección contra incendios, aprobado por el Real Decreto 513/2017, de 22 de mayo.

8. Todos los extintores deberán ser certificados de acuerdo con el Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, siendo válidos los extintores certificados para botes salvavidas o botes de rescate.

9. Todos los extintores estarán sometidos a las revisiones establecidas en el artículo 21 del Reglamento de instalaciones de protección contra incendios.

Artículo 16. Sistemas fijos de extinción de incendios.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto para embarcaciones que desarrollen una actividad con fines comerciales y lucrativos, las embarcaciones de recreo con marcado CE deberán llevar el sistema fijo de extinción de incendios definido por el fabricante en el manual de instrucciones de la embarcación. En su defecto, cumplirán con lo dispuesto en los apartados 2 y 3.

2. Las embarcaciones de recreo sin marcado CE y todas las que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, que lleven motores que utilicen combustible clasificado del grupo 1.<sup>o</sup> o GLP deberán estar provistas de un sistema fijo de extinción de incendios en el compartimento del motor, que evite la necesidad de abrir el compartimento en caso de incendio. Cuando los motores estén situados en un encajonamiento por encima de la cubierta de la embarcación, se podrá disponer, como alternativa, de extintores portátiles para aberturas de incendios, de un tipo y tamaño adecuados para el volumen del encajonamiento o del espacio de máquinas.

3. Los equipos prescritos en el apartado anterior cumplirán con los requisitos establecidos en la norma técnica UNE-EN ISO 9094:2017 (Pequeñas embarcaciones. Protección contra incendios), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya.

4. Todos los sistemas fijos de extinción de incendios estarán sometidos a las revisiones establecidas en el artículo 21 del Reglamento de instalaciones de protección contra incendios.

Artículo 17. Sistemas de detección de gases.

1. Las embarcaciones de recreo que tengan instalaciones de gas combustible, total o parcialmente en el interior del casco, deberán llevar sistemas de detección de gases que accionarán automáticamente una alarma con señal luminosa y sonora.

2. Para embarcaciones de recreo con motores que utilicen combustible GLP, el sistema de detección de gas a instalar en el compartimento interior de cada motor y de cada espacio de almacenamiento de combustible cumplirá con los requisitos recogidos en la norma técnica UNE-EN 15609:2012 (Equipos y accesorios para GLP. Sistemas de propulsión de

GLP para barcos, yates y otras embarcaciones), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya.

#### Artículo 18. Sistemas de ventilación.

1. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las embarcaciones de recreo con marcado CE.

2. Los compartimentos interiores de las embarcaciones de recreo que dispongan de motores o depósitos de almacenamiento, en que se utilicen combustibles del grupo 1.º, deberán disponer de un sistema de ventilación conforme con la norma técnica UNE-EN ISO 11105:2020 (Pequeñas embarcaciones. Ventilación de las salas de motores de gasolina y/o de los compartimentos para los depósitos de gasolina), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya. En los compartimentos de motores con arranque eléctrico, la ventilación será forzada.

3. Los compartimentos interiores de las embarcaciones de recreo que dispongan de motores o depósitos de almacenamiento, en que se utilice combustible GLP, deberán disponer de un sistema de ventilación forzada conforme a la norma técnica UNE-EN 15609:2012 (Equipos y accesorios para GLP. Sistemas de propulsión de GLP para barcos, yates y otras embarcaciones), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya.

4. En los casos descritos en los apartados anteriores, junto al dispositivo de arranque de los motores, habrá una placa o etiqueta visible en un idioma inteligible, que recuerde la necesidad de ventilar durante 4 minutos el compartimento interior antes de arrancar los motores.

5. Los compartimentos de las baterías de acumuladores de las embarcaciones de recreo que dispongan de un sistema de propulsión eléctrica deberán estar ventilados conforme a la norma técnica UNE-EN ISO 16315:2016 (Pequeñas embarcaciones. Sistema de propulsión eléctrica), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya.

#### Artículo 19. Depósitos de combustible.

1. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las embarcaciones de recreo con marcado CE.

2. Los depósitos de almacenamiento de combustibles del grupo 1º no formarán parte del casco de la embarcación de recreo y deberán estar protegidos contra el riesgo de incendio de cualquier motor o de cualquier otra fuente de inflamación.

#### Artículo 20. Medios de achique.

1. Sin perjuicio de los medios de achique exigidos para las embarcaciones de recreo con marcado CE, las embarcaciones de recreo, en función de la zona en la que se encuentren navegando, deberán ir provistas, al menos, de los medios de achique que se indican a continuación:

a) En zonas 1, 2 o 3, una bomba accionada por el motor principal u otra fuente de energía, una bomba de accionamiento manual y dos baldes con capacidad mínima de 5 litros.

b) En zonas 4, 5 o 6, una bomba manual o eléctrica y un balde con capacidad mínima de 5 litros.

c) En zona 7, una bomba manual o eléctrica. Si la embarcación tiene  $L \leq 6$  m con cámaras de flotabilidad, un achicador con capacidad mínima de 2 litros.

d) Los veleros que se encuentren navegando en zonas 1, 2, 3, 4, 5 o 6, al menos una bomba será manual y fija, operable desde la bañera con todas las escotillas y accesos al interior cerrados.

e) En las embarcaciones con compartimentos de sentina separados, medios de bombeo similares.

2. La capacidad de las bombas no debe ser menor de (a una presión de 10 kPa):

a) 10 Litros por minuto para  $L \leq 6$  m.

b) 15 Litros por minuto para  $6 < L < 12$  m.

c) 30 Litros por minuto para  $L \geq 12$  m.

En las bombas manuales, la capacidad debe alcanzarse con 45 emboladas por minuto.

3. Las bombas que se encuentren en espacios cerrados, que contengan motores o depósitos de combustible del grupo 1.º o GLP, deberán cumplir con la norma técnica UNEEN ISO 8849:2019 (Pequeñas embarcaciones. Bombas de sentinas eléctricas de corriente continua), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya.

## CAPÍTULO V

### Prevención de la contaminación

Artículo 21. Prevención de la contaminación por hidrocarburos, por las basuras y atmosférica.

Las embarcaciones de recreo cumplirán con las prescripciones de los anexos I, V y VI del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (MARPOL), que les sean de aplicación, junto con las demás normas europeas o nacionales que regulen las mismas materias.

Artículo 22. Prevención de la contaminación por las aguas sucias.

1. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las embarcaciones de recreo con marcado CE.

2. Las embarcaciones de recreo estarán construidas y dotadas de modo que se eviten descargas accidentales de aguas sucias.

3. Las embarcaciones de recreo dotadas de inodoros deberán estar provistas de uno de los siguientes equipos:

a) Sistema de retención de las aguas sucias generadas durante su permanencia en espacios en los cuales existan limitaciones de descargas de este tipo de aguas, y con la capacidad suficiente para retener todas las aguas sucias, habida cuenta de la duración de la navegación, el número de personas a bordo y otros factores pertinentes. Los sistemas de retención, incluidos los depósitos de retención móviles, que cumplan con la norma técnica UNE-EN ISO 8099-1:2018 (Embarcaciones de recreo. Circuitos de aguas negras. Parte 1: Retención de aguas negras), o, en su caso, la norma técnica armonizada que la sustituya, presuponen su conformidad con las disposiciones de este real decreto.

b) Instalación de tratamiento de aguas sucias, siempre que sea:

1.º Certificada de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 701/2016, de 23 de

diciembre.

2.º Aprobada u homologada por la Administración Marítima española, conforme a una norma técnica internacional.

3.º Aceptada, en su caso, por la Administración Marítima española después de haber sido aprobada u homologada por las Administraciones de otros Estados.

c) Sistema para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias dotado de medios que permitan almacenarlas temporalmente, siempre que sea aprobado u homologado por la Administración Marítima española.

4. La embarcación que disponga de depósitos de retención fijos estará provista de una conexión universal a tierra que permita acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga de la embarcación. Asimismo, si la embarcación está provista de conductos destinados a la descarga al mar que atraviesen el casco, estos dispondrán de válvulas que puedan cerrarse herméticamente para prevenir su apertura inadvertida o intencionada, tales como precintos o dispositivos mecánicos.

Artículo 23. Descarga de aguas sucias.

1. Se prohíbe la descarga de aguas sucias por las embarcaciones de recreo en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo que se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

a) Que la embarcación efectúe la descarga a una distancia superior a 3 millas náuticas de la tierra más próxima, entendida esta como la línea de base a partir de la cual se establece el mar territorial, si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas mediante un sistema que cumpla las prescripciones del artículo 22.3.c), o a una distancia superior a 12 millas náuticas de la tierra más próxima si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. Las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los sistemas de retención no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose la embarcación en ruta navegando a velocidad no inferior a 4 nudos.

b) Que la embarcación efectúe la descarga fuera de zona 7, utilizando una instalación de tratamiento de aguas sucias con unos requisitos de rendimiento iguales o superiores a los mínimos exigidos por el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1170 de la Comisión, de 16 de julio de 2020, relativo a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de ensayo para los equipos marinos, y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1397, y que, además, el efluente no produzca sólidos flotantes visibles ni ocasione coloración en las aguas circundantes.

2. Cuando las aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales a los que se apliquen otras disposiciones normativas para su descarga, se cumplirán las prescripciones de dichas disposiciones además de las de este real decreto.

3. Lo indicado en los apartados anteriores no será de aplicación:

a) A la descarga de las aguas sucias de una embarcación cuando sea necesaria para garantizar la seguridad de la embarcación y de las personas que lleve a bordo o para salvar vidas en el mar.

b) A la descarga de aguas sucias resultantes de averías sufridas por una embarcación o su equipo, siempre que antes y después de producirse la avería se hayan tomado todas las precauciones razonables para prevenir o reducir al mínimo tal descarga.

## CAPÍTULO VI

### Infracciones y sanciones

#### Artículo 24. Infracciones.

1. Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante las acciones u omisiones tipificadas en el capítulo I del título IV del libro tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2. El cuadro de infracciones establecidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se completa con las especificaciones siguientes:

a) De conformidad con el artículo 307.2.b) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituyen infracciones administrativas graves no disponer de, o no cumplir su función, los siguientes equipos reglamentarios, cuando fuera obligatoria su tenencia a bordo de la embarcación de recreo:

1.º Balsas salvavidas.

2.º Chalecos salvavidas y luces.

3.º Aros salvavidas, luces y rabizas.

4.º Bengalas de mano, cohetes con luz y paracaídas y señales fumígenas flotantes.

5.º Luces de navegación y marcas.

6.º Equipo para señales acústicas y respetos.

7.º Líneas de fondeo.

8.º Compás, iluminación y compás de marcaciones.

9.º Sextante y tablas para la navegación astronómica.

10.º Cronómetro.

11.º Cartas náuticas.

12.º Útiles para el uso de cartas náuticas.

13.º Publicaciones náuticas.

14.º Prismáticos.

15.º Barómetro.

16.º Pabellón nacional.

17.º Juego de banderas.

18.º Linterna estanca, siempre que no sirva para dar cumplimiento a lo dispuesto en el

artículo 10.3, y baterías de respeto.

19.º Reflector de radar.

20.º Tabla de señales de salvamento.

21.º Tabla de banderas de señales.

22.º Medios de emergencia para el gobierno.

23.º Estachas de amarre.

- 24.º Bichero.
- 25.º Inflador.
- 26.º Juego de reparación de pinchazos.
- 27.º Botiquín.
- 28.º Guía sanitaria a bordo.
- 29.º Extintores portátiles.
- 30.º Sistemas fijos de extinción de incendios.
- 31.º Sistemas de detección de gases.
- 32.º Sistemas de ventilación.
- 33.º Placa o etiqueta que recuerde la necesidad de ventilar durante 4 minutos el compartimento interior antes de arrancar los motores.
- 34.º Bombas de achique.
- 35.º Baldes.
- 36.º Achicador.

b) De conformidad con el artículo 307.2.k) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituyen infracciones administrativas graves tener sobrepasada la fecha de revisión o caducidad de los siguientes equipos reglamentarios, cuando fuera obligatoria su tenencia a bordo de la embarcación de recreo:

- 1.º Balsas salvavidas.
- 2.º Chalecos salvavidas inflables.
- 3.º Bengalas de mano, cohetes con luz y paracaídas y señales fumígenas flotantes.
- 4.º Botiquín.
- 5.º Extintores portátiles.
- 6.º Sistemas fijos de extinción de incendios.

c) De conformidad con el artículo 307.3.c) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituyen infracciones administrativas graves no disponer de, o no cumplir su función, los siguientes documentos reglamentarios, cuando fuera obligatoria su tenencia a bordo de la embarcación de recreo:

- 1.º Tablilla de desvíos.

2.º Diario de navegación.

d) De conformidad con el artículo 307.3.ñ) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituye infracción administrativa grave el incumplimiento del deber de facilitar a las autoridades competentes el manual de instrucciones de la embarcación o hacerlo de modo incorrecto o fuera del plazo de diez días, con el objeto de verificar que los extintores portátiles o los sistemas fijos de extinción de incendios a bordo se ajustan a lo que figura en el contenido del manual.

e) De conformidad con el artículo 307.4.c) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, constituyen infracciones administrativas graves no disponer de, o no cumplir su función, los siguientes equipos reglamentarios, cuando fuera obligatoria su tenencia a bordo de la embarcación de recreo:

1.º Equipo de prevención de la contaminación por las aguas sucias.

2.º Conexión universal a tierra.

Artículo 25. Sanciones.

1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en el capítulo II del título IV del libro tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. El cuadro de sanciones establecidas en el artículo 312 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se completa con las graduaciones siguientes:

a) Para las infracciones graves recogidas en el artículo 24.2.a), las sanciones serán en el supuesto del:

Ordinal 1.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora;

multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 y hasta 12 metros de

eslora; y multa de 2.500 a 3.000 euros para embarcaciones a partir de 12 metros de eslora.

Ordinal 2.º, multa de 200 a 250 euros por cada chaleco salvavidas y de 100 a 150 euros

por cada luz para chaleco salvavidas.

Ordinal 3.º, multa de 200 a 250 euros por cada aro salvavidas y de 100 a 150 euros por

cada luz o rabiza para aro salvavidas.

Ordinal 4.º, multa de 100 a 150 euros por cada una de las bengalas de mano, de 100 a

150 euros por cada uno de los cohetes con luz roja y paracaídas y de 100 a 150 euros por

cada una de las señales fumígenas flotantes.

Ordinal 5.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora; y

multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 metros de eslora.

Ordinal 6.º, multa de 300 a 400 euros por cada señal acústica y de 100 a 150 euros por

los respetos.

Ordinal 7.º, multa de 500 a 600 euros.

Ordinal 8.º, multa de 500 a 600 euros por el compás, de 100 a 150 euros por la

iluminación y de 100 a 150 euros por el compás de marcaciones.

Ordinal 9.º, multa de 400 a 500 euros por el sextante y de 100 a 150 euros por las tablas

para la navegación astronómica.

Ordinal 10.º, multa de 200 a 250 euros.

Ordinal 11.º, multa de 200 a 250 euros por cada carta.

Ordinal 12.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 13.º, multa de 100 a 150 euros por cada publicación.

Ordinal 14.º, multa de 250 a 300 euros.

Ordinal 15.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 16.º, multa de 150 a 200 euros.

Ordinal 17.º, multa de 100 a 150 euros por cada bandera.

Ordinal 18.º, multa de 150 a 200 euros por la linterna estanca y de 100 a 150 euros por las baterías de respeto.

Ordinal 19.º, multa de 400 a 500 euros.

Ordinal 20.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 21.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 22.º, multa de 500 a 600 euros.

Ordinal 23.º, multa de 100 a 150 euros por cada estacha.

Ordinal 24.º, multa de 150 a 200 euros.

Ordinal 25.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 26.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 27.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 28.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 29.º, multa de 300 a 400 euros por cada extintor portátil.

Ordinal 30.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora; multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 y hasta 12 metros de eslora; y multa de 2.500 a 3.000 euros para embarcaciones a partir de 12 metros de eslora.

Ordinal 31.º, multa con 300 a 400 euros.

Ordinal 32.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora;

multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 y hasta 12 metros de

eslora; y multa de 2.500 a 3.000 euros para embarcaciones a partir de 12 metros de eslora.

Ordinal 33.º, multa de 300 a 400 euros.

Ordinal 34.º, multa de 400 a 500 euros por cada bomba de achique.

Ordinal 35.º, multa de 100 a 150 euros por cada balde.

Ordinal 36.º, multa de 100 a 150 euros.

b) Para las infracciones recogidas en el artículo 24.2.b), las sanciones serán en el supuesto del:

Ordinal 1.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora; multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 y hasta 12 metros de eslora; y multa de 2.500 a 3.000 euros para embarcaciones a partir de 12 metros de eslora.

Ordinal 2.º, multa de 200 a 250 euros por cada chaleco salvavidas.

Ordinal 3.º, multa de 100 a 150 euros por cada una de las bengalas de mano, de 100 a 150 euros por cada uno de los cohetes con luz roja y

paracaídas y de 100 a 150 euros por cada una de las señales fumígenas flotantes.

Ordinal 4.º, multa de 100 a 150 euros.

Ordinal 5.º, multa de 300 a 400 euros por cada extintor portátil.

Ordinal 6.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora; multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 y hasta 12 metros de eslora; y multa de 2.500 a 3.000 euros para embarcaciones a partir de 12 metros de eslora.

c) Para las infracciones recogidas en el artículo 24.2.c), las sanciones serán en el supuesto del:

Ordinal 1.º, multa de 200 a 250 euros.

Ordinal 2.º, multa de 300 a 400 euros.

d) Para la infracción recogida en el artículo 24.2.d), multa de 1.500 a 2.000 euros por el incumplimiento de facilitar el manual de instrucciones de la embarcación y de 200 a 300 euros por hacerlo de modo incorrecto o fuera del plazo de diez días.

e) Para las infracciones recogidas en el artículo 24.2.e), las sanciones serán en el supuesto del:

Ordinal 1.º, multa de 500 a 600 euros para embarcaciones hasta 7,5 metros de eslora; multa de 1.000 a 1.200 euros para embarcaciones a partir de 7,5 y hasta 12 metros de eslora; y multa de 2.500 a 3.000 euros para embarcaciones a partir de 12 metros de eslora.

Ordinal 2.º, multa de 500 a 600 euros.

3. En la graduación de las sanciones se considerarán los criterios del artículo 314 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y el artículo 29 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Disposición adicional primera. Zona de navegación de embarcaciones excluidas.

El capitán marítimo, dentro de las zonas de navegación establecidas en el artículo 3, fijará las zonas para las cuales autoriza la navegación de las embarcaciones excluidas del ámbito de aplicación de este real decreto de conformidad con el artículo 2.2, párrafos b) a h), que se destinen a fines recreativos y deportivos y cuya eslora sea igual o superior a 2,5 metros. La autorización se expedirá, para el ámbito geográfico de competencias de la Capitanía Marítima, en función de las características de la embarcación y de sus equipos de seguridad y de prevención de la contaminación.

Disposición adicional segunda. Actualización de equipos.

1. Los equipos que ya estuvieran instalados a bordo de una embarcación de recreo, conforme a los requisitos de la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo, no tendrán la obligación de cumplir con los nuevos requisitos adicionales previstos en este real decreto para cada equipo en concreto. Dichos equipos no se podrán instalar a bordo de otra embarcación.

2. Las revisiones de las balsas salvavidas, los chalecos salvavidas inflables, los extintores portátiles y los sistemas fijos de extinción de incendios, que ya estuvieran instalados a bordo de una embarcación de recreo, conforme a los requisitos de la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, se llevarán a cabo con las nuevas disposiciones contenidas en este real decreto.

3. Los equipos establecidos con carácter obligatorio por este real decreto y que no eran exigidos para las embarcaciones de recreo a las que venía aplicándose la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, se instalarán en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto. Asimismo, antes del plazo indicado, los chalecos salvavidas serán completados, cuando proceda, con la luz prescrita en el artículo 7.

4. Cuando una de las normas técnicas armonizadas citadas en este real decreto, sea sustituida, los equipos que ya estuvieran instalados a bordo conforme a los requisitos de la norma sustituida no tendrán la obligación de cumplir con los requisitos adicionales que pudiera incluir la nueva norma. Dichos equipos no se podrán instalar a bordo de otra embarcación.

Se entiende por norma técnica armonizada a efectos de este real decreto, a aquella norma UNE cuya referencia haya sido incluida en la relación de normas UNE aprobadas por la Asociación Española de Normalización publicada en el «Boletín Oficial del Estado», que sea versión de una norma EN cuya referencia haya sido publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea en el marco de aplicación de la Directiva 2013/53/EU, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE.

Disposición adicional tercera. Embarcaciones de recreo matriculadas con categoría de navegación asignada.

1. Las embarcaciones de recreo sin marcado CE matriculadas en España con anterioridad a la entrada en vigor de la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, que dispongan de un certificado de navegabilidad vigente expedido para una categoría de navegación, estarán autorizadas para navegar por las zonas de navegación permitidas a la entrada en vigor de este real decreto, en función del equipo de seguridad y de prevención de la contaminación a bordo, actualizado de conformidad con la disposición adicional segunda, apartado 3, salvo que, como consecuencia del resultado de las distintas inspecciones reglamentarias, se deba modificar la zona de navegación.

2. Las embarcaciones de recreo con marcado CE matriculadas en España con anterioridad a la entrada en vigor de la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, estarán facultadas para navegar hasta la zona de navegación correspondiente a la categoría de navegación asignada en el momento de su matriculación, en función del equipo de seguridad y de prevención de la contaminación a bordo, actualizado de conformidad con la disposición adicional segunda, apartado 3, salvo que, como consecuencia del resultado de las distintas inspecciones reglamentarias, se deba modificar la zona de navegación.

Disposición adicional cuarta. Autorización para la instalación de equipos de salvamento de carácter innovador.

Se autoriza la instalación de equipos de salvamento de carácter innovador en las embarcaciones de recreo nacionales, alternativos a los enumerados en el capítulo II, siempre que deparen un grado de seguridad igual o superior y se hayan aprobado u homologado por el Director General de la Marina Mercante de acuerdo a normas de seguridad equivalentes a las prescripciones contempladas en este real decreto.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Queda derogada la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente real decreto.

Disposición final primera. Modificación del Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas.

El Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas, queda modificado como sigue:

Uno. El párrafo b) del apartado 2 del artículo 2 queda redactado del siguiente modo:

«b) Alquiler por horas o fracción, por las empresas indicadas en el párrafo anterior, para la realización de excursiones colectivas en navegación y excursiones individuales con el monitor con titulación de motonáutica patroneando la moto náutica y el arrendatario de pasajero».

Dos. El apartado 3 del artículo 2 queda redactado del siguiente modo:

«3. Uso por instituciones u organismos públicos. Sólo podrán usarse en tareas de vigilancia y demás funciones policiales, así como para el auxilio y el salvamento marítimo de vidas humanas y bienes.

Las motos náuticas dedicadas permanentemente a actividades de auxilio y salvamento marítimo irán pintadas de color naranja».

Tres. El párrafo a) del apartado 2 del artículo 6 queda redactado del siguiente modo:

«a) En ningún momento el número total de personas a bordo de la moto y remolcadas podrá superar el de las plazas autorizadas de la moto náutica».

Cuatro. El apartado 5 del artículo 7 queda redactado del siguiente modo:

«5. Las motos náuticas también podrán ser utilizadas para el remolque de otras motos náuticas, de embarcaciones de casco rígido o semirrígido de eslora inferior a 5 metros o de artefactos flotantes, cuando sea necesario para el ejercicio de actividades relacionadas con las empresas de alquiler de motos náuticas o por razones deportivas, siempre que las motos náuticas, las embarcaciones o artefactos flotantes remolcados no pongan en peligro la seguridad de la navegación de la moto que efectúa el remolque».

Cinco. El artículo 9 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 9. Elementos de seguridad.

1. Con independencia de la modalidad de utilización, cualquier usuario de una moto náutica, tanto si está a su gobierno como si es pasajero, deberá llevar puesto un chaleco salvavidas homologado por la autoridad que corresponda según la nacionalidad del propietario, salvo que posea el marcado de conformidad CE. El chaleco tendrá un mínimo de 100 N de flotabilidad y deberá disponer de un silbato para llamar la atención.

2. Excepcionalmente, se podrá utilizar una ayuda a la flotación de 50 N homologada por la autoridad que corresponda según la nacionalidad del propietario, salvo que posea el marcado de conformidad CE, en las modalidades de utilización de alquiler por horas o fracción en circuito y de auxilio y salvamento marítimo por instituciones u organismos públicos, así como en el resto de modalidades cuando las navegaciones se realicen en aguas costeras protegidas, puertos, radas, rías, bahías abrigadas y aguas protegidas en general. En todo caso, se seguirán las limitaciones de uso recomendadas por el fabricante de la ayuda y las definidas, en su caso, en la homologación. La ayuda deberá disponer de un silbato para llamar la atención.»

Seis. La disposición transitoria única queda redactada del siguiente modo:

«Disposición transitoria única. Validez de los títulos náutico-deportivos de patrón de moto náutica “A”, “B” y “C”.

Los títulos náutico-deportivos de patrón de moto náutica “A”, “B” y “C” emitidos antes del 1 de julio de 2019 conservarán su validez, pudiendo ser renovados.»

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.

El Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, queda modificado como sigue:

Uno. El apartado 10 del artículo 3 queda redactado del siguiente modo:

«10. Licencia de navegación: Documento emitido por las federaciones de vela y motonáutica, así como por las escuelas náuticas de recreo, bajo su responsabilidad, que habilita al interesado para el gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas de hasta 6 metros de eslora y una potencia de motor adecuada a las mismas según su fabricante, una vez recibida la formación correspondiente, con sujeción a los requisitos y limitaciones regulados en este real decreto.»

Dos. El párrafo d) del apartado 1 del artículo 34 queda redactado del siguiente modo:

«d) El gobierno de embarcaciones de recreo y motos náuticas destinadas al socorrismo en playas».

Tres. El apartado 2 del artículo 34 queda redactado del siguiente modo:

«Los poseedores de los títulos de capitán de yate y patrón de yate podrán igualmente patronear embarcaciones de recreo transportando hasta 6 pasajeros para la realización de excursiones turísticas y la práctica de pesca de recreo, dentro del mismo ámbito geográfico señalado en el apartado 1.a).»

Cuatro. Se añade en el anexo IX, sobre títulos expedidos por otros Estados, la

información de los títulos expedidos por Suiza y Reino Unido indicada a continuación:

Ver BOE

Disposición final tercera. Título competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.º de la Constitución Española, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final cuarta. Entrada en vigor.

Este real decreto entrará en vigor el 1 de julio de 2021.

No obstante, entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» la disposición final primera, de modificación del Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, y la disposición final segunda, de modificación del Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre.

Dado en Madrid, el 18 de mayo de 2021.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,

JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO

## **ABORDAJES: medidas a tener en cuenta para prevenir los abordajes.**

Los abordajes y las colisiones son siempre peligrosos. La prevención, mediante el estricto cumplimiento del Reglamento para prevenir los abordajes de 1972 es la mejor medida para evitarlos. Recuerde las reglas específicas para embarcaciones a vela y para las menores de 20 metros de eslora.

### **Para prevenir los abordajes**

Navegando, mantenga una vigilancia (auditiva y visual).

- Ice un reflector de radar.
- Utilice el VHF para alertar al buque que navega rumbo de colisión.
- Encienda las luces desde el ocaso hasta el orto y en circunstancias meteorológicas adversas o de escasa visibilidad.
- Ilumine la vela o el puente con un proyector.
- Si navega a vela y existe amenaza de abordaje, ponga en marcha el motor.
- Compruebe los ángulos muertos de visión producidos por las velas (foque y spy).
- Mantenga siempre a una persona en el puente o bañera.
- De noche, identifique al otro buque por sus luces.
- Observe en el compás al otro buque. Si la demora permanece constante, y disminuye la distancia, existe riesgo de colisión.
- Confiar en que hemos sido vistos es inaceptable. Tenga presente que un buque de gran tamaño maniobra con lentitud y necesita mucho espacio para alterar su rumbo.

En caso de abordaje, y de quedar las embarcaciones unidas, evalúe los daños y las medidas correctoras que puede emprender antes de

iniciar la separación. Si la avería fuera irrecuperable o su reparación o atenuación 'in situ' resultara muy laboriosa inicie, previamente, los preparativos para el abandono.

En caso de vía de agua, ponga en funcionamiento el sistema de achique. Disminuya, en lo posible, la entrada de agua, mediante el taponamiento o variando el asiento o el adrizamiento, trasladando pesos o a la tripulación, para disminuir la presión y entrada de agua.

Preste toda la ayuda que pueda a la otra embarcación.

## **PREVENCIÓN DE CAÍDAS: precauciones para evitar una repentina caída al agua y acciones a tomar en caso de que ocurra.**

La caída accidental de personas al agua es una de las principales causas de muerte en la mar; al riesgo de que la misma pase inadvertida y, en consecuencia, no se reciba el socorro necesario, hay que añadir el de sufrir hipotermia por permanencia prolongada en el agua.

### **Precauciones tendentes a evitar una caída al agua**

- Moverse por el barco con el cuerpo inclinado hacia el centro del mismo.
- Prevenir los movimientos del barco vigilando la mar.
- Sujetarse siempre a las partes sólidas del barco.
- Utilizar calzado con suela antideslizante.
- Ponerse el chaleco salvavidas y arnés antes de subir a cubierta. En todo caso, usar siempre ambos elementos en caso de mal tiempo. Verificar periódicamente los candeleros, los cabos de sujeción y los puntos de anclaje de los arneses.
- Colocar redes de protección en torno al barco si hay niños a bordo, o en cualquier caso, amarrarse firmemente.
- Evitar hacer las necesidades fisiológicas por la borda, y si ello no fuera posible, tomar las precauciones oportunas empleando un arnés.
- No correr sobre la cubierta.

- No bañarse en alta mar sin testigos y sin la existencia de una escala para volver a subir a bordo.
- No dormir en la bañera de las embarcaciones.
- Si se navega en solitario o con el piloto automático, resulta muy recomendable dejar por la popa un cabo de seguridad de 50 mts, provisto de nudos cada cinco metros y rematado por un flotador bien visible.

## **Actuación ante una caída al agua**

Las acciones que se mencionan a continuación, a título orientativo, son prácticamente instantáneas y simultáneas; el patrón de la embarcación debe optar, en función de las circunstancias, por las más convenientes a cada caso. Dada la rapidez de esta maniobra, se recomienda encarecidamente su entrenamiento.

- Gritar 'hombre al agua' y controlar el tiempo que transcurre.
- Meter el timón a la misma banda de caída del náufrago.
- Parar el giro de la hélice, si existe riesgo de que la misma golpee al náufrago.
- Lanzarle de inmediato un aro salvavidas.
- Si es posible, lanzar una señal fumígena o una bengala.
- Designar a alguien **PARA QUE NO APARTE LA VISTA DEL NÁUFRAGO EN NINGÚN MOMENTO**, señalándolo con el brazo.
- Anotar hora y minuto de la caída, rumbo y posición.
- Arrojar al mar objetos flotantes para balizar la estela, si no hemos alterado previamente el rumbo.
- Organizar a bordo el salvamento.
- Enviar un mensaje 'PAN' / 'PAN'.
- Si se navega a motor, efectuar la maniobra de hombre al agua más adecuada a las características de la embarcación.
- Si se navega a vela, virar a barlovento, ponerse a la capa, dejarse a la deriva, y/o aproximarse con precaución al náufrago.

Nunca debe saltarse al agua en busca del naufrago sino se está bien amarrado al barco mediante un largo cabo y no se lleva puesto el chaleco salvavidas.

## **ABANDONO DE LA EMBARCACIÓN: aspectos a tener en cuenta en caso de abandono de la embarcación.**

### **Preparación para el abandono**

- Emisión de mensaje de socorro, según el procedimiento radiotelefónico. Activación de la radiobaliza.
- Detener el barco ( si se lanzara la balsa al agua, ésta podría perderse).
- Alistar balsas, aros, chalecos y cuanto material vaya a ser evacuado, INCLUYENDO LA RADIOBALIZA.
- Abrigarse bien. Reemplazar el calzado pesado por otro más ligero.
- Ajustarse correctamente el chaleco.
- Embarcar directamente, si es posible, en la balsa. Tras embarcar todo el material y comprobar que está toda la tripulación, cortar la retenida que nos sujeta a la embarcación.
- Si hay que saltar al agua, hacerlo de pie, sujetado el chaleco, tapándose nariz y boca.
- Distribuir pastillas contra el mareo. Afirmary todo el material. Achicar y secar el interior de la balsa.
- Organizar turnos de guardia.
- Largar el ancla flotante.
- Si un miembro de la tripulación queda a la deriva y alejado de la balsa:
  - Si la balsa tiene remos, acudir tras recoger el ancla flotante.
  - Arrojarle un cabo flotante rematado por una boya.

- o Si está alejado de la embarcación, enviar a alguien en su busca, adoptando las siguientes precauciones:
  - Debe quedar amarrado a la balsa por un cabo.
  - Debe nadar a sotavento de la balsa, y si es posible, equipado con un traje de neopreno o supervivencia.

## **Contenido de una mochila individual de supervivencia**

Una pequeña mochila, poco cargada, puede llegar a ser nuestro instrumento más útil en caso de abandono de un buque.

El contenido de la mochila debe ser básico y el siguiente:

- Material de primeros auxilios
- Muda de ropa
- Cuchillo de bolsillo de acero inoxidable
- Botella de agua
- Alimentos
- Linterna
- Cordeles y cabos de diferentes longitudes
- Bolsas de basura de diferentes tamaños

## **ANTES DE HACERSE A LA MAR**

Compruebe el buen estado de la embarcación y revise el buen funcionamiento y estado de:

- Equipos de navegación y comunicaciones
  - Motores, sistema eléctrico y niveles (aceite, combustible y agua)
  - Aparejo
  - Equipo de seguridad
1. Informarse de la previsión meteorológica de la zona donde se pretende navegar, evitando la salida en caso de mal tiempo o mala visibilidad.

2. Informar de la fecha/hora prevista de salida/llegada y puerto de salida/destino, a fin de poder recibir aviso de cualquier eventualidad, evitando así que transcurran unas horas que podrían resultar vitales en cualquier emergencia. Comunique cualquier cambio de destino. En resumen, debe realizar un plan de navegación y comunicarlo al club náutico o a alguien en tierra, procurando no alterarlo salvo fuerza mayor.
3. Informar de las características del buque, tanto en el punto de salida como en el de destino, a fin de la mejor identificación de la embarcación:
  - o Nombre del barco
  - o Tripulación (Datos de los mismos)
  - o Tipo, color, formas de las superestructuras, palos, etc.
  - o Nacionalidad y distintivo de llamada
  - o Número y nombre de personas a bordo
  - o Equipos de comunicaciones que disponen
  - o Teléfono de contacto y personas con las que contactar en caso de emergencia
4. Tenga al día su titulación náutica y la documentación reglamentaria, de acuerdo con su embarcación y navegaciones a realizar.
5. Disponga de información suficiente de la ruta y puertos que espera visitar: cartas náuticas, derroteros, libro de faros, balizamientos, lugares de fondeo, amarres disponibles, etc. No olvide que está terminantemente prohibido amarrarse a las boyas de balizamiento.
6. No embarque en su embarcación más tripulantes que los permitidos.
7. Tiene a su disposición un teléfono gratuito de emergencias (900 202 202), para utilizar en alertas para personas que desde tierra puedan advertir una situación de peligro en la mar (avistamiento de bengalas, familiares que no tienen noticias de personas a bordo de embarcaciones de recreo, etc)

### **LISTA DE COMPROBACIÓN PREVIA A LA SALIDA (Check List)**

Predicción meteorológica

Equipo de navegación y gobierno

(Compás, corredera, timón y radar)

Combustible y agua potable Equipos de comunicaciones (VHF) Cartas náuticas de la zona

Equipo de propulsión

(ventilación espacios, niveles, refrigeración, bocina, filtros, bujías)

Estanqueidad y sistemas de achique

(válvulas de fondo, sentinas, inodoros, fregaderos, portillos, escotillas)

Estado de las baterías

(nivel, carga, corrosiones, cargador, conexiones)

Estado tomas de corriente

(estanqueidad, terminales)

Luces de navegación

(estanqueidad, bombillas, casquillos)

Linternas y pilas de repuesto

Chaleco salvavidas para cada tripulante (en su caso talla para niños)

(comprobar: silbato, tiras, cintas reflectantes, nombre de la embarcación)

Arnés de seguridad

Equipo de seguridad y estado del mismo

(balsas, bengalas, señales fumígenas, espejo de señales, aros)

Sistema contra incendios

Reflector radar, radiobaliza (406 Mhz preferiblemente)

Plan de navegación (entregarlo/comunicarlo al Club Náutico)

Documentación del barco

Anclas y cabos (estiba, corrosiones, freno molinete)

### **Es conveniente tener a bordo:**

Medios alternativos de propulsión Herramientas, repuestos

Trajes térmicos

Botiquín y ropas de abrigo

Navajas, aparejos de pesca Ropas de abrigo/impermeables

### **Además...**

- Imparta normas de conducta a la tripulación para casos de emergencia
- Tenga conectado el sistema de hombre al agua mientras navega
- Respete el uso del Canal 16 VHF y mantenga escucha permanente

### **Llamadas de Socorro**

CANAL 16 de VHF banda marina y 2.182 Khz en onda media

Procedimiento

Sintonice el canal o frecuencia y diga:

1. **Medé... Medé... Medé...** (mayday... mayday... mayday)
2. **Embarcación...** (nombre)
3. **Situación...** (coordenadas de su posición)
4. **Causa de la llamada...** Indique la naturaleza del peligro....

Repita este mensaje hasta obtener contestación

**TELEFONO DE EMERGENCIAS MARÍTIMAS: 900 202 202**

<http://www.sasemar.es>

### **Balsas salvavidas**

- Afirmar correctamente la balsa en un lugar despejado.
- Si tiene que emplearla lea bien las instrucciones de uso, reúna el material a evacuar (sin olvidar la radiobaliza) y amarre el cabo de retenida al barco).
- Procure no mojarse al subir a bordo de la balsa y corte el cabo de retenida en el último momento.

- Una vez a bordo, compruebe su estado (inflado, válvulas), amarre el material y reparta bien el peso. Largue el ancla flotante.
- Reparta pastillas contra el mareo y distribuya turnos de guardia. Active su radiobaliza si no lo ha hecho todavía.

## **Chalecos salvavidas**

- Mantenga los chalecos en buen estado y completos (con luz, silbato, bandas reflectantes, correas y cierres, etc.)
- Lleve a bordo tanto chalecos como tripulantes, todo en buen estado.
- Los niños deben usar chalecos adecuados a su talla.
- En caso de mal tiempo lleve puesto el chaleco de forma permanente.
- Úselo siempre en moto náutica, windsurf, vela ligera y mal tiempo.

## **Trajes de supervivencia**

- El traje debe ponerse con facilidad sobre la ropa y cubrir todo el cuerpo salvo el rostro.
- Debe permitirle moverse con relativa soltura.
- Si se lanza al agua con él puesto, hágalo desde una altura prudencial, sin que se le descoloque, le entre agua o le produzca alguna lesión.

## **Arneses de seguridad**

- Acostúmbrese al uso del arnés y adáptelo a su talla y a sus movimientos.
- Sujete su arnés si el tiempo empeora. Evitará el accidente de caer al agua.
- Debe consistir en una cinta, en lugar de un cabo y afirmarse a la espalda.

**Si avista o recibe señales de una embarcación en peligro en sus proximidades**

- Debe acudir lo más rápidamente en su auxilio, siempre que no ponga en peligro su propia seguridad.
- Póngase en contacto (VHF canal 16 o 2.182 Khz) con el Centro de Salvamento Marítimo o Estación Radiocostera más próxima y contacte con otros buques en sus proximidades.
- Si no dispone de equipos de comunicación, advierta a otras embarcaciones cercanas con señales de socorro. Si no puede prestar ayuda, diríjase al puerto más cercano para informar de la situación.

## **PREVENCIÓN DE VERTIDOS:**

### **Disposiciones de obligado cumplimiento en prevención de vertidos al mar.**

La regulación legal en materia de prevención de vertidos en embarcaciones de recreo se encuentra en el Capítulo V de la Orden/FOM/1144/2003, de 28 de abril, así como en la ORDEN FOM/1076/2006, de 29 de marzo, que la modifica.

Toda embarcación de recreo dotada de aseos deberá estar provista, sin perjuicio de los requisitos exigidos para las embarcaciones con el marcado CE, de depósitos de retención o instalaciones que puedan contener depósitos, destinados a retener las aguas sucias generadas durante la permanencia de la embarcación en zonas con limitaciones de vertidos de este tipo; y con capacidad suficiente para el número de personas a bordo. Los aseos con sistema de tanque de almacenamiento transportable son aceptables si dichos tanques cumplen con lo dispuesto en ISO 8099.

Los depósitos fijos o instalaciones:

- Estarán conectados con las descargas de los aseos instalados en la embarcación, con conexiones lo más cortas y directas que sea posible, y serán instalados en lugares accesibles. En las embarcaciones ya matriculadas con más de un aseo, que tengan dificultades por motivos de espacio para la conexión de todos los aseos, al menos uno de los aseos estará conectado con los depósitos fijos o instalaciones.
- Dispondrán de medios de ventilación adecuados.
- Dispondrán de medios para indicar que el contenido en aguas sucias almacenado supere los 3/4 de capacidad del depósito o instalación.
- Su capacidad será suficiente para retener las aguas sucias generadas por el máximo número de personas autorizadas

para la embarcación, durante al menos dos días a razón de 4 litros por persona y día.

La embarcación que disponga de depósitos instalados de forma permanente estará provista de una conexión universal a tierra, que permita acoplar el conducto de las instalaciones de recepción con el conducto de descarga de la embarcación.

Además, los conductos destinados al vertido de residuos orgánicos humanos que atraviesen el casco dispondrán de válvulas que puedan cerrarse herméticamente, para prevenir su apertura inadvertida o intencionada, tales como precintos o dispositivos mecánicos.

El cumplimiento de la norma ISO 8099 da presunción de conformidad con los requisitos exigidos a los sistemas de retención de instalaciones sanitarias.

Tabla de **descarga de aguas sucias** procedentes de los aseos.

Zona	Opción de descarga
Aguas portuarias, Zonas protegidas, Rías, Bahías, etc.	No se permite ninguna descarga, ni siquiera con tratamiento.
Hasta 3 millas	Se permite con tratamiento. Ni sólidos ni decoloración.
Desde 3 millas hasta 12.	Se permite desmenuzada y desinfectada. Para descargar el tanque, la velocidad de la embarcación debe ser superior a 4 nudos.
Más de 12 millas.	Se permite en cualquier condición. Para descargar el tanque, la velocidad de la embarcación debe ser superior a 4 nudos.

Además, como regla general, queda prohibido arrojar al mar:

- Plásticos, vidrios, bidones, embalajes y envases.
- Aceites y residuos de combustibles u otros hidrocarburos.
- Aguas oleosas.
- Restos de comida a menos de 12 millas de la costa.
- Se permite la descarga, únicamente, de restos de comida desmenuzados cuando la embarcación se encuentre a más de 12 millas de la costa (la comida no debe estar contenida en bolsas de plástico).
- La posible descarga de los productos contaminantes, no prohibidos expresamente, debe realizarse cumpliendo las

prescripciones del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques (Convenio Marpol).

## **HOMOLOGACIÓN DE EQUIPOS MARINOS:** **Normas relativas a la aprobación de equipos marinos y requisitos de expedición de su certificado de seguridad, condiciones de mercado 'CE', etc.**

La homologación de equipos marinos consiste en una declaración de que un determinado equipo ha superado una serie de comprobaciones, pruebas y ensayos establecidos por la normativa nacional o internacional aplicable con objeto de verificar el cumplimiento de las especificaciones y normas de funcionamiento prescritas.

Dicha normativa relativa a la homologación de equipos en la actualidad es la siguiente

- Real Decreto 1837/2000 de 10 de noviembre (B.O.E. 28-11-2000), por el que se aprueba el reglamento de inspección y certificación de buques civiles (TÍTULO II, CAPÍTULO VII).

Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques (Transpone la Directiva 2014/90/UE).

- EQUIPOS MARINOS sujetos a la Orden FOM/2258/2015, de 23 de octubre: los referidos en el Anexo A.1.
- PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN de la conformidad (Real Decreto 701/2016, Anexo II).

Módulos	Certificados
B (Examen de tipo)	Certificado CE de aprobación de tipo expedido por el Organismo Notificado)

Módulos	Certificados
Examen de tipo CE por un Organismo Notificado.	
<p>D</p> <p>(Aseguramiento de la calidad de la producción)</p> <p>El Organismo Notificado evalúa el sistema de calidad para la producción, inspección de los productos acabados y los ensayos-EN 29002</p>	<p>Declaración escrita del fabricante de conformidad con el tipo aprobado</p> <p>Marcado CE por el fabricante (rueda de timón + N° Organismo)</p> <p>Certificado del Organismo Notificado del Sistema de Calidad</p>
<p>E</p> <p>(Aseguramiento de la calidad del producto)</p> <p>El Organismo Notificado evalúa el sistema de calidad para la inspección final y los ensayos - EN 29003</p>	<p>Declaración escrita del fabricante de conformidad con el tipo aprobado</p> <p>Marcado CE por el fabricante (rueda de timón + N° Organismo)</p> <p>Certificado del Organismo Notificado del Sistema de Calidad</p>
<p>F</p> <p>(Verificación de los productos)</p> <p>El Organismo Notificado verifica la conformidad con el tipo aprobado</p>	<p>Declaración escrita del fabricante de conformidad con las Reglas internacionales aplicables.</p> <p>Marcado CE por el fabricante (rueda de timón)</p> <p>Marcado por el Organismo Notificado de su número de identificación.</p> <p>Certificado de conformidad del Organismo Notificado relativo a los ensayos efectuados.</p>
<p>G</p> <p>(Verificación por unidad)</p> <p>El Organismo Notificado verifica la conformidad con los requisitos esenciales.</p>	<p>Declaración escrita del fabricante de conformidad con las Reglas internacionales aplicables.</p> <p>Marcado CE por el fabricante (rueda de timón)</p>

Módulos	Certificados
	Marcado por el Organismo Notificado de su número de identificación. Certificado de conformidad del Organismo Notificado
H  (Aseguramiento completo de la calidad)  El Organismo Notificado evalúa el sistema de calidad para el diseño, la fabricación y la inspección final de los productos y los ensayos	Declaración escrita del fabricante de conformidad con las Reglas internacionales aplicables. Marcado CE por el fabricante (rueda de timón + N° Organismo) Certificado del Organismo Notificado del Sistema de Calidad

**Base de datos** del grupo de coordinación de Organismos notificados: <http://www.mared.org/>

Contiene:

- Base de datos de productos aprobados con la marca de timón.
- Normativa aplicable a los productos.
- Lista de organismos notificados existentes por los Estados miembros de acuerdo con la Directivas de equipos marinos 96/98/CE y 98/85/CE.
- Directivas y enmiendas.
- Recomendaciones de los organismos notificados.
- Información sobre Certificados y fabricantes.

## BALIZAMIENTO DE PLAYAS:

### Zonas reservadas para el baño, canales de acceso a la mar, balizamientos, etc.

Para garantizar la seguridad de los usuarios de las playas, y especialmente de los bañistas, las Autoridades han establecido en la línea de playa zonas de protección, generalmente balizadas.

Estas zonas se entenderán situadas en el interior de una **banda litoral, paralela a la costa, de 200 metros de ancho**, en la cual la navegación está prohibida o condicionada a una velocidad de 3 nudos en donde no exista balización.

Las zonas son:

- Reservadas exclusivamente a los bañistas.
- Prohibidas a todos los deportes náuticos.
- Los canales de acceso para las tablas de windsurf, esquí náutico, motos náuticas, veleros, embarcaciones a motor, etc., son zonas prohibidas para el baño y destinadas a dar acceso a la playa a los usuarios de los deportes náuticos.

Recuerde que en las zonas de baño debidamente balizadas está prohibida la navegación deportiva y de recreo, y la utilización de cualquier tipo de embarcación o medio flotante movido a vela o motor. El lanzamiento o varada de embarcaciones deberá hacerse a través de canales debidamente señalizados.

En los tramos de costa que no estén señalizados, se entenderá que la zona de baño ocupa la zona contigua a la costa de una anchura de 200 metros. Dentro de estas zonas no balizadas no se deberá navegar a una velocidad superior a 3 nudos. Las motos náuticas sólo podrán navegar por esta zona para acceder perpendicularmente a la playa, extremando precauciones y a velocidad inferior a 3 nudos.

Todas las embarcaciones o artefactos flotantes, cualquiera que sea su medio de propulsión, que salgan o se dirijan a las playas, deberán hacerlo perpendicularmente a tierra, navegando con precaución y siempre a menos de tres nudos desde los 200 metros hasta la costa,

o viceversa. Si existen canales balizados de acceso, éstos se usarán obligatoriamente.

Recuerde que está prohibido fondear en los canales de acceso a los puertos, calas y playas (si están balizadas), y dentro de las zonas de baño debidamente balizadas. En todo momento debe respetar estas zonas, tanto por su seguridad como por la de los demás.