



CASAS & GARCÍA-CASTELLANO
ABOGADOS

Texto vigente LNM 2014	Comparación 2014/ Proyecto de Ley 2024	Comparación Proyectos 2021/2024
Exposición de Motivos - Apartado XII - 2 Párrafo		
<p>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.</p>	<p>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 <u>expedientes</u> que se mantienen. Y, como novedad<u>novedades</u>, se introduce un nuevo expediente<u>introducen dos nuevos expedientes</u>, el relativo al extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque. Su tramitación y resolución se atribuye a los notarios y el de abandono de buques y pasan a denominarse embarcaciones de recreo. Todos ellos se agrupan ahora bajo de la denominación de “certificación pública de expedientes de Derecho marítimo.”, cuya tramitación y resolución se atribuye a los notarios.</p>	<p>IDEM</p>

Índice del Título X

<p>Título X. Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo. Artículos 501 a 528</p> <p>Capítulo I. Disposiciones generales. Artículos 501 a 503.</p> <p>Capítulo II. De la protesta de mar por incidencias del viaje. Artículos 504 y 505.</p> <p>Capítulo III. De la liquidación de avería gruesa. Artículos 506 a 511.</p> <p>Capítulo IV. Del depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo. Artículos 512 a 515.</p> <p>Capítulo V. Del expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque. Artículos 516 a 522.</p> <p>Capítulo VI. De la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados. Artículos 523 y 524.</p>	<p>Título X. Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo. Artículos 501 a 529</p> <p>Capítulo I. Disposiciones generales. Artículos 501 a 503.</p> <p>Capítulo II. De la protesta de mar por incidencias del viaje. Artículos 504 y 505.</p> <p>Capítulo III. De la liquidación de avería gruesa. Artículos 506 a 511.</p> <p>Capítulo IV. Del depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo. Artículos 512 a 515.</p> <p>Capítulo V. Del expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque. Artículos 516 a 522.</p> <p>Capítulo VI. De la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados. Artículos 523 y 524.</p> <p>Capítulo VII. De los expedientes en materia de abandono de buques y embarcaciones de recreo. Artículo 525 a 529</p>	<p>IDEM</p>
---	--	--------------------

Art. 8 - Sobre el Cierre de Puertos.

[Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024]

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.

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~~ La Administración Marítima prohibirá emprender la navegación a aquellos 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.

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.

Art. 18 - Sobre el 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.

1. Para hacerse a la mar o, en general, para emprender la navegación, todo buque requiere la previa autorización o [habilitación](#) 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~~ establezcan 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.

IDEM

Art. 22 – Exhibición del pabellón y submarinos

[Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024]

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.

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 y otros vehículos autónomos 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.

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.

Art. 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.

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, así como la información que les sea solicitada para determinar si se ha cometido una infracción, 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.

IDEM

Art. 57 – Embarcación

[Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024]

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.

Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre. Las motos náuticas, así como otras unidades menores, tienen la consideración de embarcaciones, cuyas normas les resultan de aplicación con las especificaciones que, en uno y otro caso, no sea calificado se establezcan reglamentariamente ~~como unidad menor~~, en atención a sus características de propulsión o de utilización.

Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros. Las motos náuticas, así como otras unidades menores, tienen la consideración de embarcaciones, cuyas normas les resultan de aplicación con las especificaciones que se establezcan reglamentariamente, en atención a sus características de propulsión o de utilización.

Art. 59 – Plataforma Fija

<p>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.</p> <p>2. Por encontrarse permanentemente sujeta al fondo de las aguas, la plataforma fija tiene la consideración de bien inmueble con arreglo al Código Civil.</p>	<p>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.</p> <p><u>No tendrán la consideración de plataformas fijas aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento.</u></p> <p>2. Por encontrarse permanentemente sujeta al fondo de las aguas, la plataforma fija tiene la consideración de bien inmueble con arreglo al Código Civil.</p>	<p>IDEM</p>
--	---	--------------------

Art 65 – Registro y Matrícula de Buques

Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024

<p>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.</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>2. La matrícula de un buque o embarcación corresponde a la Administración Marítima a través <u>del Registro de Buques y Empresas Navieras de los registros marítimos españoles</u> y va destinada a</p>	<p>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.</p> <p>2. La matrícula de un buque o embarcación corresponde a la Administración Marítima a través de los registros marítimos españoles y va destinada a mantener la identificación y el control administrativo</p>
--	--	---

<p>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 registrarán 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.</p>	<p>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 Los registros marítimos españoles se registrarán por lo establecido en esta ley y en la Ley de Puertos del Estado y de la legislación de marina mercante, así como en los reglamentos correspondientes.</p>	<p>de los buques y embarcaciones españoles. Los registros marítimos españoles se registrarán por lo establecido en esta ley y en la legislación de marina mercante, así como en los reglamentos correspondientes</p>
<p>Art. 66 – Coordinación Entre Registros <u>Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024</u></p>		
<p>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.</p> <p>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</p>	<p>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 los registros marítimos españoles mediante comunicaciones que deberán cursarse directamente automáticamente en la forma que reglamentariamente se determine.</p> <p>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</p>	<p>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 los registros marítimos españoles mediante comunicaciones que deberán cursarse automáticamente en la forma que reglamentariamente se determine.</p> <p>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</p>

obtener en un solo organismo toda la publicidad formal referida al buque.	obtener en un solo organismo toda la publicidad formal referida al buque.	obtener en un solo organismo toda la publicidad formal referida al buque.
Art. 69 – Bienes Inscribibles		
<p>1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán obligatoriamente inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.</p> <p>2. Sin embargo, será potestativa la inscripción de los buques, embarcaciones y artefactos de titularidad pública.</p> <p>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.</p> <p>Reglamentariamente se podrá excluir de la obligación de inscripción en la Sección de Buques del</p>	<p>1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán obligatoriamente inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.</p> <p>2. Sin embargo, será potestativa la inscripción de los buques, embarcaciones y artefactos de titularidad pública.</p> <p>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.</p> <p>Reglamentariamente se podrá excluir de la obligación de inscripción en la Sección de Buques del</p>	IDEM

<p>Registro de Bienes Muebles determinadas embarcaciones y artefactos que ya estuvieran matriculados o inscritos en otras listas o registros.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Registro de Bienes Muebles determinadas embarcaciones y artefactos que ya estuvieran matriculados o inscritos en otras listas o registros.</p> <p>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.</p> <p>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 Capitanía Marítima en que esté matriculado o en virtud de cualquiera de los documentos del artículo 73-</p> <p>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.</p>	
--	--	--

Art 71 – Inscripción y Cierre del Registro de Buques

[Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024]

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.

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~~ comunicación por el registro marítimo español correspondiente, al que se podrá solicitar también que expida certificación del abanderamiento del buque. El interesado acompañará a su solicitud el 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~~ marítimo español que corresponda que haga constar la baja del buque.

1. La primera inscripción de cada buque en el Registro será de dominio y se practicará en virtud de comunicación por el registro marítimo español correspondiente, al que se podrá solicitar también que expida certificación del abanderamiento del buque. El interesado acompañará a su solicitud el 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 marítimo español que corresponda que haga constar la baja del buque.

4. Reglamentariamente se regularán las especialidades registrales para las situaciones de cambio temporal de pabellón.	4. Reglamentariamente se regularán las especialidades registrales para las situaciones de cambio temporal de pabellón.	4. Reglamentariamente se regularán las especialidades registrales para las situaciones de cambio temporal de pabellón
Art. 78 – Documentación de los Buques Nacionales		
<p>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.</p> <p>2. Los documentos a que se refiere el apartado anterior se ajustarán a los modelos que sean aprobados por la Administración Marítima.</p> <p>3. Reglamentariamente se establecerá un régimen simplificado de documentación para los buques de recreo o deportivos y para las embarcaciones.</p>	<p>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 Registro, 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. <u>Reglamentariamente se podrán establecer</u> salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente en <u>relación con esta documentación</u> respecto de los buques de Estado y otras categorías determinadas de embarcaciones.</p> <p>2. Los documentos a que se refiere el apartado anterior se ajustarán a los modelos que sean aprobados por la Administración Marítima.</p> <p>3. Reglamentariamente se establecerá un régimen simplificado de documentación para los buques de recreo o deportivos y para las embarcaciones.</p>	IDEM

Art. 79 – <u>Documentación de los buques y embarcaciones de recreo o deportivos. Certificado de Matrícula.</u>		
<p>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.</p>	<p><u>Reglamentariamente se establecerá un régimen simplificado de documentación para los buques y embarcaciones de recreo o deportivos.</u></p> <p>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.</p>	<p>IDEM</p>
Art. 80 – <u>Patente de Navegación Certificado del Registro</u>		
<p>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.</p>	<p>1. La Patente<u>El Certificado de Navegación Registro</u> acredita la nacionalidad española del buque, <u>que el buque está legalmente matriculado en España</u> 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.</p> <p><u>2. El Certificado de Registro 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.</u></p>	<p>IDEM</p>

	<p><u>3. El Certificado de Registro 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 de Registro se expedirá en español y en inglés, siendo su denominación en este idioma “Certificate of Registry”.</u></p>	
<p>Art. 85 – Forma de llevar los libros <u>[Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024]</u></p>		
<p>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.</p> <p>2. Reglamentariamente podrá establecerse un régimen de llevanza de los libros mediante soporte informático u otras técnicas de carácter similar.</p>	<p>1.Los Diarios de Navegación y los Cuadernos de Máquinas y de Bitácora deberán llevarse foliados, rubricados y sellados; <u>en su primera</u> 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.</p> <p>2. Reglamentariamente podrá establecerse un régimen de llevanza de los libros mediante soporte informático u otras técnicas de carácter similar.</p>	<p>1.Los Diarios de Navegación y los Cuadernos de Máquinas y de Bitácora deberán llevarse foliados, rubricados y sellados en su primera hoja por 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.</p> <p>2. Reglamentariamente podrá establecerse un régimen de llevanza de los libros mediante soporte informático u otras técnicas de carácter similar.</p>

Art. 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.	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 <u>los registros marítimos españoles</u> estarán abanderados en España.	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 <u>los registros marítimos españoles</u> estarán abanderados en España.
Las condiciones para la concesión del abanderamiento se rigen por lo dispuesto en la normativa de marina mercante.	Las condiciones para la concesión del abanderamiento se rigen por lo dispuesto en la normativa de marina mercante. <u>Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas.</u>	Las condiciones para la concesión del abanderamiento se rigen por lo dispuesto en la normativa de marina mercante. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas.
Art. 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.	La navegación bajo pabellón nacional se realizará una vez obtenida la Patente <u>obtenido el Certificado de Navegación Registro</u> . 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.	IDEM
Art. 91 – Prohibición de la doble nacionalidad y el doble registro.		
<u><i>[Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024]</i></u>		
1. Fuera de los supuestos de abanderamiento temporal contemplados en esta ley, un buque no podrá estar simultáneamente matriculado en el	1. Fuera de los supuestos de abanderamiento temporal contemplados en esta ley, un buque no podrá estar simultáneamente matriculado en el Registro <u>uno de Buques y Empresas Navieras</u> los	1. Fuera de los supuestos de abanderamiento temporal contemplados en esta ley, un buque no podrá estar simultáneamente matriculado en uno de

<p>Registro de Buques y Empresas Navieras y en el registro de buques de otro u otros Estados.</p> <p>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.</p>	<p>registros marítimos españoles y en el registro de buques de otro u otros Estados:</p> <p>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.</p>	<p>los registros marítimos españoles y en el registro de buques de otro u otros Estados:</p> <p>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.</p>
<p>Art. 93 – Régimen de las garantías reales en caso de cambio definitivo de pabellón.</p>		
<p><i>[Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024]</i></p>		
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>1.A salvo lo dispuesto en el artículo 484, no se autorizará la baja del buque en el Registro uno de Buques y Empresas Navieras los registros marítimos españoles 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.</p> <p>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.</p>	<p>1.A salvo lo dispuesto en el artículo 484, no se autorizará la baja del buque en uno de los registros marítimos españoles 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.</p> <p>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.</p>

Art. 95 – Comienzo y cese de abanderamiento temporal		
<i>[Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024]</i>		
<p>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.</p> <p>2. La Administración Marítima notificará al anterior Estado de pabellón el momento en que se produzca la baja del abanderamiento temporal en España.</p>	<p>1.En el caso de abanderamiento temporal de buques en España, el Registro de Buques y Empresas Navieras <u>los registros marítimos españoles</u> no practicará<u>practicarán</u> la anotación temporal en la hoja de asiento mientras no se ejerciere<u>ejercieren</u> de la suspensión de la nacionalidad y del derecho a enarbolar el pabellón en el registro de procedencia.</p> <p>2. La Administración Marítima notificará al anterior Estado de pabellón el momento en que se produzca la baja del abanderamiento temporal en España.</p>	<p>1.En el caso de abanderamiento temporal de buques en España, los registros marítimos españoles no practicarán la anotación temporal en la hoja de asiento mientras no se cercioren de la suspensión de la nacionalidad y del derecho a enarbolar el pabellón en el registro de procedencia.</p> <p>2. La Administración Marítima notificará al anterior Estado de pabellón el momento en que se produzca la baja del abanderamiento temporal en España</p>
Art. 96 – Régimen de Garantías Reales en Caso de Cambio Temporal de Pabellón		
<i>[Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024]</i>		
<p>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, atendiéndose 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.</p> <p>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</p>	<p>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, atendiéndose 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.</p> <p>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</p>	<p>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, atendiéndose 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.</p> <p>2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, los registros marítimos españoles anotarán el Estado cuyo pabellón el buque ha sido autorizado a</p>

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>comunicación a la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, <u>los registros marítimos españoles anotarán</u> el Estado cuyo pabellón el buque ha sido autorizado a enarbolar temporalmente, <u>con comunicación a la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles</u>. 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.</p> <p>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 <u>marítimo español que corresponda</u>, 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 :</p> <p>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.</p>	<p>enarbolar temporalmente, con comunicación a la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles. 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.</p> <p>3. La concesión temporal del pabellón español a buques extranjeros quedará condicionada a la presentación por los interesados, ante el registro marítimo español que corresponda, 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 :</p> <p>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.</p>
--	--	--

Art. 97 – Requisitos de Seguridad de los Buques Nacionales

<p>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.</p>	<p>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. Este control se llevará a cabo con arreglo a los requerimientos y estándares establecidos en la normativa nacional e internacional.</p>	<p align="center">IDEM</p>
--	--	----------------------------

Art. 124 – Otros Privilegios *[Con relación a los privilegios marítimos]*

<p>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.</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>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</p>
---	---	---

<p>caso, el orden de prelación establecido en el apartado anterior.</p>	<p>caso, el orden de prelación establecido en el apartado anterior.</p> <p>3. Los créditos por suministros o reparaciones y por servicios de consignación prestados a buques nacionales o extranjeros en puertos o espacios marítimos españoles estarán dotados de privilegio marítimo en los términos establecidos en el artículo 6 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.</p> <p>Estos créditos se tendrán por nacidos en la fecha en que su pago sea exigible conforme al correspondiente contrato y concurrirán entre sí a prorrata.</p>	<p>caso, el orden de prelación establecido en el apartado anterior.</p> <p>3. Los créditos por suministros o reparaciones y por servicios de consignación prestados a buques nacionales o extranjeros en puertos o espacios marítimos españoles estarán dotados de privilegio marítimo en los términos establecidos en el artículo 6 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.</p> <p>Estos créditos se tendrán por nacidos en la fecha en que su pago sea exigible conforme al correspondiente contrato y concurrirán entre sí a prorrata.</p>
<p>Art. 148 – Presunción de Armador <i>[Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024]</i></p>		
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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 marítimo español que corresponda, sin que valga prueba en contrario.</p>	<p>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.</p> <p>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, registro marítimo español que corresponda, sin que valga prueba en contrario..</p>

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.	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.	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.
Art. 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.	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. <u>Este régimen no será aplicable en los supuestos de venta forzosa del buque, en cuyo caso quedará extinguido el contrato, sin perjuicio de los derechos que puedan corresponder al arrendatario frente al arrendador.</u>	IDEM
Art. 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	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	IDEM

<p>temporal, en cuyo caso deberá esperar a su subsanación en un tiempo razonable.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>temporal, en cuyo caso deberá esperar a su subsanación en un tiempo razonable.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
<p>Art. 228 – Obligación de Entrega</p>		
<p>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</p>	<p>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 al procedimiento de depósito y venta de las mercancías regulado en el capítulo IV del título X de esta ley.</p>	<p>IDEM</p>

Art. 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.

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, caso de venta de un buque fletado por tiempo el comprador ~~del buque~~ deberá respetar ~~los fletamentos por tiempo~~ el contrato cuando este sea de duración superior a un año ~~cuando~~ conociera su existencia en el momento de adquirir el buque. En los demás supuestos quedará extinguido el contrato, sin perjuicio del derecho del fletador a ser indemnizado por el vendedor.
4. Lo dispuesto en los anteriores apartados será igualmente aplicable a otros negocios traslativos del derecho de propiedad del buque.

IDEM

Art. 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.

El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil y el seguro de accidente de los ocupantes, u otras garantías financieras que cubran los citados riesgos, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo establecido en el apartado 2 del artículo 464.406

El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil y el seguro de accidente de los ocupantes, u otras garantías financieras que cubran los citados riesgos, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo establecido en el apartado 2 del artículo 406.2.

Art. 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.

~~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~~ podrá limitarse conforme a las reglas siguientes:

a) En los casos de pérdida o daño en las mercancías manipuladas, estará limitada a una suma de la mayor de las siguientes cantidades: derechos especiales de giro por bulto o dos derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto, definidos por el Fondo Monetario Internacional, ~~por kilogramo de peso bruto~~.

IDEM

<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>b) Cuando la pérdida o daño de una parte de la mercancía afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta, <u>tanto el peso total, en su caso, el número de bultos</u> de las mercancías perdidas o dañadas <u>y como el peso o los bultos</u> de las mercancías cuyo valor haya resultado afectado, para determinar ese límite de responsabilidad.</p> <p>e</p> <p><u>c) Si las mercancías manipuladas fueren agrupadas en contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación, cualquier bulto mencionado en el recibo de recepción por el operador como incluido dentro de dicho medio de agrupación se considerará como un bulto a efectos de limitación de responsabilidad por pérdida o daño. Si en el recibo no se hiciera constar el contenido se considerará que existe un solo bulto.</u></p> <p><u>d) En caso de retraso en la entrega, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media de la remuneración que deba pagársele al operador portuario 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.</u></p> <p><u><u>e)</u></u></p> <p><u>e) 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 del apartado 1.a).</u></p>	
---	--	--

<p>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).</p>	<p><u>2. El operador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño, la pérdida o el retraso han sido causados por él mismo, intencionadamente o actuando en forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.</u></p> <p><u>De igual forma, los auxiliares del operador portuario 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.</u></p>	
<p>Art. 339 – Régimen Jurídico y Concepto de Abordaje</p>		
<p>1 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.</p> <p>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.</p>	<p>4-El <u>1. La responsabilidad civil nacida de</u> 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 cualquiera que sea el pabellón de los buques, la nacionalidad o residencia de los interesados y el lugar en que haya tenido lugar el abordaje. <u>Supletoriamente serán de aplicación</u> las disposiciones de este Capítulo.</p> <p>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.</p>	<p>IDEM</p>

<p>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.</p> <p>4. Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán en los abordajes en que intervengan buques de Estado</p>	<p>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.</p> <p>4. Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán en los abordajes en que intervengan buques de Estado.</p>	
Art. 342 – Supuestos de Solidaridad [<i>Respecto a los accidentes de Navegación</i>]		
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>1. Ambos armadores son solidariamente responsables en los casos de abordaje por culpa compartida con respecto a los daños <u>personales</u> sufridos por terceros, sean personales o materiales.</p> <p>2. El armador que haya abonado una indemnización en virtud de dicha solidaridad gozará de acción de <u>regreso</u> repetición contra el otro armador en proporción al grado de culpa de su buque.</p>	<p>1. Ambos armadores son solidariamente responsables en los casos de abordaje por culpa compartida con respecto a los daños personales sufridos por terceros.</p> <p>2. El armador que haya abonado una indemnización en virtud de dicha solidaridad gozará de acción de <u>regreso</u> repetición contra el otro armador en proporción al grado de culpa de su buque.</p>
Art. 353 – Liquidación Privada [<i>Respecto a la liquidación de la avería gruesa</i>]		
<p>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.</p>	<p>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.</p>	IDEM

Art. 393 – Relación con el Régimen de Responsabilidad <i>[De la Limitación de la Responsabilidad]</i>		
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	El régimen de limitación de responsabilidad se aplicará con independencia de que la responsabilidad se exija en un procedimiento <u>proceso</u> judicial de naturaleza civil, social o penal, o bien en vía administrativa <u>o bien en un procedimiento arbitral</u> .	IDEM
Art. 394 – Ámbito de Aplicación <i>[De la Limitación de la Responsabilidad]</i>		
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.	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 <u>o arbitrales</u> 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.	IDEM
Art. 396 – Reclamaciones Sujetas a Limitación <i>[Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024]</i>		
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,	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,	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,

<p>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.</p> <p>b) Reclamaciones relacionadas con los perjuicios derivados del retraso en el transporte de la carga, los pasajeros y sus equipajes.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>2. Las reclamaciones establecidas en el apartado 1, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad, estarán sujetas a limitación de responsabilidad con</p>	<p>ayudas a la navegación y demás bienes del demanio marítimo o portuario, que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la <u>explotaciónutilización y navegación</u> del buque o con operaciones de salvamento, así como los perjuicios derivados de cualesquiera de esas causas.</p> <p>b) Reclamaciones relacionadas con los perjuicios derivados del retraso en el transporte de la carga, los pasajeros y sus equipajes.</p> <p>c) Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de la lesión de derechos que no sean contractuales, irrogados directamente con ocasión de la <u>explotaciónutilización y navegación</u> del buque o con operaciones de salvamento.</p> <p>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.</p> <p>2. Las reclamaciones establecidas en el apartado 1, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad, estarán sujetas a limitación de responsabilidad con</p>	<p>ayudas a la navegación y demás bienes del demanio marítimo o portuario, que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la utilización y navegación o con operaciones de salvamento, así como los perjuicios derivados de cualesquiera de esas causas.</p> <p>b) Reclamaciones relacionadas con los perjuicios derivados del retraso en el transporte de la carga, los pasajeros y sus equipajes.</p> <p>c) Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de la lesión de derechos que no sean contractuales, irrogados directamente con ocasión de la utilización y navegación del buque o con operaciones de salvamento.</p> <p>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.</p> <p>2. Las reclamaciones establecidas en el apartado 1, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad, estarán sujetas a limitación de responsabilidad con</p>
---	---	---

independencia de que la acción ejercitada posea naturaleza contractual o extracontractual.	independencia de que la acción ejercitada posea naturaleza contractual o extracontractual.	independencia de que la acción ejercitada posea naturaleza contractual o extracontractual.
Art. 399 – Límites Especiales [<i>Acerca de las sumas máximas de indemnización en casos de limitación de responsabilidad</i>]		
<p>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.</p> <p>2. Los límites de responsabilidad aplicables para los buques y embarcaciones con arqueo inferior a 300 toneladas son:</p> <p>a) Un millón de derechos especiales de giro para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales.</p> <p>b) Quinientos mil derechos especiales de giro para las demás reclamaciones limitables.</p>	<p>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.</p> <p>2. Los límites de responsabilidad aplicables para los buques y embarcaciones con arqueo inferior a 300 toneladas son:</p> <p>a) Un millón <u>3,02 millones</u> de derechos especiales de giro para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales.</p> <p>b) Quinientos mil <u>1,51 millones de</u> derechos especiales de giro para las demás reclamaciones limitables-</p>	IDEM

Art. 472 – Embargo por Créditos Marítimos [*Acerca del Embargo Preventivo de Buques*]

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.

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, seguro de caución o garantía equivalente.

~~Una vez fijada esa~~ La cuantía de la ~~garantía, que será~~ como mínimo ~~será~~ del 15 por ciento del importe del crédito marítimo alegado, ~~el tribunal~~. Y, una vez fijada, se podrá revisar ~~su~~ la cuantía de la garantía, de oficio o a instancia de parte, en atención ~~a~~ los siguientes criterios relacionados con el buque objeto de embargo:

- ~~a) Su porte y a las dimensiones del buque, al.~~
- ~~b) El coste derivado de la~~ su estancia ~~del buque en el puerto, a.~~
- ~~c) Su precio de mercado por día, a.~~
- ~~d) Si está o no sujeto a línea regular, a.~~
- ~~e) Si está o no cargado, así como a.~~
- ~~f) Sus compromisos contractuales.~~

IDEM

	<p><u>Asimismo, el juez podrá tener en cuenta para la fijación de la garantía si el embargante tiene bienes ejecutables en España u otras causas similares.</u></p> <p><u>No se exigirá garantía alguna cuando se aleguen créditos salariales garantizados con privilegio marítimo.</u></p>	
Art. 489 – Invocación de Otros Procedimientos [<i>Sobre el procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos</i>]		
<p>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.</p> <p>En estos casos, las sentencias o resoluciones firmes dictadas en aquellos procedimientos no serán ejecutables sino contra el fondo regularmente constituido.</p> <p>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.</p>	<p>1. Cuando la limitación se alegue en un procedimiento judicial penal, contencioso-administrativo o de lo socialo, en un procedimiento administrativo, <u>o en un arbitraje</u>, la solicitud de constitución del fondo se presentará ante el Juzgado de lo Mercantil del mismo lugar, acreditándolo en el que se tramite cualquiera de esos procedimientos. Se deberá acreditar que se ha iniciado el trámite de constitución del fondo mediante testimonio al Juzgado de lo Penal, de lo Contencioso-administrativo o de lo Socialu, órgano administrativo, <u>árbitro o tribunal arbitral</u>, en el mismo plazo señalado en el artículo anterior.</p> <p>En estos casos, las sentenciaso, resoluciones firmes dictadaso laudos dictados en aquellos procedimientos no serán ejecutables sino contra el fondo regularmente constituido.</p> <p>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.</p>	<p>IDEM</p>

Art. 516 – Notario Competente [<i>Acerca del expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque</i>]		
<i>[Nueva Introducción de la Modificación en el Proyecto de 2024]</i>		
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	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. <u>Cuando el lugar de emisión del título y el puerto de descarga se encuentren en España, también será competente el notario con sede en el lugar de emisión del conocimiento de embarque.</u>	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. Cuando el lugar de emisión del título y el puerto de descarga se encuentren en España, también será competente el notario con sede en el lugar de emisión del conocimiento de embarque.
NUEVO: CAPÍTULO VII DEL TÍTULO X. De los Expedientes en Materia de Abandono de buques y Embarcaciones de Recreo		
Proyecto de Ley 2024		Proyecto de Ley 2021 / Proyecto de Ley 2024
Art. 525 – Ámbito de aplicación y legitimación		
1. Serán aplicables las disposiciones contenidas en este capítulo en los casos de abandono de buques y embarcaciones de recreo o deportivos.	1. Serán aplicables las disposiciones contenidas en este capítulo en los casos de abandono de buques y embarcaciones de recreo o deportivos.	
2. Se entenderá que se encuentran en situación de abandono los buques y embarcaciones de recreo que, durante un período mínimo de seis meses, han permanecido en alguna instalación náutico-deportiva sin que su titular haya abonado los costes que por ello le correspondían y sin que hubieran sido objeto de navegación habitual. A los efectos del cálculo del período de tiempo indicado será irrelevante si la embarcación ha sido objeto de navegación de forma ocasional.	2. Se entenderá que se encuentran en situación de abandono los buques y embarcaciones de recreo que, durante un período mínimo de un año <u>seis meses</u> , han permanecido en alguna instalación náutico-deportiva sin que su titular haya abonado los costes que por ello le correspondían y sin que hubieran sido objeto de navegación habitual. A los efectos del cálculo del período de tiempo indicado <u>será irrelevante si la embarcación ha sido objeto de navegación de forma ocasional.</u>	
Este plazo se reducirá a la mitad en el supuesto de que el titular del buque o embarcación no adopte las medidas de seguridad necesarias, o cuando las condiciones técnicas o materiales del buque o embarcación supongan un peligro	Cuando <u>Este plazo se reducirá a la mitad en el supuesto de que el</u> titular del buque o embarcación haya hecho dejación de no adopte las medidas <u>de seguridad</u> necesarias para evitar que la , o cuando las condiciones técnicas o materiales del buque o embarcación supongan <u>supongan</u> un peligro para la	

<p>para la seguridad del puerto, la instalación náutica deportiva o instalación terrestre.</p> <p>3. Estará legitimado para la iniciación del expediente el titular de la instalación náutico-deportiva o el concesionario del amarre, atraque o instalación portuaria o terrestre donde se localice el buque o embarcación.</p>	<p>seguridad del puerto, la instalación náutica deportiva o instalación terrestre, ese período mínimo será de seis meses.</p> <p><u>3.</u> Estará legitimado para la iniciación del expediente el titular de la instalación náutico-deportiva o el concesionario del amarre, atraque o instalación portuaria o terrestre donde se localice el buque o embarcación.</p>
<p>Art. 526 – Solicitud.</p>	
<p>1. En la solicitud de declaración de abandono de un buque o embarcación de recreo se acreditarán los siguientes extremos:</p> <p>a) Que el buque o embarcación ha permanecido amarrado, atracado, fondeado o varado en seco en el mismo lugar dentro de un puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre, al menos, durante alguno de los plazos señalados en el artículo anterior.</p> <p>b) Que el propietario, armador o persona autorizada del buque o embarcación de recreo no ha abonado en el plazo de, al menos, tres meses las tasas, tarifas, facturas, costes o gastos de amarre o depósito correspondientes al citado período; o que, por idéntico período, ha hecho dejación de las medidas necesarias para evitar que el buque o embarcación suponga un peligro para la seguridad del puerto, la instalación náutica deportiva o instalación terrestre.</p> <p>c) Que no ha sido posible contactar durante ese plazo con el propietario, armador o persona autorizada en el lugar o dirección, física o electrónica, señalado por aquellos en la declaración de entrada del buque o embarcación en el puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre.</p> <p>2. La solicitud irá acompañada de la siguiente documentación:</p>	<p>1. En la solicitud de declaración de abandono de un buque o embarcación de recreo se acreditarán los siguientes extremos:</p> <p><u>a)</u> Que el buque o embarcación ha permanecido amarrada, atracada, fondeada <u>amarrado, atracado, fondeado</u> o varada <u>varado</u> en seco en el mismo lugar dentro de un puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre, al menos, durante alguno de los plazos señalados en el artículo anterior.</p> <p><u>b)</u> Que el propietario, armador o persona autorizada del buque o embarcación de recreo no ha abonado en el plazo de, al menos, seis <u>tres</u> meses las tasas, tarifas, facturas, costes o gastos de amarre o depósito correspondientes al citado período; o bien que, por idéntico período, ha hecho dejación de las medidas necesarias para evitar que el buque o embarcación suponga un peligro para la seguridad del puerto, la instalación náutica deportiva o instalación terrestre.</p> <p><u>c)</u> Que no ha sido posible contactar durante ese plazo con el propietario, armador o persona autorizada en el lugar o dirección, física o electrónica, señalado por aquellos en la declaración de entrada del buque o embarcación en el puerto, instalación náutico-deportiva <u>náutico-deportiva</u> o instalación terrestre.</p> <p>2. La solicitud irá acompañada de la siguiente documentación:</p>

<p>a) Copia de la documentación del buque o embarcación que haya sido entregada al solicitante en el momento de entrada en el puerto u ocupación del punto de atraque, con identificación de un domicilio en España o, en su defecto, de una dirección electrónica para notificaciones.</p> <p>b) Los documentos o facturas que acrediten la suma a que asciende la deuda con el solicitante de la iniciación del expediente, junto a la manifestación del acreedor legítimo o su representante de que tales facturas no se han satisfecho. La deuda pendiente debe extenderse necesariamente y como mínimo a un periodo de tres meses.</p> <p>c) Los justificantes de envío de comunicaciones e intentos de localización de su propietario, armador o persona autorizada en el domicilio o la dirección, física o electrónica, designado por ellos y firmado en la declaración de entrada del buque o embarcación. Deberán acreditarse, al menos, dos intentos de notificación en el plazo de tres meses.</p>	<p>a) Copia de la documentación del buque o embarcación que haya sido entregada al solicitante en el momento de la entrada de la misma en el puerto u ocupación del punto de atraque, con identificación de un domicilio en España o, en su defecto, de una dirección electrónica para notificaciones.</p> <p>b) Los documentos o facturas que acrediten la suma a que asciende la deuda con el solicitante de la iniciación del expediente, junto a la manifestación del acreedor legítimo o su representante de que tales facturas no se han satisfecho. La deuda pendiente debe extenderse necesariamente y como mínimo a un periodo de tres <u>seis</u> meses.</p> <p>c) Los justificantes de envío de comunicaciones e intentos de localización de su propietario, armador o persona autorizada en el domicilio o la dirección, física o electrónica, designado por ellos y firmado en la declaración de entrada del buque o embarcación. Deberán acreditarse, al menos, dos intentos de notificación en el plazo de tres <u>seis</u> meses.</p>
Art. 527 – Procedimiento.	
<p>1. El notario, comprobada la concurrencia de las circunstancias expresadas en la solicitud, iniciará el procedimiento para la declaración de abandono y llevará a cabo las siguientes actuaciones:</p> <p>a) Incorporará al acta la documentación aportada en la solicitud.</p> <p>b) Consultará la información relativa a ese buque o embarcación que pueda obrar en el Registro de Bienes Muebles, en los registros españoles de buques y empresas navieras, en el Registro público concursal o, en su caso, el registro de matrícula del Estado donde estuviera abanderado.</p> <p>c) Requerirá a la menor brevedad de pago al propietario o armador del buque o embarcación de recreo o a la persona autorizada. Este requerimiento se llevará</p>	<p>1. El notario, comprobada la concurrencia de las circunstancias expresadas en la solicitud, iniciará el procedimiento para la declaración de abandono y llevará a cabo las siguientes actuaciones:</p> <p>a) Incorporará al acta la documentación aportada en la solicitud.</p> <p>b) Consultará la información relativa a ese buque o embarcación que pueda obrar en el Registro de Bienes Muebles, en los registros españoles de buques y empresas navieras, en el Registro público concursal o, en su caso, el registro de matrícula del Estado donde estuviera abanderado.</p> <p>c) Requerirá a la menor brevedad de pago al propietario o armador del buque o embarcación de recreo o a la persona autorizada. Este requerimiento se llevará</p>

<p>a cabo en el domicilio en España indicado en la solicitud, por cualquiera de los medios previstos en la legislación notarial, del cual se colocará una copia en el tablón de anuncios de la instalación donde se encuentre la embarcación abandonada.</p> <p>2. Si en el plazo de un mes el propietario del buque o embarcación de recreo no fuera hallado o bien no pagara o diera garantía suficiente de pago, el notario declarará el abandono del buque o embarcación, y acordará su tasación y venta por persona o entidad especializada o en pública subasta, de acuerdo con la legislación notarial.</p> <p>3. Finalizada la venta del buque, el notario lo comunicará al registro marítimo y al registro público que corresponda, sin perjuicio de la obligación de inscripción en estos registros que recae sobre el comprador.</p>	<p>a cabo en el domicilio en España indicado en la solicitud, por cualquiera de los medios previstos en la legislación notarial, del cual se colocará una copia en el tablón de anuncios de la instalación donde se encuentre la embarcación abandonada.</p> <p>2. Si en el plazo de un mes el propietario del buque o embarcación de recreo no fuera hallado o bien no pagara o diera garantía suficiente de pago, el notario <u>declarará el abandono del buque o embarcación, y</u> acordará <u>la</u> tasación y venta por persona o entidad especializada o en pública subasta del buque o embarcación, de acuerdo con la legislación notarial.</p> <p><u>3. Finalizada la venta del buque, el notario lo comunicará al registro marítimo y al registro público que corresponda, sin perjuicio de la obligación de inscripción en estos registros que recae sobre el comprador.</u></p>
<p>Art. 528 - Pago de las deudas.</p>	
<p>1. Con el importe obtenido de la venta del buque o embarcación de recreo se atenderá en primer lugar al pago de los gastos ocasionados por el procedimiento notarial, la tasación y la venta, que no hayan sido provisionados. El remanente se destinará a satisfacer las deudas, debidamente acreditadas, de los acreedores que solicitaron el inicio del expediente, de las Autoridades Portuarias por las tasas pendientes de pago, de los demás tributos por los que pueda responder el buque o la embarcación, así como de aquellos que hubieran tenido conocimiento del expediente posteriormente y se personen justificando adecuadamente su crédito, a juicio del notario.</p> <p>2. En el supuesto de que existan acreedores marítimos privilegiados o hipoteca naval, serán aplicables las preferencias establecidas en los artículos 122, 137 y 486.</p>	<p><u>1.</u> Con el importe obtenido de la venta del buque o embarcación de recreo se atenderá en primer lugar al pago de los gastos ocasionados por <u>el procedimiento notarial,</u> la tasación y <u>la</u> venta, que no hayan sido provisionados. El remanente se destinará a satisfacer las deudas, debidamente acreditadas, de los acreedores que solicitaron el inicio del expediente, de las Autoridades Portuarias por las tasas pendientes de pago, <u>de los demás tributos por los que pueda responder el buque o la embarcación,</u> así como de aquellos que hubieran tenido conocimiento del expediente posteriormente y se personen <u>justificando adecuadamente su crédito, a juicio del notario.</u></p> <p><u>2.</u> En el supuesto de que existan acreedores marítimos privilegiados o hipoteca naval, serán aplicables las preferencias establecidas en los artículos 122, 137 y 486.</p>

<p>3. Satisfechas las deudas, la cantidad restante permanecerá en la cuenta de consignaciones del notario actuante durante un período de seis meses a disposición del quien fuera propietario de la embarcación abandonada. Transcurrido dicho plazo el notario transferirá esa cantidad al Tesoro Público a través de la Caja General de Depósitos.</p> <p>4. En el supuesto de buques o embarcaciones que no tengan el estatuto aduanero de la Unión Europea, su disposición estará condicionada al cumplimiento de las formalidades aduaneras que correspondan.</p>	<p><u>3. Satisfechas las deudas, la cantidad restante permanecerá en la cuenta de consignaciones del notario actuante durante un período de seis meses a disposición del quien fuera propietario de la embarcación abandonada. Transcurrido dicho plazo el notario transferirá esa cantidad al Tesoro Público a través de la Caja General de Depósitos.</u></p> <p><u>4. En el supuesto de buques o embarcaciones que no tengan el estatuto aduanero de la Unión Europea, su disposición estará condicionada al cumplimiento de las formalidades aduaneras que correspondan.</u></p>
<p>Art. 529 – Supuesto de Embarcaciones de Escaso o Nulo Valor.</p>	
<p>Si la persona o entidad que ha iniciado el expediente de abandono aporta informe de avalúo del buque o embarcación emitido por perito que constate que su valor no permite financiar los gastos de tasación y venta, el notario acordará el desguace del buque o embarcación, cuyos gastos correrán a cargo de quién haya iniciado el procedimiento de abandono, dejándose constancia de todo ello mediante oportuna acta notarial. El desguace se comunicará al registro marítimo, con indicación de la instalación que llevará a cabo el desguace, y al registro público que corresponda.</p> <p>El perito que elabore el informe de avalúo del buque o embarcación se designará con arreglo a la legislación notarial y deberá tener conocimiento del mercado náutico.</p> <p>En estos casos, el periodo mínimo de abandono del buque o embarcación para poder iniciar el expediente será de tres meses</p>	<p>Si la persona o entidad que ha iniciado el expediente de abandono aporta informe de avalúo del buque o embarcación emitido por perito que constate que su valor no permite financiar los gastos de tasación y venta, el notario acordará el desguace del buque o embarcación, cuyos gastos correrán a cargo de quién haya iniciado el procedimiento de abandono, dejándose constancia de todo ello mediante oportuna acta notarial. <u>El desguace se comunicará al registro marítimo, con indicación de la instalación que llevará a cabo el desguace, y al registro público que corresponda.</u></p> <p><u>El perito que elabore el informe de avalúo del buque o embarcación se designará con arreglo a la legislación notarial y deberá tener conocimiento del mercado náutico.</u></p> <p>En estos casos, el periodo mínimo de abandono del buque o embarcación para poder iniciar el expediente será de <u>tres</u> meses.</p>