Elimina la filigrana digital ahora





República de Guinea Ecuatorial

LEY GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

pdfelement

Malabo, 7 de septiembre de 2020

****

LEY Número 2/2020, de fecha 8 de Julio, GENERAL DE LA MARINA MERCANTE EN GUINEA ECUATORIAL.



Elimina la filigrana digital ahora

República de Guinea Ecuatorial
PRESIDENCIA

Núm. .....
Ref. .....
Secc.....

LEY Núm. 2 /2020, DE FECHA 8 DE JULIO, GENERAL DE LA MARINA MERCANTE EN GUINEA ECUATORIAL.----------

EXPOSICION DE MOTIVOS

La Marina Mercante y las actividades conexas a la misma constituyen uno de los factores vitales para el desarrollo económico de la República de Guinea Ecuatorial. Esta realidad impone la necesidad de disponer de una Ley General que garantice la actividad en el sector marítimo y la prestación de servicios eficientes tanto hacia el interior como el exterior y así como poder contar con un sistema de transporte marítimo que asegure dicho desarrollo.

Siendo de interés público el sector, tal y como lo proclama la Ley Fundamental en su artículo 29, inciso c, que hace imperativa la elaboración y aprobación de unas políticas concretas y efectivas para la marina mercante y de una normativa reguladora de la actividad de la misma que permite al sector marítimo ser eficaz y eficiente en todos sus aspectos.

En este sentido, la policía del Gobierno relativa a la Marina Mercante se enmarca en la creación de una Administración Marítima real con asignación de competencias a sus Órganos, que promueve o tutele la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad marítima y de la navegación, la protección del medio ambiente, la prestación de los servicios de transporte marítimo, el mantenimiento de las navegaciones de interés público y la garantía de las comunicaciones marítimas.

La presente Ley constituye pues, el marco normativo que regula las relaciones y actividades de la marina mercante, el transporte marítimo y todo lo concerniente a la seguridad y navegación marítima, la protección del medio ambiente marino y comunicaciones marítimas, todo ello en consonancia con los convenios internacionales y el Código Comunitario de la Marina Mercante.

Elimina la filigrana digital ahora

(CODIGO CEMAC) que es de aplicación a la flota civil de la República de Guinea Ecuatorial, a las plataformas fijas y flotantes y, en su caso, a los buques extranjeros que se encuentran en zonas y espacios marítimos en que ejerce sus derechos soberanos.

En su virtud, a propuesta del Gobierno, y debidamente aprobado por la Cámara de Diputados y el Senado en su periodo Ordinario de Sesiones celebrado en la Ciudad de Malabo en el año 2020 vengo en sancionar y promulgar la presente LEY GENERAL DE LA MARINA MERCANTE.

TÍTULO I

DE LASDISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

DEL OBJETO Y ALCANCE DE LA LEY

Artículo 1. Objeto

La presente Ley tiene por objeto regular el régimen general de la Marina Mercante, la Administración Marítima, la Seguridad Marítima y de Navegación Marítima, la Protección del Medio ambiente Marino, lo relativo a los buques, embarcaciones y artefactos navales, los actos y hechos relacionados con el transporte marítimo en la República de Guinea Ecuatorial, estableciendo el marco normativo respecto:

a) La actividad de transporte marítimo.
b) La ordenación y el control de la flota civil de la República de Guinea Ecuatorial.
c) La seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar en relación a los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas y flotantes.

Elimina la filigrana digital ahora

d) La ordenación, habilitación y el control del ejercicio del servicio de practicaje y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.
e) El auxilio, salvamento marítimo, hallazgos y extracciones marítimos, salvo los de material militar o que pueden afectar a la Defensa Nacional, que serán competencia del Ministerio de Defensa Nacional.
f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que la República de Guinea Ecuatorial ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.
g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.
h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.
i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades aduaneras, portuarias, sanitarias o de inmigración.
j) El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos.
k) El otorgamiento de concesiones y autorizaciones para la prestación de servicios marítimos y de navegación marítima.
l) La coordinación de los sistemas de señalización marítima.
m) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.
n) La ordenación y realización de formación de la gente del mar.
o) El régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la marina mercante.
p) Cualquier otro servicio marítimo atribuido a la Administración Marítima por los Convenios Internacionales, el Código CEMAC de la Marina Mercante o por la presente Ley.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
EL SECRETARIO GENERAL

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

La presente Ley se aplica:

a) A los buques, embarcaciones y artefactos navales civiles nacionales, que constituyen la flota civil nacional.
b) A la gente de mar y a los pasajeros embarcados en los buques, embarcaciones y artefactos navales civiles nacionales.
c) A los buques, embarcaciones y artefactos navales civiles extranjeros, su tripulación y pasajeros, que se encuentren en espacios marítimos, es en los que la República de Guinea Ecuatorial ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los términos previstos en los Convenios Internacionales.
d) A las plataformas fijas y/o flotantes que se encuentren en espacios marítimos en los que la República de Guinea Ecuatorial ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los términos previstos en los Convenios Internacionales.
e) A las empresas o agencias marítimas, navieras, consignatarias y a toda persona que se dedique a la actividad relacionada con la Marina Mercante.
f) Buques pesqueros.
g) A toda persona física o jurídica, independientemente de su nacionalidad, que hubiese infringido las normas de la presente Ley o de las disposiciones de su desarrollo.

Articulo 3.- Exclusión del ámbito de aplicación

1.- La presente Ley no será de aplicación a los buques, embarcaciones y artefactos navales del Estado o de uso militar.

2.- Tampoco se aplicarán las disposiciones de la presente Ley a los actos y hechos relacionados con la Navegación y el Transporte Fluvial en la República de Guinea Ecuatorial, cuyo régimen de aplicación será objeto de una legislación específica.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL · MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES · EL SECRETARIO GENERAL

Artículo 4.- Definiciones

A los efectos de la presente Ley se entiende por:

1) Armador o naviero: Persona física o jurídica que tiene a su cargo la explotación de uno o más buques, embarcaciones y artefactos navales, sean o no de su propiedad.
2) Artefacto naval: Toda construcción flotante que cumple funciones de complemento o apoyo a las actividades que se realizan en los espacios marítimos, como pueden ser los diques flotantes, grúas flotantes, pontones, plataformas flotantes o fijas y otros similares, así como cualquier buque o embarcación que haya perdido su condición inicial, quedándose amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo sin dedicarse a la actividad propia de la navegación.
3) Arqueo bruto: Es la expresión del tamaño total de un buque, embarcación o artefacto naval, de acuerdo al valor obtenido después de aplicar la fórmula correspondiente a su eslora.
4) Arqueo neto: Es la expresión que representa un porcentaje sobre el Arqueo Bruto para el buque, embarcación o artefacto naval de eslora menor a veinticuatro metros.
5) Autoridad Marítima: El Ministerio Encargado de la Marina Mercante sus órganos responsables del sector marítimo.
6) Avería Gruesa; existe acto de avería gruesa cuando, intencionada y razonablemente, se causa daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro, que sea consecuencia directa o previsible de dicho acto y admisible como sacrificio en la masa activa de la avería gruesa.
7) Bote auxiliar pesquero: Embarcación pequeña, que se transporta en buques pesqueros, que se pone en el agua y se tripula para asistir las labores de pesca en los diferentes puntos seleccionados para pescar.

pdfelement

8) Bote salvavidas o de Rescate: Embarcación destinada para salvar y preservar la vida de las personas que están en peligro desde el momento en que abandonan el buque o artefacto naval en caso de siniestro en la mar.
9) Buque: Toda construcción flotante, empleada en la navegación marítima con estructura y capacidad para transportar personas y cosas (carga) y de una eslora igual o superior a veinticuatro metros.
10) Buque civil: Cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.
11) Buque mercante: Todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.
12) Capitán: La persona física que ejerce el mando y la dirección de un buque y artefacto naval.
13) Capitanía de Puerto: Unidad administrativa del Ministerio Encargado de la Marina Mercante que ejerce las funciones de la Autoridad marítima en cada puerto.
14) Casco desnudo: Modalidad del contrato de fletamento por el cual el fletador recibe un buque, embarcación y artefacto naval en buen estado de navegabilidad, sin dotación ni avituallamiento, asumiendo la plena posesión del mismo, pero no su propiedad.
15) Certificado de Competencia: Es el documento expedido por la Autoridad marítima que acredita el nivel y capacidad técnica y profesional del Personal de la Marina Mercante, conforme a las exigencias del Convenio STCW.
16) Convenio MARPOL: Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por Buques (y Plataformas).
17) Convenio SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.
18) Convenio STCW: Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

Elimina la filigrana digital ahora

19) Desechos: Residuos y mezclas oleosas, sustancias nocivas Líquidas, aguas sucias, aguas residuales, aguas de lastre y basuras, generados por los buques, embarcaciones y artefactos navales en la navegación marítima.
20) Despacho del buque: Trámite administrativo ante la Capitanía de Puerto, como autoridad marítima local, para oficializar la entrada o salida del puerto de un buque, embarcación y artefacto naval en navegación.
21) Desguace: Acción mediante la cual el buque, embarcación o artefacto naval es cortado en pedazos que permitan convertirlo en chatarra.
22) Dotación: Conjunto de personas enroladas en un buque, embarcación y artefacto naval, que incluye al Capitán o Patrón, oficiales, tripulación y cualquier otra que cumpla una función a bordo.
23) Embarcación: Toda construcción flotante o buque con eslora igual o inferior a veinticuatro (24) metros, o de potencia propulsora de su máquina principal inferior a cincuenta (50) KW.
24) Empresa marítima: Toda persona física o jurídica que desarrolle cualquier actividad que tenga relación con la mar y con los puertos, como son las navieras, consignatarias, estibadoras, transitorias, comisarios de avería y todo operador marítimo y portuario.
25) Enrolamiento: Trámite administrativo ante la Autoridad marítima para el reconocimiento oficial del nombramiento o reclutamiento de la dotación de un buque, embarcación y artefacto naval.
26) Estado rector; es aquel Estado poseedor de un puerto marítimo.
27) Estado ribereño; es aquel Estado que tiene límites con la mar.
28) Gente de Mar; es toda persona que desempeña profesionalmente su actividad a bordo de un buque, embarcación o artefacto naval.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

29) Eslora total. La distancia medida paralelamente entre dos planos perpendiculares a la línea de crujía; uno de ellos que pase por la parte más saliente a popa y el otro por la parte más saliente a proa del buque, embarcación o artefacto naval.

30) Flota civil: El conjunto de buques, embarcaciones y artefactos navales civiles nacionales, integrados por los mercantes, pesqueros, deportivos, de recreo y demás que no sean militares o del Estado.

31) Inspección: La visita que se practica a los buques, embarcaciones y artefactos navales civiles nacionales o extranjeros, con el fin de verificar su funcionamiento mediante un examen acompañado de las pruebas del casco, estructura, equipamiento y sistemas, así como los certificados y otros documentos vigentes a bordo de los mismos, conforme a los Convenios internacionales.

32) Instalaciones portuarias: Son los muelles, espigones, varaderos, diques secos, campos de boyas y otras, construidas para facilitar las operaciones de construcción, reparación y atraque de buques, embarcaciones y artefactos navales, o para proporcionar su resguardo, así como para permitir el traslado seguro de bienes y personas en los mismos.

33) Libreta marítima o naval: Documento que otorga El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, a través de la Dirección General de Registro de Buques y Empresas Marítimas a la gente de mar, para acreditar su capacidad para desempeñar un cargo determinado a bordo de un buque, embarcación o artefacto naval.

34) Manga: Anchura máxima de un buque, embarcación o artefacto naval.

35) Marina mercante: El conjunto formado por la flota civil y su tripulación, las empresas marítimas en todas sus modalidades y la Autoridad o Administración marítima, cuya función es regulada por la presente Ley y los Convenios internacionales.

Elimina la filigrana digital ahora

36) Medios y Dispositivos de Salvamento: Los necesarios para salvaguardar la vida de las personas en caso de accidentes o siniestros en el cual está en riesgo su integridad física, como son las señales visuales, embarcaciones salvavidas, botes de rescate, dispositivos de puesta a flote y de embarco.

37) Naufragio: Pérdida de un buque, embarcación y artefacto naval por hundimiento en el agua de forma accidental.

38) Navegación marítima: Es la que realizan los buques, embarcaciones y artefactos navales en los espacios marítimos, aguas interiores, para desplazarse de un punto a otro.

39) Pasajero: Persona que viaja a bordo de un buque, que no sean el capitán, miembros de la tripulación u otra persona empleada u ocupada en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo.

40) [illegible]. Polizón; es cualquiera persona que se introduce de forma furtiva en un buque para ser transportado de un puerto a otro

41) Pasavante: Documento expedido por la Autoridad marítima nacional o, en su caso, por el Cónsul que permite abanderar provisionalmente con pabellón de la República de Guinea Ecuatorial al buque, embarcación y artefacto naval construido o adquirido en el extranjero, con el solo propósito de que llegue al territorial nacional para formalizar debidamente el registro y abanderamiento definitivos del mismo.

42) Paso inocente: El que se realiza por el mar territorial de un Estado de forma rápida e ininterrumpida, y no es perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad de ese Estado.

43) Patrón: Persona física que ejerce el mando y la dirección de una embarcación y de un artefacto naval de arqueo bruto inferior a quinientas (500) toneladas

44) Plataforma fija o flotante: Todo artefacto naval o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marítimos o de destinarse a cualesquiera otras

Elimina la filigrana digital ahora

actividades, emplazadas sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él o flotando.

45) Practicaje: Servicio de asesoramiento prestado por el Práctico a los capitanes y patrones de buques, embarcaciones y artefactos navales, durante las maniobras náuticas dentro del puerto.

46) Práctico: Es la persona, que estando en posesión del título idóneo y nombramiento correspondiente, está facultado para asesorar a los capitanes y patrones de buques, embarcaciones y artefactos navales en la navegación y maniobras en los puertos y zonas marítimas.

47) Protección marítima: Conjunto de medidas y acciones destinadas a salvaguardar de toda amenaza que pueda afectar a las instalaciones portuarias y a los buques, así como a las personas, carga, unidades de transporte y provisiones, que se encuentren en la instalación portuaria o a bordo del buque.

48) Registro Sinóptico Continuo: Es el historial del buque que el Ministerio Encargado de la Marina Mercante expide a todo buque nacional, en cumplimiento de la Regla XI-1/5 del Convenio SOLAS.

49) Señalización marítima: Conjunto de dispositivos ópticos, acústicos y electromagnéticos, situados en puntos estratégicos en la costa, puertos y vías navegables, que sirven de apoyo a la navegación marítima para los buques, embarcaciones y artefactos navales.

50) Situaciones de Emergencia: La existencia de un riesgo o amenaza para la seguridad de la vida humana en el mar, la contaminación del medio marino y la protección de buques, embarcaciones y artefactos navales e instalaciones portuarias, así como las personas y bienes vinculados a éstos.

51) Transportista: Persona física o jurídica que se obliga a transportar la carga o pasajeros desde su origen hasta el lugar de destino acordado, dentro del plazo y condiciones convenidas, a cambio del pago o flete que corresponda.

pdfelement

52) [redacted]. Venta forzosa; son las medidas necesarias adoptadas por la Autoridad Competente para resarcir los créditos marítimos de conformidad con el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.

53) Tripulación: Conjunto de personas que están destinadas a atender todos los servicios y funciones a bordo del buque, embarcación y artefacto naval bajo la dirección del Capitán o Patrón.

54) Gente de Mar: toda persona que desempeña profesionalmente su actividad a bordo de un Buque, embarcación o artefacto naval

CAPÍTULO II

PRINCIPIOS Y GARANTIAS DE LA ACTIVIDAD DE LA MARINA MERCANTE Y LA NAVEGACION MARITIMA

Artículo 5.- Fuentes e Interpretación de la Ley

1. La presente Ley se inspira en lo establecido en los Convenios Internacionales vigentes en la República de Guinea Ecuatorial, se interpreta en base a sus postulados y se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los mismos y en el Código Comunitario de la Marina Mercante de la CEMAC que regulen la misma materia.

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

Artículo 6.- Promoción y desarrollo de la actividad de la Marina Mercante

El Estado de la República de Guinea Ecuatorial fomentará y favorecerá el desarrollo de todo tipo de actividad relacionada con la marina mercante,

transporte marítimo y la navegación marítima; velando por el interés general, apoyando toda iniciativa pública o privada que pueda redundar positivamente en su desenvolvimiento y ofreciéndola la protección necesaria.

Artículo 7.- Protección de la navegación libre

1. El Ministerio Encargado de la Marina Mercante y sus órganos, velarán por la libre navegación de los buques, embarcaciones y artefactos navales en los espacios marítimos navegables de la jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, pudiendo adoptar, con carácter inmediato, y con la duración que se estime necesaria, todas las medidas que resulten precisas para restablecer la legalidad y normalidad de la libre navegación afectada, cuando uno o varios buques impidiesen o estorbasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable, o el libre tránsito por los mismos, o cuando un buque haya salido a la mar con incumplimiento grave de las normas sobre despacho, o desobedeciere las órdenes de la misma.

2. Las referidas órdenes se impartirán al respectivo capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval, o quien haga sus veces, pudiendo la Autoridad marítima imponer la detención, fondeo y retención del mismo en el lugar que se determine, durante el tiempo imprescindible, hasta que se restablezca la normalidad.

3. Dichas órdenes deberán ser cumplidas inmediatamente por el interesado y por todos los que se hallaren en el buque, embarcación o artefacto naval, sin perjuicio del derecho que asiste a los perjudicados para ejercer las acciones que correspondan con arreglo a las leyes.

Artículo 8.- Del servicio público de salvamento marítimo y protección del medio ambiente marino

Elimina la filigrana digital ahora

1. El Gobierno, a través del Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como Autoridad Marítima Nacional, garantizara el servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio ambiente marino, adoptando la normativa reguladora de dicho servicio, los planes y programas de su desarrollo y disponiendo los medios necesarios para la efectiva prestación del mismo.

2. El Gobierno, para garantizar el servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio ambiente marino, creará una entidad del derecho público con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad jurídica de obrar, cuya constitución, organización, órganos y funciones se determinarán reglamentariamente y por sus propios estatutos.

Artículo 9.- Establecimiento de obligaciones de servicio público

1. El Gobierno, a propuesta del, Ministerio Encargado de la Marina Mercante podrá establecer obligaciones generales de servicio público en los servicios regulares de navegación interior y de cabotaje en los casos en que las empresas operadoras no los prestasen, y que resulten necesarios para asegurar el servicio de transporte entre distintas localidades o para garantizar su prestación en condiciones razonablemente aceptables de frecuencia, precio, calidad o universalidad.

2. Asimismo, el Gobierno podrá establecer obligaciones específicas a las empresas navieras que realicen servicios regulares o no regulares de navegación interior, de cabotaje, o exterior por motivos de seguridad y defensa nacional, salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública o interés social.

Elimina la filigrana digital ahora

3. Dichas obligaciones podrán dar derecho a las empresas afectadas a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que hubieran incurrido.

4. Desde el momento en que el buque, embarcación o artefacto naval empieza a cumplir las referidas obligaciones, el Gobierno asumirá todos los gastos de su mantenimiento en servicio y explotación.

Artículo 10.- Obligación de enarbolar la bandera hacer visibles su nombre y matricula

1. Todo buque, embarcación o artefacto naval de nacionalidad ecuatoguineana deberá enarbolar la bandera de la República de Guinea Ecuatorial a popa, si estuviere en puerto, y en el vértice del mástil o arboladura durante la navegación.

2. Asimismo, deberá tener marcado su nombre y puerto de matrícula de forma clara y legible, que permita su visualización.

3. En el mar territorial y aguas interiores de la República de Guinea Ecuatorial, los submarinos y cualquier otro vehículo sumergible extranjero, deberán navegar en superficie y enarbolar su pabellón.

Artículo 11.- Medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino

1. En caso de actuaciones o situaciones que pongan en peligro inminente la seguridad de la vida humana en la mar o que puedan causar o causen la contaminación o daños al medio ambiente marino en las aguas jurisdiccionales de la República de Guinea Ecuatorial, la Autoridad marítima, en coordinación con las Autoridades portuarias, sanitarias, aduaneras y de los demás órganos de la Administración, podrá adoptar las medidas de visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y las que se

Elimina la filigrana digital ahora

estimen necesarias respecto del buque, embarcación o artefacto naval que haya realizado dichos actos y para evitarlos y prevenirlos.

2. Estas medidas podrán adoptarse sin perjuicio de las que, al efecto, puedan decidir otros organismos u órganos de la Administración competentes en materia de preservación del medio marino.

Artículo 12.- Autorización de entrada, permanencia y despacho

1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán solicitar autorización de la Autoridad marítima nacional para la entrada, permanencia y despacho en las aguas jurisdiccionales y puertos de la República de Guinea Ecuatorial.

2.- Para la entrada y permanencia, el buque, embarcación o artefacto naval en cualquier puerto en las aguas jurisdiccionales de la República de Guinea Ecuatorial, deberá ser recibida y visitada por la Autoridad marítima en cada puerto con la asistencia de los demás órganos y servicios del Estado, verificando los documentos, certificados y condiciones de seguridad del mismo, conforme a los Convenios internacionales.

3. Para hacerse a la mar desde un puerto de la República de Guinea Ecuatorial, todo buque, embarcación o artefacto naval requiere la previa autorización de zarpe de la Autoridad marítima en cada puerto, que se denomina despacho, que el capitán, patrón o el agente naviero o consignatario solicitará de la referida Autoridad, presentando una declaración en la que manifestará tener toda su documentación en orden y reunir las condiciones de seguridad para la navegación, conforme a los Convenios Internacionales.

4. El despacho del buque, embarcación o artefacto naval sólo podrá negarse en virtud de una causa debidamente justificada legal y reglamentariamente, por orden judicial o a solicitud de la Autoridad Competente.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 13.- Situación de peligro a bordo

Los capitanes o patrones de buques embarcaciones y artefactos navales podrán adoptar, con carácter extraordinario, cuantas medidas de seguridad estimen necesarias para el buen régimen de a bordo en caso de peligro.

Artículo 14.-Prevención de actividades ilícitas y tráficos prohibidos

A los efectos de prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el Gobierno podrá impedir, restringir o condicionar la navegación de determinadas categorías de buques civiles en las aguas interiores, en el mar territorial o la zona contigua.

Artículo 15.-Hundimiento y desguace de buques

1. La Autoridad Marítima de cada puerto será competente para ejercer las acciones en todos los casos de hundimiento, el peligro de hundimiento, el naufragio o el desguace de cualquier buque, embarcación, artefacto naval, instalación marítima o material inservible que tuviere lugar en aguas portuarias o en aguas marítimas jurisdiccionales de la República de Guinea Ecuatorial, debiendo emitir el correspondiente informe en todos los supuestos en que pudieran perjudicar a la actividad portuaria o suponer un peligro notorio para las personas, los bienes, o generar la contaminación marítima para del medio ambiente marino, o afectar la seguridad en la navegación, como seguidamente se detalla:

a) La Autoridad Portuaria, previo informe de la Autoridad marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto, si, requerido el naviero o consignatario para que dicho buque abandone el puerto, repare el buque o adopte las medidas procedentes para evitar su hundimiento, y éste no lo hace, podrá trasladarlo o proceder a su hundimiento a costa de aquél en un lugar donde no perjudique la

Elimina la filigrana digital ahora

actividad portuaria, la navegación o la pesca, o ejecutar su descarga y venta de la mercancía transportada en subasta pública.

b) Cuando se tratare de buque pesquero, se solicitará informe de la Administración pesquera que se entenderá positivo si no se emite en el plazo de quince días o en el que se fije por la Autoridad Portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento.

c) En los supuestos de hundimiento de buques en las aguas de un puerto, la Autoridad Portuaria requerirá a sus propietarios, navieros, armadores, consignatarios o a las compañías aseguradoras para que adopten las medidas necesarias de señalización, iluminación o cualquier otra en el lugar de hundimiento para evitar un posible peligro y procedan a su reflotamiento, retirada, traslado, desguace o destrucción, y les señalará dónde deben situar sus restos o el buque una vez reflotado, su carga y combustible, dentro del plazo que al efecto determine, así como las garantías o medidas de seguridad a tomar para evitar un nuevo hundimiento.

d) Si incumplieran las órdenes o acuerdos de la Autoridad Portuaria, ésta podrá utilizar para el reflotamiento, retirada, traslado, desguace o destrucción del buque hundido, de su combustible o de la carga, los medios de ejecución forzosa previstos en el Ordenamiento Jurídico, quedando obligado, en todo caso, el propietario o naviero a sufragar los gastos ocasionados. Si éste no abonase en el plazo establecido las cantidades devengadas por el rescate, la Autoridad Portuaria podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

pdfelement

e) Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en zonas en las que la República de Guinea Ecuatorial ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, la Autoridad marítima nacional determinará y ejercerá las acciones necesarias para mitigar los efectos de dicho hundimiento o naufragio.

2. En las operaciones de desguace de buques, instalaciones marítimas y material inservible que se realicen en aguas portuarias, se exigirá previamente el informe vinculante de la Autoridad Marítima los efectos de dar cumplimiento a la normativa sobre seguridad marítima.

Artículo 16.- Asistencia a los buques de arribada forzosa

1. La Autoridad Marítima será la competente para tomar las decisiones respecto de los buques necesitados de asistencia en caso de arribada forzosa, peligro de naufragar o amenaza para la navegación o la integridad del medio ambiente marino. Para ello, el capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval deberá dar aviso inmediato a la Autoridad Marítima informándole de sus situaciones y de las causas de la misma, la cual verificará los motivos que la justifiquen, señalará al capitán o patrón las formalidades que deba cumplir y las normas a que estarán sujetos mientras se encuentre en este estado.

2. La Autoridad Marítima adoptará las medidas que considere pertinentes para eliminar o disminuir el riesgo de naufragio de tales buques, salvaguardar la vida humana en la mar y la seguridad de la navegación y prevenir o luchar contra la contaminación del medio ambiente marino.

Artículo 17.- Actuaciones respecto al procedimiento judicial o administrativo de buques

Elimina la filigrana digital ahora

1.- Para garantizar la actividad portuaria y la seguridad de la navegación, la Autoridad Marítima podrá promover acciones judiciales para la enajenación en subasta pública de un buque o su hundimiento, cuando la estancia en el puerto o en aguas jurisdiccionales de la República de Guinea Ecuatorial representare un peligro para los demás buques, personas y bienes o causare perjuicios económicos al puerto y demás Entidades.

2.- La Autoridad portuaria, con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo en que se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio del puerto, podrá instar a la Autoridad judicial la enajenación en pública subasta de dicho buque o su hundimiento, cuando la estancia del mismo en el puerto produjera un peligro potencial a las personas o a los bienes o causare grave quebranto a la explotación del puerto. La Autoridad Judicial lo acordará, conforme al procedimiento legalmente previsto en cada caso, salvo que considere imprescindible su conservación para los fines de la instrucción del procedimiento y por el tiempo estrictamente necesario.

3.- Para garantizar la actividad portuaria, y en los supuestos de embargo o retención judicial o administrativa de buques, la Autoridad Portuaria podrá modificar la ubicación del buque en el puerto, dando cuenta de ello a la Autoridad que haya acordado el embargo o retención.

Artículo 18.- Propiedad de buques abandonados

1.-Corresponde al Estado de la República de Guinea Ecuatorial la propiedad de los buques abandonados durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en la zona de servicio de cualquier puerto del ámbito nacional y en espacios marítimos de su jurisdicción, sin actividad alguna, y sin haber abonado las correspondientes tasas y tarifas.

2.- El expediente de declaración de abandono se incoará de oficio por la Autoridad marítima a través de la Dirección General de Registros de Buques y

Elimina la filigrana digital ahora

Empresas Marítimas o la Dirección General de la Marina Mercante, o a solicitud del respectivo puerto, y se tramitará conforme a la Ley de Procedimiento Administrativo, con audiencia al propietario, del naviero, al consignatario o al capitán o patrón del buque.

3.- Declarado el abandono del buque se procederá, bien a su venta en subasta pública, ingresando el producto de la enajenación en el Tesoro Público, previa detracción de los créditos devengados a favor del puerto y demás acreedores por las correspondientes tasas, tarifas y demás obligaciones, así como los gastos del procedimiento; o bien se adjudicará al Estado ecuatoguineano; o bien se procederá al hundimiento del buque cuando, por su estado, así lo aconsejen razones de seguridad marítima.

Artículo 19.- Restricción y prohibición de la navegación

1.- La Autoridad marítima nacional, por razones de seguridad de la navegación o cuando así lo exige el interés público, puede restringir o prohibir la navegación, la entrada y salida del puerto o la permanencia de buques, embarcaciones y artefactos navales en determinadas zonas de las aguas jurisdiccionales de la República de Guinea Ecuatorial.

2.- En las zonas de playas y en aquellas áreas reservadas a los bañistas, se prohibirá la navegación en la zona de seguridad fijada a doscientos (200) metros contigua a la costa.

Artículo 20.- Régimen de paso inocente

1.- La navegación de los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros a través del mar territorial de la República de Guinea Ecuatorial se llevará a cabo de acuerdo al régimen de paso inocente, siempre que se realice con el fin de atravesar las zonas abiertas a la navegación de ese espacio marítimo y de forma rápida, ininterrumpida y sin detención o fondeo, y sin atentar contra

Elimina la filigrana digital ahora

la paz, el orden público o la seguridad nacional, salvo por fuerza mayor o peligro inminente y previo permiso de la Autoridad marítima nacional.

2.- Los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros que ejercen el derecho de paso inocente por el mar territorial de la República de Guinea Ecuatorial, deberán enarbolar su pabellón y observar las normas nacionales e internacionales relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, de la navegación, la protección del medio ambiente marino y de patrimonio cultural subacuático, así como las disposiciones aduaneras, fiscales, sanitarias, de inmigración, extranjería y demás de la seguridad pública.

3.- Se considera violación del régimen de paso inocente, cuando el paso de un buque, embarcación y artefacto naval extranjero es perjudicial para la paz, la defensa o la seguridad nacional, o se realiza en el mar territorial alguna actividad ajena a la navegación de paso inocente sin la debida autorización, como:

a) La investigación científica marina;
b) Las actividades submarinas;
c) La ejecución de cualquier acto de contaminación intencional y grave;
d) La realización del paso de buques cuyo estado de avería o cuyas condiciones de navegabilidad supongan una seria amenaza de producción de graves daños al medio ambiente;
e) La ejecución de actos que puedan averiar los cables, tuberías submarinas o instalaciones y equipos al servicio de la navegación, de la investigación, de la medición del medio o de la explotación de los recursos marinos;
f) La utilización de embarcaciones auxiliares, salvo en caso de siniestro o para operaciones de búsqueda y salvamento;
g) La emisión de señales sonoras o luminosas, que no sean las previstas en las normas y reglamentos sobre seguridad y señalización marítima y prevención de abordajes;
h) Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso o contravengan lo previsto en los Convenios internacionales y las leyes vigentes en la materia.

Elimina la filigrana digital ahora

TITULO II

DE LA SEGURIDAD MARITIMA

CAPÍTULO I

DE LAS DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 21.- Potestad soberana de la Autoridad Marítima Nacional

La Autoridad Marítima Nacional reside en el Estado de la República de Guinea Ecuatorial al amparo de sus derechos soberanos, que ejerce el Gobierno a través del Ministerio Encargado de la Marina Mercante para garantizar los intereses nacionales en el ámbito marítimo , la seguridad de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente marino y lucha contra la contaminación del mismo, la seguridad de la navegación marítima, así como el desarrollo del transporte marítimo y la protección de los buques, embarcaciones, artefactos navales e instalaciones portuarias.

Artículo 22.- Autoridad Marítima Nacional

El Ministro Encargado de la Marina Mercante es la Autoridad Marítima Nacional competente y dirige la Administración marítima de la República de Guinea Ecuatorial, implementando la política del Gobierno para la marina mercante y el sector marítimo en general. Así mismo El Ministro Encargado de la Marina Mercante ejerce la potestad de la Autoridad marítima por sí o a través de los funcionarios a los que se delegue las funciones de la Administración marítima a nivel territorial, local o en el extranjero.

Artículo 23.- Ejercicio de la Autoridad Marítima

Elimina la filigrana digital ahora

1.- A los efectos de lo previsto en el artículo anterior, la Autoridad Marítima se ejerce por la Administración marítima central y por la territorial.

2.- La Administración marítima central estará integrada por el Ministro y los Directores Generales del sector marítimo del Ministerio Encargado de la Marina Mercante, cada uno dentro del ámbito de su competencia.

3.- La Administración marítima territorial tendrá la consideración de Autoridad marítima local y estará conformada por los Delegados Regional y Provinciales del Ministerio Encargado de la Marina Mercante las capitanías del puerto, cada uno dentro del ámbito de su competencia, que actuarán conforme a las directrices, instrucciones y planes de la Administración marítima central.

4.- También ejercen las funciones de la Autoridad marítima los Cónsules de la República de Guinea Ecuatorial acreditados en el extranjero y los capitanes o patrones de los buques, embarcaciones y artefactos navales Nacionales, cuando se encuentran en aguas jurisdiccionales de otro Estado o en aguas internacionales, conforme determina la presente Ley.

CAPÍTULO II

DE LA ADMINISTRACION MARITIMA CENTRAL

Artículo 24.-Competencias del Ministerio Encargado de la Marina Mercante

El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, siendo la Autoridad marítima nacional y responsable de la Administración marítima de la República de Guinea Ecuatorial, tendrá las atribuciones siguientes:

a) La implementación de las políticas, programas y proyectos del Gobierno para la marina mercante, navegación marítima y el transporte marítimo;

Elimina la filigrana digital ahora

República de Guinea Ecuatorial
PRESIDENCIA

Núm. .....
Ref. .....
Secc.....

b) La ordenación y regulación general de la marina mercante, navegación marítima, transporte marítimo la flota civil, a excepción de la ordenación de la actividad de la pesca y la flota pesquera en cuanto a tal;
c) La adopción de medidas de protección, garantía, control y vigilancia para la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación de los buques, embarcaciones, artefactos navales y en las plataformas fijas de la República de Guinea Ecuatorial, así como los extranjeros cuando se encuentren en los espacios marítimos en los que ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción;
d) El auxilio y salvamento de la vida humana en la mar, ofreciendo asistencia y apoyo a la navegación y adoptando las medidas que sean necesarias;
e) La protección del medio ambiente marino, limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino producida por los buques, embarcaciones, artefactos navales o plataformas fijas o flotantes en aguas situadas en zonas en las que la República de Guinea Ecuatorial ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, adoptando las medidas que procedan en cada caso;
f) La organización y gestión del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles nacionales y el control de la situación de los mismos;
g) La organización, gestión y regulación de entrada, permanencia y despacho de los buques, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades;
h) El otorgamiento de concesiones o autorizaciones a las empresas marítimas, navieras, consignatarias y estibadoras para el ejercicio de su actividad y de servicios de navegación marítima en materia de transporte marítimo;
i) La ordenación, realización y verificación de las inspecciones, visitas, auditorias, evaluaciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y protección marítima de los buques, embarcaciones, artefactos navales, plataformas fijas o flotantes e instalaciones portuarias, y de prevención de la contaminación producida por ellos, tanto los que estén en funcionamiento como los que se hallen en construcción, así como los buques extranjeros en los casos autorizados por los Convenios

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

República de Guinea Ecuatorial
PRESIDENCIA

Núm. .....
Ref. .....
Secc.....

internacionales, pudiendo contar con la asistencia de las entidades colaboradores u organizaciones reconocidas;

j) El establecimiento de los niveles de protección marítima aplicables a los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales e instalaciones portuarias, en coordinación con los demás órganos de la Administración;

k) La aprobación y homologación de los aparatos, elementos, equipos y los materiales del buque con el fin de garantizarla seguridad marítima, de la vida humana en la mar y de la navegación, así como la protección del medio ambiente marino, pudiendo contar con la asistencia de las entidades colaboradores u organizaciones reconocidas;

l) La expedición de certificados y demás documentos que los buques, embarcaciones y artefactos navales deben poseer y cumplir para su navegabilidad, seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino, conforme a los Convenios internacionales;

m) La ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que la República de Guinea Ecuatorial ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a otras autoridades, y específicamente las que corresponden al Ministerio de Defensa Nacional para la salvaguarda de la soberanía nacional;

n) El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público marítimo de interés general;

o) La ordenación y regulación de medidas de seguridad que resulten necesarias para los procedimientos de investigación de los siniestros y sucesos marítimos;

p) La ordenación, regulación, registro y control del personal marítimo civil, adoptando medidas para la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, y promoviendo la formación de dicho personal para la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad, y titulación que permiten formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles nacionales, sin perjuicio de la

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

formación y capacitación específica del personal de los buques pesqueros;

q) La expedición de la libreta marítima e identidad marítima del personal marítimo civil de la marina mercante de la República de Guinea Ecuatorial;

r) La ordenación, regulación y gestión de señalización marítima en las aguas situadas en zonas en las que la República de Guinea Ecuatorial ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, determinando las características técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación a los efectos de la seguridad marítima y de navegación de los buques, y coordinando los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa;

s) El ejercicio de la potestad sancionadora de conformidad con lo previsto en la legislación vigente;

t) La promoción y desarrollo de las relaciones efectivas con los organismos internacionales del sector marítimo, participando en sus actividades y en la elaboración y negociación de los convenios y demás normas internacionales en materia marítima;

u) La publicación, divulgación y aplicación de los convenios y demás normativas internacionales en materia marítima, de los que la República de Guinea Ecuatorial haya ratificado o adherido;

v) Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la presente ley, los Convenios internacionales y demás legislación vigente en la materia.

Artículo 25.- Competencias de las Direcciones Generales

Las Direcciones Generales del sector marítimo, como órganos técnicos del y Ministerio Encargado de la Marina Mercante de la administración central, ejercerán la potestad de la Autoridad Marítima dentro de las competencias atribuidas a cada una de ellas reglamentariamente y por las disposiciones vigentes en la materia marítima. No obstante, sin perjuicio de lo anterior, el Ministro Encargado de la Marina Mercante podrá asignar de forma expresa

alguna de las atribuciones previstas en el artículo anterior a uno o varios Directores Generales para el cumplimiento de sus funciones.

Artículo 26.- Del Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimas

1.- El Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimas, CNSPM, será un Órgano Consultivo de la Administración Marítima central, dependiente del Ministerio Encargado de la Marina Mercante, que se encargará de coordinar la actuación de los distintos medios de búsqueda, salvamento de la vida humana y lucha contra la contaminación del medio marino, de asesorar, informar y dictaminar sobre los planes, acciones y programas del Gobierno relativos a la seguridad de la vida humana en la mar y la prevención y lucha contra la contaminación del medio ambiente marino, así como los siniestros y sucesos marítimos, formulando propuestas para el desarrollo y mejora de los medios que garanticen de forma efectiva la seguridad y protección de la actividad Marítima Mercante Nacional.

2.- La composición, estructura y las funciones del Comité Nacional de Seguridad y Protección Marítimas, CNSPM, se determinarán reglamentariamente.

Artículo 27.- Inspección marítima

1. Corresponde a la Administración marítima central la ordenación, regulación y autorización de la inspección de los buques, embarcaciones, artefactos navales, plataformas fijas o flotantes, empresas marítimas y de toda actividad relacionada con la Marina Mercante, y la navegación y transporte marítimo.

2. Se crea el Cuerpo de Inspectores Marítimos, dependiente del, Ministerio Encargado de la Marina Mercante cuyos integrantes deberán contar con

Elimina la filigrana digital ahora

la formación, titulación y experiencia técnicas requeridas y ejercerán las funciones de verificación, evaluación, auditoria, control y examen del nivel de cumplimiento de los requisitos previstos en la presente Ley y en las demás disposiciones legales vigentes en la materia, ostentando en el ejercicio de las mismas, la calidad de Autoridad marítima. Articulo propio, ser una creación

3. La Administración Marítima Central establecerá reglamentariamente la función inspectora y los servicios de la inspección marítima de los buques, embarcaciones, artefactos navales, plataformas fijas o flotantes, empresas marítimas y de toda actividad relacionada con la marina mercante, la navegación marítima y transporte marítimo, así como los requisitos para acceder al cuerpo de Inspectores.

CAPITULO III

DE LA ADMINISTRACION MARITIMA TERRITORIAL

Artículo 28.- Competencias de las Delegaciones Regional y Provinciales

Las Delegaciones Regional y Provinciales ostentan la representación del Ministerio Encargado de la Marina Mercante y de la Administración marítima central en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, ejercerán la potestad de la Autoridad marítima local dentro de las competencias atribuidas a cada una de ellas reglamentariamente y por las disposiciones legales vigentes en la materia marítima, cuyos Delegados serán los jefes superiores jerárquicamente inmediatos de las capitanías del puerto que se establezcan en su jurisdicción, a excepción de las de Malabo.

Artículo 29.- Competencias y funciones de la Capitanía del Puerto

Elimina la filigrana digital ahora

1. La Capitanía del Puerto es una estructura-sección local del Ministerio Encargado de la Marina Mercante de la Administración marítima, establecida en cada uno de los puertos en que se desarrolle un determinado nivel de actividades de navegación o lo requieran las condiciones de tráfico, seguridad o protección marítima, y ejerce la potestad de la Autoridad marítima dentro del ámbito portuario y de las zonas adyacentes al mismo.

2. Al frente de la Capitanía del Puerto estará un jefe designado por el Ministro Encargado de la Marina Mercante que tendrá la categoría administrativa de Jefe de Sección, que ejercerá la dirección, organización y control de todos los servicios de la Capitanía de que se trate.

La Capitanía del Puerto tendrá, entre otras, las atribuciones siguientes:

a) El control y registro de entrada, permanencia y salida de buques en aguas situadas en zonas en las que la República de Guinea Ecuatorial ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
b) La prohibición de entrada, permanencia y salida de buques que no tengan las autorizaciones correspondientes o no cumplan con los requisitos legales exigidos.
c) La visita y el despacho de buques, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.
d) La vigilancia y control de las zonas de fondeo y de maniobra en aguas situadas en zonas en las que la República de Guinea Ecuatorial ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, conforme a la determinación hecha por razones de seguridad marítima, otorgando la autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos, según la petición formulada al efecto por la Administración portuaria.
e) El control y vigilancia de las zonas prohibidas a la navegación por motivos de seguridad y protección marítima, seguridad de la navegación, prevención y lucha contra la contaminación marina u otras causas debidamente justificadas.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

f) La intervención en los procedimientos de determinación de las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos, mediante informe vinculante en lo que afecte a la seguridad marítima.
g) La intervención control, por razones de seguridad marítima, de las maniobras, el atraque y demás operaciones a realizar por buques que porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.
h) La gestión y organización de los servicios de practicaje y remolque para que estén disponibles en todo momento por razones de seguridad marítima en aguas situadas en zonas en las que la República de Guinea Ecuatorial ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, y en el ámbito portuario.
i) La participación y colaboración efectiva de la función inspectora que realicen los órganos competentes del Ministerio Encargado de la Marina Mercante y de la Administración marítima.
j) La supervisión de los buques extranjeros por el Estado rector.
k) La realización, por razones de seguridad marítima, de la función inspectora de las mercancías clasificadas internacionalmente como peligrosas a bordo de los buques y de los medios de estiba y desestiba de cualquier mercancía a bordo de los mismos.
l) El control de la tripulación y de la dotación de los buques en cuanto a su formación, titulación, capacitación, registro y enrolamiento, así como el número mínimo de la dotación de cada buque.
m) Y, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que la República de Guinea Ecuatorial ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Artículo 30.- Extensión de las competencias de la Capitanía del Puerto

En los puertos, instalaciones portuarias, terminales marítimos y otras estructuras similares situados dentro de la jurisdicción de una Capitanía de Puerto, se podrán establecer puestos de Capitanía por resolución del Ministerio Encargado de la Marina Mercante, que dependerá jerárquicamente de aquella.

Elimina la filigrana digital ahora

CAPÍTULO IV

DEL CUERPO ESPECIAL DE LA MARINA MERCANTE

Artículo 31.- Creación

1. Se crea el Cuerpo Especial de la Marina Mercante, adscrito al Ministerio Encargado de la Marina Mercante y la Autoridad marítima nacional, e integrado por funcionarios públicos del cuerpo especial, conforme prevén los artículos 4 y 28 de la Ley Núm. 2/2.014, de fecha 28 de julio, sobre Funcionarios Civiles del Estado.

2. El funcionamiento, estructura y organización de la Marina Mercante se determinará reglamentariamente.

pdfelement

Artículo 32.- Funciones

El Cuerpo Especial de la Marina Mercante se ocupará, con carácter profesional, de los diferentes aspectos y elementos del sector marítimo, en especial:

a) Seguridad y navegación marítimas, la vida humana en la mar, transporte y tráfico marítimo y coordinación de salvamento en el mar.
b) Prevención y lucha contra la contaminación del medio ambiente marino.
c) Inspección, verificación y comprobación de los buques, embarcaciones y artefactos nacionales, sus tripulaciones y mercancías, sus aparatos, materiales, equipos, máquinas marinas, instalaciones radioeléctricas y de prevención de la contaminación del medio ambiente marino.
d) Verificación y control por el Estado rector de los puertos nacionales.
e) Inspección, control, evaluación y auditorias de protección marítima de buques e instalaciones portuarias.
f) Cualesquiera otras previstas en la presente Ley y en los convenios internacionales o que se establezcan reglamentariamente.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 33.- Requisitos

Para integrarse en el Cuerpo Especial de la Marina Mercante es necesario cumplir los requisitos siguientes:

a) Ser ecuatoguineano y haber prestado servicios en el sector marítimo.
b) Poseer la titulación de Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, Licenciado en Máquinas Navales, Licenciado en Radioelectrónica Naval, Capitán u oficial de la Marina Mercante, Jefe de Máquinas, Oficial Radioelectrónico de primera clase o técnico superior o medio de las referidas especialidades.
c) Dirigir la solicitud al Ministro Encargado de la Marina Mercante.
d) Haber superado la prueba de acceso a dicho Cuerpo.
e) Cualquier otro que se establezca reglamentariamente.

pdfelement

TÍTULO III

DE LOS BUQUES Y EMPRESAS MARITIMAS

CAPÍTULO I

DE LAS DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 34.- Obligación general

1. Todos los buques, embarcaciones, artefactos navales y empresas marítimas empresarios nacionales, antes de iniciar su actividad marítima o explotación naviera, deberán inscribirse en el Registro de Buques y Empresas Marítimas del Ministerio Encargado de la Marina Mercante.

2. Asimismo, se inscribirán en el Registro de Buques y Empresas Marítimas del Ministerio Encargado de la Marina Mercante las titularidades, vicisitudes y gravámenes sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales.

Elimina la filigrana digital ahora

3. También están obligados a inscribirse en el Registro de Buques y Empresas Marítimas del Ministerio Encargado de la Marina Mercante toda gente de mar, la tripulación y todo el personal de los buques, embarcaciones y artefactos navales.

Artículo 35.- Obligación de inscripción en los demás registros

1. La inscripción en el Registro de Buques y Empresas Marítimas no exime a los buques, embarcaciones, artefactos navales, empresas marítimas nacionales y la gente de mar la obligación del cumplimiento de los deberes de inscribirse en otros Registros públicos que existan y estén en vigor.

2. Será obligatoria la coordinación entre todos los Registros públicos, debiendo mantener una relación fluida entre todos y comunicarse los asientos anotaciones que se practiquen en sus respectivos registros a efectos de la seguridad jurídica.

3. Los titulares de los referidos Registros sólo tendrán competencia para expedir certificaciones del contenido que sea propio de los respectivos asientos a su cargo. No obstante, si se pidiere en uno de ellos certificación referida a extremos contenidos en el otro, deberá admitirse la solicitud y requerir del Registro competente que la expida.

Artículo 36.- Carácter del Registro de Buques y Empresas Marítimas

1. El Registro de Buques y Empresas Marítimas de la República de Guinea Ecuatorial, que está bajo la gestión y administración de la correspondiente Dirección General, es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de buques, embarcaciones, artefactos navales, empresas marítimas nacionales y de la gente de mar, así como todos los actos y negocios jurídicos relacionados con ellos.

Elimina la filigrana digital ahora

2. La organización y funcionamiento del Registro de Buques y Empresas Marítimas, así como los procedimientos, formalidades y requisitos de inscripción, se establecerán reglamentariamente.

Artículo 37.- Baja automática y simultanea del Registro de Buques y Empresas Marítimas

2. La inscripción en el Registro de Buques y Empresas Marítimas de los buques, embarcaciones, artefactos navales, empresas marítimas nacionales y la gente de mar implicará la baja automática y simultánea de cualquier otro Registro análogo.

pdfelement

Artículo 38.- Póliza de seguros

1. Todos los buques, embarcaciones o artefactos navales, están obligados a suscribir pólizas de seguro necesario para cubrir los daños y perjuicios en las que pudieran incurrir durante la explotación y navegación de los mismos con la cobertura, obligatoriedad y alcances necesarios, conforme se determine reglamentariamente y de acuerdo con las prácticas y reglas del sector.

2. El Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores de la República de Guinea Ecuatorial deban tener asegurada la responsabilidad que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance y cobertura de dicho seguro.

Artículo 39.- Negocios jurídicos y derechos sobre el buque

1. Los negocios jurídicos, la propiedad, la posesión y los demás derechos relativos al buque, embarcación o artefacto naval comprenderán sus partes integrantes y pertenencias, pero no afectarán sus accesorios, salvo pacto en contrario.

Elimina la filigrana digital ahora

2. No obstante, quedan exceptuadas las pertenencias inscritas en el Registro de Bienes Muebles a nombre de un tercero o que haya adquirido su dominio con fecha anterior al correspondiente negocio jurídico o acto generador de gravamen.

CAPÍTULO II

DE LOS BUQUES, EMBARCACIONES Y ARTEFACTOS NAVALES

Artículo 40.- Naturaleza jurídico-registral de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas

1. Todos los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas flotantes tienen la consideración de bienes muebles y deberán ser registrados conforme a esa calidad y calificación.

2. Las plataformas fijas tienen la consideración de bienes inmobiliarios por encontrarse permanentemente sujeta al fondo de las aguas marítimas, y deberán ser registrados conforme a esa calidad y calificación.

Artículo 41.-Identificación e individualización del buque

1. Todo buque, embarcación y artefacto naval se identifica por su nombre, número de matrícula, nacionalidad o pabellón, arqueo y, si procede, número OMI, atributos que lo individualiza y se adquiere una vez inscrito debidamente en el Registro de Buques y Empresas Marítimas.

2. Reglamentariamente se podrán establecer cualesquiera otros elementos y datos que puedan identificar e individualizar los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales.

Artículo 42.- Partes, pertinencias y accesorios del buque

Elimina la filigrana digital ahora

1. Todo buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante está compuesto por los elementos siguientes:

a) Partes integrantes que constituyen la estructura del buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante y que no pueden separarse del mismo sin menoscabo de su propia entidad;
b) Pertinencias, los que están destinados de forma permanente al servicio del buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante, pero que no integran su estructura;
c) Accesorios, los consumibles adscritos de un modo temporal al buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante.

2. Todo buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante conserva su identidad aun cuando sus partes integrantes o pertenencias sean sucesivamente sustituidas.

Artículo 43.- Adquisición del buque

1. La propiedad del buque, embarcación y artefacto naval se adquiere por ley, el contrato de construcción o compraventa, la posesión de buena fe o por su abandono.

2. Para adquirir la propiedad del buque, embarcación y artefacto naval por la posesión de buena fe, se requiere su tenencia durante tres años y con justo título debidamente registrado. Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años.

3. La adquisición del buque, embarcación y artefacto naval deberá constar en documento escrito elevado a escritura pública, y para que produzca efectos respecto de terceros deberá inscribirse en el Registro de Propiedad y Mercantil.

4. También deberán constar en escritura pública las modificaciones y cualquier gravamen respecto a la propiedad del buque, embarcación y artefacto naval.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 44.-Copropiedad de los buques, embarcaciones y artefactos navales

1. La copropiedad del buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija se regirá por la presente Ley y por las demás disposiciones legales vigentes en la materia.

2. Los copropietarios de un buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija participan con voz y voto en la organización, gestión y administración de la copropiedad, designando sus órganos de dirección y recibiendo la información necesaria sobre su actividad.

3. Todos los copropietarios serán responsables, en la proporción de su respectiva propiedad, sobre las operaciones, actividad y gastos del buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija, y participarán de la misma manera en sus beneficios.

Artículo 45.- Transmisión de la propiedad del buque

1. Los derechos de propiedad sobre cualquier buque, embarcación y artefacto naval se transmitirán por actos inter vivos, forzosamente o por mortis causa que deberán constar en documento público y se inscribirán en el Registro de Buques y Empresas Marítimas para los correspondientes efectos.

2. La transmisión inter vivos será voluntaria y libre, y se regirá por las disposiciones establecidas en la Ley.

3. La transmisión forzosa se ajustará a los procedimientos de apremio previstos en la Ley.

4. La transmisión mortis causa se verificará, comunicando a los copropietarios el fallecimiento de un titular de la copropiedad por el heredero o legatario y acreditando su título sucesorio.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 46.- Dotación de los buques

1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán tener el número de miembros de la dotación necesaria y capacitada profesionalmente para garantizar la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. Las empresas marítimas, navieros, armadores y propietarios estarán obligados a garantizar la dotación de sus buques, embarcaciones y artefactos navales con personal cualificado, promoviendo su formación y capacitación, y otorgándole un contrato laboral con la debida seguridad social.

CAPÍTULO III

DEL REGISTRO, MATRICULA Y ABANDERAMIENTODE BUQUES

Artículo 47.- Inscripción del buque en el Registro

En la inscripción de los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales se hará constar, a efectos de su identificación e individualización, todas sus circunstancias esenciales, sus modificaciones, los actos y contratos por los que se adquiera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o de derechos reales y cualquier otro que se establezca en la presente Ley o se determine reglamentariamente.

Artículo 48.- Matrícula del buque

1. La matrícula será la asignación de un código, integrado por números consecutivos o por números y letras, a un buque, embarcación o artefacto naval nacional y se llevará a cabo en el Registro de Buques y Empresas Marítimas,

Elimina la filigrana digital ahora

dependiente del Ministerio Encargado de la Marina Mercante para mantener la identificación y el control administrativo de los mismos.

2. Podrán matricularse como nacionales y enarbolar el pabellón de la República de Guinea Ecuatorial, los buques, embarcaciones y artefactos navales propiedad de las personas físicas y jurídicas de nacionalidad ecuatoguineana y de los extranjeros con residencia permanente o representación en la República de Guinea Ecuatorial.

Artículo 49.- Requisitos para la matricula del buque

1. Para proceder a la matrícula de un buque, embarcación o artefacto naval nacional en el Registro de Buques y Empresas Marítimas se deberán cumplirlos requisitos de presentación de la correspondiente solicitud, nacionalidad de sus titulares, inspecciones y verificaciones de seguridad, los del Registro de Propiedad y Mercantil, así como los establecidos en los Convenios internacionales o se determinen reglamentariamente.

Artículo 50.- Solicitud de la matrícula del buque

Podrán solicitar la matrícula de un buque, embarcación o artefacto naval y obtener el registro y el abanderamiento del mismo las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas de nacionalidad ecuatoguineana, los extranjeros con residencia permanente en la República de Guinea Ecuatorial o sus representantes legales.

Artículo 51.- Expedición de certificado de la matrícula del buque

Recibida la solicitud de matrícula del buque, embarcación o artefacto naval y verificadas las inspecciones previas correspondientes el Director General de Registro de Buques y Empresas Marítimas, expedirá el certificado de Matrícula que reflejará de forma literal el contenido del asiento obrante en la

Elimina la filigrana digital ahora

correspondiente hoja y acreditará que está legalmente matriculado en la República de Guinea Ecuatorial.

Artículo 52.- Abanderamiento y nacionalidad de buques

1. El abanderamiento es el acto que otorga el derecho a enarbolar el pabellón de la República de Guinea Ecuatorial. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales matriculados en el Registro de Buques y Empresas Marítimas estarán abanderados en la República de Guinea Ecuatorial y tendrán a todos los efectos la nacionalidad ecuatoguineana.

2. Las condiciones para la concesión del abanderamiento se regirán por lo dispuesto en la presente Ley y se determinará reglamentariamente.

Artículo 53.- Uso del pabellón nacional

Los buques, embarcaciones y artefactos navales podrán enarbolar el pabellón de la República de Guinea Ecuatorial y navegar bajo el mismo, solo y únicamente después de haber obtenido la Patente de Navegación o, en su caso, provisionalmente por medio de pasavante para que el adquirido en el extranjero pueda realizar los viajes necesarios para llegar a un puerto nacional.

Artículo 54.- Efectos del abanderamiento

El abanderamiento y la consiguiente adquisición de la nacionalidad ecuatoguineana someten a los buques, embarcaciones y artefactos navales debidamente matriculados, registrados y abanderados en el Registro de Buques y Empresas Marítimas a la jurisdicción del Estado de la República de Guinea Ecuatorial, tanto en el orden interno del país, como en las aguas internacionales o las jurisdiccionales de otro Estado, y no podrán estar simultáneamente matriculados en el registro de otros Estados, ni cambiar el pabellón nacional por otro, salvo el caso de abanderamiento temporal o mediante el correspondiente procedimiento de baja.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 55.- Abanderamiento provisional de buques

Los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales podrán ser abanderados provisionalmente en el extranjero y los extranjeros en la República de Guinea Ecuatorial, previa instrucción del correspondiente expediente de alta o baja en el Registro de Buques y Empresas Marítimas, y conforme a las condiciones y en aquellos casos que se determinen reglamentariamente.

Artículo 56.- Abanderamiento temporal de buques

1. Los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales arrendados por un residente en el extranjero podrán ser autorizados para abanderarse temporalmente en el Estado de residencia del arrendatario, en tanto dure el contrato de arrendamiento, y los extranjeros tomados en arrendamiento por residentes en la República de Guinea Ecuatorial, podrán ser autorizados a enarbolar el pabellón ecuatoguineano durante la vigencia del contrato.

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

Artículo 57.- La pérdida de la nacionalidad de procedencia

1. Los buques, embarcaciones y artefactos navales pierden la nacionalidad de procedencia cuando se haya acreditado el certificado de baja del anterior registro extranjero.

2. No se autorizará la matrícula o pasavante de un buque, embarcación y artefacto naval hasta que la autoridad del registro extranjero anterior haya acreditado la baja mediante el libramiento del correspondiente certificado.

3. No obstante, lo anterior, podrá realizarse la inscripción o concederse el pasavante, cuando la autoridad del registro de procedencia haya librado un

Elimina la filigrana digital ahora

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

Artículo 58.- Comienzo y cese del abanderamiento temporal de buques

1. Para el abanderamiento temporal de los buques, embarcaciones y artefactos navales en la República de Guinea Ecuatorial se requiere, además, la comprobación y certificación de la suspensión de la nacionalidad y del derecho a enarbolar el pabellón en el registro de procedencia.

2. Mientras no se dé cumplimiento el requisito previsto en el párrafo anterior, el Registro de Buques y Empresas Marítimas no practicará la anotación temporal en la hoja de asiento.

3. Cuando se produzca la baja del abanderamiento temporal de un buque, embarcación o artefacto naval del Registro de Buques y Empresas Marítimas de la República de Guinea Ecuatorial, la Autoridad marítima nacional, el Ministerio Encargado de la Marina Mercante, lo notificará al anterior Estado de pabellón.

Artículo 59. –Baja del Registro a causa de detenciones

Los buques, embarcaciones y artefactos navales de pabellón nacional que estén sujetos a inspección por el Estado rector del Puerto, podrán causar baja en el Registro de Buques y Empresas Marítimas, previa instrucción de expediente al efecto, en los supuestos que cuenten con dos o más detenciones en firme en los últimos tres años.

Artículo 60. – Denegación del abanderamiento de buques

El Registro de Buques y Empresas Marítimas podrá denegar el abanderamiento de buques, embarcaciones y artefactos navales en la República de Guinea Ecuatorial, que proceden de otros Registros, cuando mantienen la

nacionalidad anterior y no se dan baja de dichos registros, o hayan sido objetos de dos o más detenciones en los últimos años a la fecha de la presentación de la solicitud, o no reúnan los requisitos establecidos en esta Ley o se determinen reglamentariamente.

Artículo 61.- Garantías reales en caso de cambio definitivo de pabellón

1. No se autorizará la baja del buque en el Registro de Buques y Empresas Marítimas para su registro definitivo en el extranjero, salvo que se hayan cancelado previamente todas las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos en el Registro de Propiedad y Mercantil, o que se haya hecho constar en el mismo Registro el consentimiento por escrito de todos los titulares de esas hipotecas, cargas o gravámenes, o que se tratare de ejecución forzosa.

2. Asimismo, no se autorizará la adquisición del pabellón de la República de Guinea Ecuatorial, si no constare por escrito el consentimiento de todos los titulares de los gravámenes inscritos y no cancelados en el registro de procedencia.

Artículo 62.- Garantías reales en caso de cambio temporal de pabellón

1. No se autorizará el cambio temporal de pabellón a los buques matriculados en la República de Guinea Ecuatorial mientras 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 dichas hipotecas, cargas o gravámenes, conforme determinan el Código de la Marina Mercante de la CEMAC y el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1.993.

Elimina la filigrana digital ahora

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, el Registro de Buques y Empresas Marítimas anotará en la hoja de asiento correspondiente al buque el Estado cuyo pabellón el buque ha sido autorizado a enarbolar temporalmente, con comunicación al Registro de Propiedad y Mercantil, y 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 la República de Guinea Ecuatorial.

3. No se autorizará la concesión temporal del pabellón nacional a buques, si los interesados no presentaren ante el Registro de Buques y Empresas Marítimas la certificación emitida por el registro de procedencia que acredite la relación de hipotecas, cargas y gravámenes existentes, así como el consentimiento del cambio temporal prestado por los correspondientes acreedores de forma escrita.

4. El cambio temporal de pabellón no afectará a la determinación de la Ley aplicable a las hipotecas y demás gravámenes inscritos, que seguirá siendo la del registro que tenía el buque al constituirse la hipoteca y demás cargas y gravámenes.

Artículo 63.- Certificados y documentos obligatorios de los Buques Nacionales

Todo buque, embarcación o artefacto naval nacional, excepto las salvedades y especialidades previstas en los Convenios internacionales y atribuidas a cada uno, o afecten a la sanidad exterior y al régimen aduanero, o que puedan establecerse reglamentariamente, deberá estar provisto de los certificados y documentos siguientes:

1) Certificado de Matricula. Este refleja de forma literal el contenido del asiento de la correspondiente hoja del registro del buque y sirve de título

Elimina la filigrana digital ahora

de nacionalidad ecuatoguineana del mismo, acreditando que está legalmente matriculado en la República de Guinea Ecuatorial.

2) Patente de navegación. Este título de navegación acredita la nacionalidad ecuatoguineana del buque, le autoriza navegar enarbolando el pabellón nacional y legitima la identidad al capitán, patrón o a la persona a la que ha sido conferido el mando del buque.
3) Licencia de navegación. Este título de navegación acredita la nacionalidad ecuatoguineana del buque, le autoriza navegar enarbolando el pabellón nacional sin incluir en su tripulación los marinos profesionales.
4) Certificado de Navegabilidad. Este acredita y garantiza que el buque reúne las condiciones para navegar.
5) Documento de cumplimiento (Código IGS - SOLAS). Este acredita que la empresa marítima o naviera cumple los requisitos previstos en el Código IGS, y se expide a favor de la misma.
6) Certificado de gestión de la seguridad (Código IGS – SOLAS). Este documento se expide a favor de un buque como prueba y testimonio de que la empresa marítima o naviera y su gestión a bordo del referido buque se ajustan al Sistema de gestión de la seguridad aprobado, conforme al Código IGS.
7) Certificado de Francobordo o exención de francobordo (Líneas de Carga). Este determina y testimonia el calado máximo permitido a cada buque, calculado en la mitad de la eslora para poder mantener el equilibrio.
8) Certificado de seguridad de buque de pasaje (SOLAS). Este se expide a favor de un buque que cumpla las exigencias del Convenio SOLAS en cuanto al equipo, equipamiento y medidas de seguridad para pasajeros.
9) Certificado Internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (MARPOL). Este se expide a favor de un buque que cumpla las exigencias del Convenio MARPOL en cuanto a las medidas de prevención y protección de contaminación del medio ambiente marino por hidrocarburos.
10) Certificado de arqueo del buque (Convenio ARQUEO). Este acredita y testimonia el tamaño, volumen y tonelaje de cada buque, medido conforme a las reglas internacionales.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

11) Certificado de seguridad del equipo de buque de carga (SOLAS). Este se expide a favor de un buque que cumpla las exigencias del Convenio SOLAS en cuanto al equipo de seguridad para la carga.

12) Certificado de seguridad de construcción de buque de carga (SOLAS). Este se expide a favor de un buque que cumpla las exigencias del Convenio SOLAS en cuanto al equipo, equipamiento y medidas de seguridad para la carga.

13) Certificado de seguridad radioeléctrica y señales ópticas del buque (SOLAS). Este se expide a favor de un buque que cumpla las exigencias del Convenio SOLAS en cuanto a la seguridad de las instalaciones eléctricas, comunicaciones, radiocomunicaciones y sistemas informáticos.

14) Rol de tripulación o de despacho y dotación del buque. Este título de navegación acredita el viaje que está realizando el buque, y el cumplimiento previo de todos los requisitos legales y reglamentarios para su despacho. En el Rol se expresarán la identidad, nacionalidad, puesto a bordo, titulación, certificados de capacitación y fechas de enrolamiento y desenrollamiento de todos los miembros de la dotación, así como los nombres y dirección de su propietario o armador responsable, las características del buque y el compromiso del capitán o patrón de cumplir las leyes ecuatoguineanas.

15) Diario de navegación. En este se anotarán, por singladuras, todos los acontecimientos relevantes ocurridos durante la navegación, así como los actos del capitán cuando actúe en el ejercicio de funciones públicas.

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

17) Cuaderno de Bitácora. En este libro los oficiales de puente o los pilotos de guardia registrarán cuantas vicisitudes náuticas y meteorológicas se produzcan durante la navegación.

18) Certificados de seguros. Estos acreditarán que el buque posee la póliza de seguro de una entidad aseguradora a efectos de garantizar

Elimina la filigrana digital ahora

cualquier responsabilidad en que pueda incurrir o derivarse de su actividad.

19) Libro de disciplina. En este el capitán o patrón del buque, con independencia de las anotaciones registradas en el Diario de navegación, anotará todas las infracciones administrativas y penales cometidas a bordo del buque por los tripulantes, pasajeros y otros sujetos que se encuentren a bordo del mismo durante la travesía del puerto de salida al del destino, así como las infracciones disciplinarias internas existentes en el buque.

20) Certificado internacional de protección del buque (Código PBIP). Este certificado acredita que el buque se había sometido a las verificaciones obligatorias y que cumple las exigencias del código PBIP.

21) Certificado de aprobación de los dispositivos de salvamento. Este certificado acredita que los dispositivos de salvamento del buque reúnen las condiciones y características exigidas y que cumple los requisitos del código IDS.

22) Plan de protección del buque (Código PBIP). Este documento acredita que hay un plan elaborado para asegurar la aplicación a bordo del buque de medidas destinadas a proteger a las personas que se encuentren a bordo, la carga, las unidades de transporte, las provisiones de a bordo o el buque de los riesgos de un suceso que afecte a la protección marítima.

23) Registro sinóptico continuo (SOLAS). Este documento se expide a favor del buque con la finalidad de que haya a bordo un historial del mismo que contenga toda la información sobre dicho buque.

24) Certificado internacional para el transporte de productos químicos peligrosos (Código CIQ y Código CGrQ). Este se expide a favor de un buque que cumpla las exigencias de estos códigos y es apto para transportar dichos productos.

25) Certificado internacional para el transporte de gases licuados (Código CIG). Este se expide a favor de un buque que cumpla las exigencias de este código y es apto para transportar gases licuados.

26) Certificado Internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas – Certificado SNL (MARPOL). Este se expide a favor de un buque que cumpla las exigencias del Convenio

Elimina la filigrana digital ahora

MARPOL en cuanto a las medidas de seguridad para el transporte de dichas sustancias.

27) Libro de registro de hidrocarburos (MARPOL). (MARPOL). Este documento es para los petroleros cuyo arqueo sea igual o superior a 150 y para no petroleros igual o superior a 400, en que se anotarán las operaciones en los espacios de máquinas y de carga/lastrado.

28) Libro de registro de carga (MARPOL). Este documento se expide al buque para anotar la carga, que puede formar parte del diario de navegación o no.

29) Documento de dotación mínima de seguridad (SOLAS). Este acredita y certifica que el buque posee la dotación mínima que garantice la seguridad del mismo.

30) Libro de basura (MARPOL). Este documento sirve para anotar el proceso de uso de la basura y su volumen y se expide a los buques, plataformas fijas o flotantes y embarcaciones o artefactos navales que puedan transportar 15 o más personas o realicen viajes a puertos o terminales marítimos mar adentro o se empleen en la exploración o explotación del fondo marino.

31) Cualquier otro que establezca la presente Ley, los Convenios internacionales o reglamentariamente.

Artículo 64.- Expedición, renovación y retirada de certificados y documentos

1. Los certificados y documentos a que se refiere el artículo anterior serán expedidos por la Autoridad Marítima Nacional, el Ministerio Encargado de la Marina Mercante o sus órganos, y se ajustarán a los modelos aprobados por dicha Autoridad, debiendo ser renovados en el término que se señalare para cada uno de ellos.

2. Los Diarios de navegación, los cuadernos de máquinas y de bitácora y los demás libros deberán estar foliados, rubricados y sellados por la Autoridad marítima nacional. Los asientos de los mismos deberán ser sucesivos,

Elimina la filigrana digital ahora

fechados, firmados por el capitán, el oficial, el piloto o el jefe del servicio a quien corresponda la responsabilidad.

3. Los referidos certificados y documentos podrán ser expedidos en soporte electrónico, conforme se determine reglamentariamente.

4. La Autoridad marítima nacional podrá acordar la retirada de los referidos certificados y documentos antes del vencimiento de su periodo de validez en el caso que el buque incumpla las condiciones para su expedición o incurra en violaciones de las leyes y de la normativa marítima internacional.

Artículo 65.- Conservación, custodia y exhibición de certificados y documentos

1. Los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales llevarán a bordo todos los certificados y documentos obligatorios que estarán bajo la custodia directa del capitán o, en su caso, del oficial de protección del buque (OPB), y no deberán contener interlineaciones, raspaduras ni enmiendas.

2. Los referidos certificados y documentos deberán conservarse durante el periodo de tiempo de su validez, salvo que tuviera lugar el cambio de nombre, matrícula, propiedad o pabellón del buque.

3. En los supuestos de cambio de propiedad o de pabellón, los aludidos certificados y documentos serán depositados en el Registro de Buques y Empresas Marítimas del Ministerio Encargado de la Marina Mercante Autoridad Marítima Nacional.

4. El capitán deberá exhibir los certificados y documentos obligatorios del buque a solicitud de la autoridad marítima nacional, de los inspectores de buques o de los inspectores que realicen el control del buque por el Estado rector del puerto.

Elimina la filigrana digital ahora

5. Asimismo, el capitán deberá expedir copia certificada de los asientos pertinentes del Diario de navegación a toda persona que alegue un interés legítimo. En caso de negativa, el interesado podrá dirigirse a la autoridad marítima en cuyo ámbito se encuentre el buque, o aquélla de su matrícula, a fin de que se obligue al capitán o armador a expedir y entregar por su conducto la copia interesada. Esta solicitud se tramitará salvo que el solicitante carezca patentemente de interés legítimo.

Artículo 66.- Inscripción de embarcaciones de recreo y tradicionales

Todas las embarcaciones de recreo o deportivas y tradicionales se inscribirán en el Registro de Buques y Empresas Marítimas del Ministerio Encargado de la Marina Mercante en el libro correspondiente conforme se establezca reglamentariamente, y debiendo cumplir las condiciones y medidas de seguridad que se determinen.

CAPÍTULO IV

EMPRESAS MARITIMAS Y EXPLOTACION NAVIERA

Artículo 67.-Empresas Marítimas

A los efectos de la presente Ley, se entiende por empresas marítimas toda persona física o jurídica que desarrolla cualquier actividad que tenga relación con la mar y con los puertos y esté debidamente constituida y legalizada conforme a la legislación de la República de Guinea Ecuatorial, y que comprenden las siguientes:

a) Empresa naviera, la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.
b) Empresa o agencia consignataria, la persona física o jurídica, cuya actividad consiste en consignar buques y tramitar sus expedientes, tanto de

Elimina la filigrana digital ahora

llegadas como de salidas, actuando en nombre y representación del armador, naviero o del propietario del buque.

c) Empresa estibadora, la persona física o jurídica que se ocupa de la manipulación de la carga en los puertos y a bordo de los buques, incluido el almacenamiento de la misma.
d) Empresa o agencia transitaría, la persona física o jurídica que se dedica a la intermediación y gestión del transporte marítimo de mercancías y a los trámites aduaneros de las mismas.
e) Comisarías de averías, la persona física o jurídica que se ocupa del peritaje e inspección de los daños causados a la mercancía o carga durante el transporte de la misma o en caso de algún siniestro.
f) Cualquier otro operador marítimo-portuario, la persona física o jurídica que se dedica a la prestación de servicios de practicaje, remolque, balizaje etc.

pdfelement

Artículo 68.- Inscripción en el Registro de Buques y Empresas Marítimas

1. En la inscripción de las empresas marítimas en el Registro de Buques y Empresas Marítimas se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.

2. A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, el solicitante deberá aportar, además de los demás documentos, los estatutos de la empresa debidamente legalizados y autorizados por el Notario y la correspondiente certificación expedida por el Registro de Propiedad y Mercantil.

Artículo 69.- Responsabilidad civil

1. Las empresas navieras nacionales estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación y

Elimina la filigrana digital ahora

navegación de sus buques, embarcaciones y artefactos navales en los términos que reglamentariamente se determinen y de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.

2. El propietario, armador o naviero del buque, embarcación y artefacto naval son civilmente responsables de los actos del Capitán o Patrón, y de las obligaciones contraídas por estos para la explotación y durante la navegación del mismo.

Artículo 70.- Obligaciones específicas de la empresa consignataria de buques

1. La empresa consignataria de buques tendrá las obligaciones siguientes:

a) El pago de las cuantías resultantes de las liquidaciones practicadas por las autoridades marítimas y portuarias en concepto de tasas, tarifas y demás cuotas que se establezcan legal y reglamentariamente por la estancia del buque consignado.
b) Cuando el buque no estuviera consignado, estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán o patrón del buque.

2. En ambos casos, el naviero y el propietario del buque estarán obligados con carácter solidario.

3. La presentación y depósito de las garantías económicas o avales bancarios suficientes ante la Autoridad portuaria para asegurar el cumplimiento de las obligaciones contraídas con las autoridades marítimas y portuarias.

4. La renuncia unilateral a la consignación del buque, debiendo comunicarlo de forma fehaciente y por escrito a la Autoridad marítima y portuaria, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes.

Elimina la filigrana digital ahora

República de Guinea Ecuatorial
PRESIDENCIA

Núm. .....
Ref. .....
Secc.....

Artículo 71.- Importación y exportación de buques

1. Las empresas marítimas nacionales podrán importar los buques, embarcaciones y artefactos navales precisos para su actividad, previa acreditación de su baja en el registro de procedencia y la verificación de los controles técnicos referentes a la seguridad marítima, protección del medio ambiente marino u otros pertinentes, conforme a la legislación vigente.

2. Las empresas marítimas nacionales podrán exportar libremente los buques, embarcaciones y artefactos navales de su propiedad. Dicha libertad se ajustará a las reglas siguientes:

1ª) Que las solicitudes de baja en el Registro serán presentadas por el titular registral del buque ante la Dirección General de Registro de Buques y Empresas Marítimas, que deberán resolverse dentro del término de treinta días, transcurrido el cual sin resolución alguna se entenderá concedida la baja;

2ª) Que la Dirección General de Registro de Buques y Empresas Marítimas deberá notificar a los acreedores con derechos inscritos, la existencia del expediente de baja en el Registro para que puedan ejercitar el derecho que les corresponda;

3ª) Que el acreedor podrá exigir, previamente a la exportación, que la Empresa marítima preste garantía suficiente ejecutable sobre bienes o derechos en territorio de la República de Guinea Ecuatorial o que el naviero consigne el importe de la deuda en la forma prevista en la legislación vigente, cuando sobre dichos buques, embarcaciones y artefactos navales existan cargas, gravámenes o créditos marítimos privilegiados reconocidos por las leyes e inscritos en el Registro de Buques y Empresas Marítimas o en el Registro Mercantil.

4ª) Que en circunstancias excepcionales y por razones de interés general, seguridad o defensa nacional o necesidad esencial y urgente del transporte

Elimina la filigrana digital ahora

marítimo, el Gobierno podrá establecer reglamentariamente las condiciones o restricciones aplicables a la exportación de buques mercantes, cuyas medidas tendrán vigencia mientras persistan las mencionadas circunstancias.

Artículo 72.- Explotación naviera

1. Los buques, embarcaciones y artefactos navales podrán ser explotados en régimen de navegación interior, de cabotaje, exterior o comercio internacional, así como por línea regular o no regular y por sus especialidades.

3. Los buques, embarcaciones y artefactos navales con finalidades especiales, los de recreo o deportivos y las embarcaciones tradicionales se explotarán de acuerdo a sus especialidades y conforme se determine reglamentariamente.

Artículo 73.- Conferencias marítimas

1. Se entiende por conferencia marítima un grupo constituido por dos o más Empresas navieras que prestan servicios regulares de transporte internacional de carga en una o varias rutas particulares, dentro de determinados límites geográficos y que han concertado un acuerdo o arreglo, cualquiera que sea su naturaleza, dentro de cuyo marco actúan ateniéndose a unos fletes uniformes o comunes o a cualesquiera otras condiciones convenidas en lo que respecta a la prestación de servicios regulares.

2. Las conferencias marítimas deberán garantizar una oferta de servicios suficiente y eficaz, teniendo en cuenta los intereses de los usuarios, y estar sometidas a la competencia de los servicios regulares no integrados en las mismas y, en su caso, de los servicios no regulares que operen en dichas rutas, respetando las reglas de competencia sobre partes sustanciales del mercado en el que prestan sus servicios y evitando crear situaciones dominantes por parte de las Empresas integradas en las mismas.

Elimina la filigrana digital ahora

3. Se reserva el derecho del Gobierno de la República de Guinea Ecuatorial de utilizar libremente la parte sustancial de dicho mercado que le corresponde, cuando fuere necesario y conforme se determine reglamentariamente.

4. Los usuarios de los servicios de las líneas regulares conferenciadas podrán constituir organizaciones con el objeto de defender sus intereses respecto a las condiciones de las tarifas, calidad y regularidad en que se prestan servicios, y de ofrecer asesoramiento a sus miembros.

Artículo 74.- Obligaciones de información y consulta

1. Las conferencias marítimas, cuyos buques hagan escala en puertos de la República de Guinea Ecuatorial para cargar o descargar mercancías, deberán comunicar al Ministerio encargado de la Autoridad marítima nacional cuantos acuerdos de distribución de cargas, escalas o salidas hayan concluido, los documentos directamente relacionados con dichos acuerdos, las tarifas y demás condiciones de transporte marítimo

2. Las conferencias marítimas y los usuarios de los servicios de las líneas regulares conferenciadas deberán efectuar consultas mutuas para mejorar la prestación de dichos servicios, las tarifas y el funcionamiento del transporte marítimo.

CAPÍTULO V

INSCRIPCIONES DE BUQUES Y EMPRESAS MARITIMAS EN EL REGISTRO DE LA PROPIEDAD Y MERCANTIL

Artículo 75.- Obligación general

1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales deberán obligatoriamente inscribirse en el Registro de la Propiedad y Mercantil

Elimina la filigrana digital ahora

del lugar de su matrícula o en que se construyan, a los que se aplicarán lo previsto en la presente Ley y, con carácter supletorio, las disposiciones de la Ley y el Reglamento Hipotecarios en cuanto sean aplicables.

2. Asimismo, estarán obligadas las empresas marítimas inscribirse previamente en el Registro de la Propiedad y Mercantil, conforme determinan la presente Ley y las demás disposiciones legales.

76.- Principios rectores de la inscripción de buques y empresas marítimas Artículo

La inscripción de buques en el Registro de Propiedad y Mercantil se ajustará a los principios siguientes:

a) Principio de titulación pública. La inscripción se practicará en virtud de escritura pública, póliza intervenida por notario, resolución judicial firme o documento administrativo expedido por la Autoridad marítima nacional. Los Servicios consulares de la República de Guinea Ecuatorial en el extranjero que autorice una escritura pública o intervenga una póliza relativa a buques, embarcaciones o artefactos navales deberá obtener del Registro de Propiedad y Mercantil y con carácter previo, la oportuna información sobre la situación de dominio, cargas y gravámenes, que deberá presentar, directamente o por testimonio, a los interesados.
b) Principio de legalidad. El Registrador de Propiedad y Mercantil calificará bajo su responsabilidad la legalidad de las formas y solemnidades de todos los documentos que se presenten para solicitar la inscripción de buques, embarcaciones y artefactos navales, así como la capacidad y legitimación de los que los otorguen o suscriban y la validez de su contenido, por lo que resulte de ellos y de los asientos del registro.

c) Principio de legitimación y garantía jurisdiccional. El contenido de las inscripciones, certificaciones y demás documentos del Registro de Propiedad y Mercantil se presume exacto y válido, cuyos asientos

Elimina la filigrana digital ahora

registrales están garantizados por los juzgados y tribunales y producen todos sus efectos mientras no se inscriba la declaración judicial de su inexactitud o nulidad.

d) Principio de imposibilidad o validez de documentos no inscritos. Los actos y documentos sujetos a inscripción que no estén debidamente inscritos o anotados en el Registro de Propiedad y Mercantil no perjudican a terceros de buena fe.

e) Principio de fe pública registral o no convalidación de actos y documentos. La inscripción no convalida los actos, documentos o contratos que sean nulos con arreglo a las leyes. La declaración de inexactitud o nulidad no perjudicará los derechos de terceros que reúnan los requisitos establecidos en la Ley Hipotecaria.

f) Principio de Publicidad. El Registro de Propiedad y Mercantil, respecto a los buques y empresas marítimas, tiene carácter público y cualquier persona podrá obtener información sobre el contenido de sus asientos en la forma que se determine reglamentariamente.
El dominio y la existencia o libertad de cargas y gravámenes de los buques sólo podrán acreditarse en perjuicio de tercero por certificación del Registrador, salvo lo dispuesto en la presente ley para los privilegios marítimos.
Simultáneamente a la devolución de los títulos que inscriba, deberá el registrador expedir, en documento separado, certificación de dominio y cargas.

Artículo 77.-Bienes y actos inscribibles

A los efectos de la presente ley, se inscribirán o se anotarán en el Registro de Propiedad y Mercantil los bienes y actos siguientes:

a) Los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales de la República de Guinea Ecuatorial a fin de acreditar la propiedad ante el Registro de Buques y Empresas Marítimas, siendo potestativa la inscripción de los que sea propiedad del Estado y los de recreo y deportivos.

Elimina la filigrana digital ahora

b) Los buques, embarcaciones y artefactos navales en construcción, siendo obligatoria su inscripción cuando vayan a ser hipotecados, conforme a lo establecido en la presente ley.
c) Los actos y contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales, así como la constitución, modificación y cancelación de gravámenes o limitaciones de disponer, embargos judiciales o administrativos que recaigan sobre los mismos, arrendamientos y aquellos negocios jurídicos previstos en los convenios internaciones, disposiciones legales especiales o que se determinen reglamentariamente.
d) Los actos y contratos relativos a los buques, embarcaciones y artefactos navales en construcción.
e) Los derechos de garantía, reservas de dominio y prohibiciones de disponer, arrendamientos financieros, embargo o secuestro judicial o administrativo y demás gravámenes sobre los buques y embarcaciones de recreo o deportivos.
f) Las pertenencias del buque, embarcación o artefacto naval, cuyo dominio corresponde a un tercero.
g) Los actos y documentos relativos a la constitución de las empresas marítimas, así como sus modificaciones, cargas y gravámenes.
h) Cualquier otro acto, negocio jurídico o bien previsto en la presente ley y los convenios internacionales.

Artículo 78.- Inscripción de buques

1. La primera inscripción de los buques, embarcaciones y artefactos navales se practicará en el Registro de Propiedad y Mercantil designado del lugar de su matrícula y, la de los buques en construcción, en el del lugar en que se construyan.

2. La primera inscripción de cada buque, embarcación y artefacto naval 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 Marítimas del

Elimina la filigrana digital ahora

Ministerio Encargado de la Marina Mercante, acompañada del título de adquisición, que deberá constar en escritura pública, póliza intervenida por notario, resolución judicial firme o documento administrativo expedido por la Autoridad Marítima Nacional, 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.

3. Las sucesivas inscripciones se practicarán a continuación de la anterior y podrán ser de cualquier acto o negocio jurídico relacionado con el buque, embarcación o artefacto naval.

4. Los actos y contratos relativos a los buques, embarcaciones y artefactos navales en construcción se inscribirán en un Libro Especial habilitado en el Registro de Propiedad y Mercantil hasta que se trasladen al Libro de Buques construidos después de su construcción.

5. La inscripción de buques y embarcaciones de recreo y deportivos en el Registro que se hallaren embargados o requisados judicial o administrativamente, así como los demás derechos y gravámenes sobre los mismos, se practicarán una vez cumplidos los requisitos para la constitución de la garantía de que se trate o en mérito de la resolución judicial o administrativa firme.

6. No se inscribirá ni se anotará en el Registro cualquier otro acto, negocio jurídico o resolución judicial o administrativa relativa al buque, embarcación y artefacto naval, si la persona que lo otorgue o aquella contra quien se dirija no tenga previamente inscrito su derecho.

Artículo 79.- Exclusión de la obligación de Inscripción de buques

1. Se podrán excluir de la obligación de inscripción en el Registro de Propiedad y Mercantil determinadas embarcaciones y artefactos navales,

especialmente los que ya estuvieran matriculados o inscritos en otros Libros o registros, y las tradicionales.

2. La exclusión de la referida obligación se determinará reglamentariamente, considerando el tipo de embarcación o artefacto naval.

Artículo 80.- Cancelación del Asiento o folio registral del buque

1. El asiento o folio registral del buque, embarcación y artefacto naval se cancelará mediante una diligencia de cierre a continuación de la última inscripción, practicada en virtud de comunicación del Registro de Buques y Empresas Marítimas, que haga constar la baja del mismo.

2. No obstante, lo anterior, y mientras resultaren cargas y gravámenes sobre el buque, embarcación y artefacto naval no se practicará la cancelación y cierre de su asiento o folio registral hasta que se justifique la liquidación de los mismos mediante documento público.

Artículo 81.- Efectos del cambio temporal de matrícula y de pabellón

1. El cambio de matrícula de un buque, embarcación o artefacto naval no conllevará obligatoria y necesariamente la inscripción del mismo en otro Registro de Propiedad y Mercantil de aquel en que se halle inscrito.

2. El cambio temporal de pabellón del buque no conllevará obligatoriamente la cancelación del asiento o folio registral del mismo en el Registro de Propiedad y Mercantil, ni afectará las hipotecas y demás gravámenes inscritos en el mismo, debiendo notificar al Estado cuyo pabellón se enarbola temporalmente, que dicho buque se encuentra inscrito en el Registro de Propiedad y Mercantil de la República de Guinea Ecuatorial, con o sin cargas y gravámenes.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 82.- Impugnabilidad de derechos inscritos de los buques de recreo y deportivos

Los derechos de garantía, reservas de dominio y prohibiciones de disponer, arrendamientos financieros y demás gravámenes inscribibles impuestos sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales de recreo y deportivos sólo serán oponibles e impugnables frente a terceros, si figuran inscritos en el Registro de Propiedad y Mercantil

TÍTULO IV
DE LA TRIPULACION DEL BUQUE, SU FORMACION Y TITULACION

CAPÍTULO I

DE LA DOTACION DE LOS BUQUES

Artículo 83.- Tripulación de los buques

1. A los efectos de la presente ley, se considerará tripulación el conjunto de personas contratadas por el armador o por terceros en nombre y representación de aquel, que presten servicio a bordo de un buque, embarcación y artefacto naval, excluyendo de ella cualquier persona, cuya actividad laboral no se encuentra en el mismo.

2. No se considerarán tripulantes de los buques, embarcaciones y artefactos navales al personal técnico que realice las funciones de instrucción, capacitación, supervisión y administración de los mismos, o las personas que instruyan, capaciten o supervisen a los tripulantes de los buques pesqueros en las actividades de captura, manejo o proceso de recursos pesqueros.

3. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán a todos los tripulantes que presten sus servicios en buques nacionales, sin perjuicio de las

Elimina la filigrana digital ahora

especialidades y peculiaridades que se establezcan reglamentariamente, según los tipos de buques, embarcaciones y artefactos navales y de la naturaleza de la actividad a que se dedican.

Artículo 84.- Dotación mínima de seguridad para los buques

1. El número y capacitación profesional de los tripulantes de los buques y sus condiciones de aptitud deberán garantizar en todo momento la seguridad del buque en la navegación y la vida humana en el mar, así como la protección del medio ambiente marino y la prevención de la contaminación del mismo.

2. El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como la Autoridad marítima nacional, establecerá para cada buque nacional la dotación mínima de seguridad atendiendo a sus circunstancias técnicas, de navegación y de tráfico, así como al régimen y organización del trabajo a bordo, y expedirá a su favor el Certificado de Dotación Mínima de Seguridad, que deberá llevarse a bordo y exhibirse ante las autoridades del Estado del puerto que así lo soliciten.

Artículo 85.- Tripulación de a bordo del buque

1. A los efectos de la presente ley, constituyen las categorías básicas de la tripulación de a bordo de un buque:

a) Capitán.
b) Oficiales.
c) Personal subalterno.

2. Las personas que integren las referidas categorías deberán estar en posesión de las titulaciones profesionales o certificados de especialidad correspondientes para poder ejercer como tripulante del buque.

Artículo 86.- Nacionalidad de la tripulación del buque

Elimina la filigrana digital ahora

El capitán, el primer oficial de cubierta, los demás oficiales o jefes de áreas y el resto del personal de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad ecuatoguineana, salvo en los supuestos en que no existan nacionales con capacitación profesional o certificados de especialidad en la categoría a que se refiera, estos empleos podrán ser desempeñados por ciudadanos de un Estado miembro de la CEMAC, por los Estados de la CEDAO, por personas de otra nacionalidad que cumplan con los requisitos que se establezcan reglamentariamente, y previa autorización del Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como autoridad marítima nacional.

Artículo 87.- Embarque y desembarque de la tripulación

El embarque o desembarque de la tripulación de los buques nacionales se efectuarán bajo el control y supervisión de la Autoridad marítima nacional y por el capitán del buque en los puertos nacionales, y por este último en los puertos extranjeros, debiendo practicar las diligencias de enrolamiento y desenrollamiento en el Rol de Despacho y Dotación y en las Libretas marítimas de los tripulantes, salvo en los supuestos de auto despacho por el capitán que se determine reglamentariamente.

CAPÍTULO II

DE LA CONTRATACION DE LA TRIPULACION DE LOS BUQUES

Artículo 88.- Contrato de enrolamiento marítimo

1. Todo contrato celebrado entre un armador o su representante y un tripulante para prestar servicio a bordo de un buque, embarcación o artefacto naval deberá ajustarse a lo dispuesto en la presente ley, la legislación laboral y en los convenios internacionales, redactarse por escrito firmado voluntariamente por ambas partes e indicar la duración del mismo, la función a desempeñar en buque, el salario y sus complementos y los demás derechos laborales que le corresponden al tripulante y sus obligaciones.

Elimina la filigrana digital ahora

2. La regla es el contrato de enrolamiento marítimo de duración indefinida, reconociendo la posibilidad de concertar contrato de duración determinada o por viaje, que se determinarán reglamentariamente.

Artículo 89.- Periodo de prueba

1. El periodo de prueba no podrá superar los tres meses desde la fecha de admisión del tripulante, durante el cual cualquiera de las partes podrá rescindir el contrato, previa notificación por escrito a la otra parte.

2. Cuando se rescinda el contrato durante dicho periodo de prueba, el armador deberá asumir los gastos de repatriación del tripulante hasta el lugar habitual de su residencia.

pdfelement

Artículo 90.-Refrendo del contrato de enrolamiento marítimo

El contrato de enrolamiento marítimo deberá ser refrendado por la Autoridad marítima nacional, la cual podrá denegar el refrendo del mismo, cuando contenga alguna clausula contraria a las disposiciones legales vigentes o pueda generar perjuicio al tripulante.

Artículo 91.-Seguridad social

1. Todo tripulante con contrato de enrolamiento marítimo gozará de todos los derechos a la seguridad social, debiendo ser asegurado por el armador en la entidad aseguradora nacional en el marco de un régimen de seguro para cubrir los posibles riesgos relacionados con su trabajo, las enfermedades profesionales y los gastos médico - farmacéutico, así como garantizar las demás indemnizaciones y prestaciones.

2. El armador estará obligado a contratar un seguro especial para cubrir los riesgos y enfermedades particulares relacionados con el oficio de cada

Elimina la filigrana digital ahora

tripulante hasta su total curación, restablecimiento o declaración de enfermedad incurable o crónica.

3. Los agentes o representantes de armadores extranjeros, que contraten en la República de Guinea Ecuatorial a marinos nacionales o residentes para prestar servicios en buques extranjeros estarán obligados a concertar un seguro que otorgue indemnizaciones de cuantía similar a las establecidas en el régimen de la Seguridad social nacional para los casos de muerte, incapacidad por accidente y repatriación.

Artículo 92.- Contratación fraudulenta de los marinos

1. La contratación de los marinos no podrá ser objeto de una actividad ejercida por persona física o jurídica con fines lucrativos, considerando fraudulenta e ilegal la colocación de los mismos con dichos fines.

2. La contratación de los marinos deberá realizarse gratuitamente por agencias de contratación, constituidas asociativamente por armadores y marinos, o por la Autoridad marítima nacional.

3. Ninguna operación de contratación de los marinos en un buque podrá dar lugar a que la gente de mar pague una remuneración cualquiera, directa o indirectamente, a una persona física o jurídica para la colocación y empleo de los mismos.

Artículo 93.- Validez y nulidad del contrato de enrolamiento marítimo

3. El contrato de enrolamiento marítimo será válido, si las partes expresan libremente sus voluntades, por escrito y reúne los requisitos establecidos en la presente ley, la legislación laboral y en los convenios internacionales.

Elimina la filigrana digital ahora

4. Será nulo de pleno derecho el contrato de enrolamiento marítimo que no cumple con lo previsto en el párrafo anterior y no esté refrendado por la Autoridad marítima nacional, y cuyas estipulaciones no se adjunten al rol de tripulación.

Artículo 94.- Terminación del contrato de enrolamiento marítimo

El contrato de enrolamiento marítimo se resolverá por alguna de las causas siguientes:

a) Fallecimiento del tripulante.
b) Despido del tripulante.
c) Desembarco por expiración del contrato determinado o por viaje.
d) Renuncia del tripulante.
e) Acuerdo mutuo de las partes.
f) Desembarco del tripulante por inaptitud física, psíquica enfermedad incurable o crónica debidamente declarada por servicios médicos.
g) Venta, captura, naufragio o declaración de navegabilidad del buque.
h) Baja del tripulante en el Registro de Buques y Empresas Marítimas.

pdfelement

Artículo 95.- Obligación de preaviso

Para el contrato de enrolamiento marítimo de duración indefinida y en el caso de despido del tripulante o de renuncia por este, se deberá comunicar el preaviso por escrito a la otra parte con una antelación de un mes, condición que se estipulará en el contrato.

Artículo 96.- Liquidación del tripulante

1. Todo tripulante tendrá derecho a la liquidación tras la resolución del contrato de enrolamiento marítimo, sea cual fuere la causa, en la que se incluirán todos los derechos adquiridos por él relativos al salario, horas extras, bonificaciones y, en su caso, las indemnizaciones, que se calcularán conforme determinen la legislación laboral.

Elimina la filigrana digital ahora

2. En caso de fallecimiento del tripulante, también se practicará la liquidación, cuyo resultado se entregará a los derechohabientes del finado.

Artículo 97.- Indemnización al tripulante

1. En caso de despido declarado improcedente o injustificado, el tripulante tendrá derecho a una indemnización que se calculará en base a su salario, la naturaleza de los servicios prestados, el perjuicio causado por el despido y conforme determine la legislación laboral.

2. También el tripulante tendrá derecho a una indemnización por daños y perjuicios, cuando la recisión del contrato de enrolamiento marítimo se fundare en el incumplimiento de las obligaciones por parte del armador o su representante.

3. No tendrá derecho a una indemnización el tripulante, cuando el despido haya sido procedente o justificado, pudiendo ser condenado al pago de una indemnización por daños y perjuicios causados al armador por la ruptura del contrato.

4. No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, el tripulante tendrá derecho al percibo del resultante de la liquidación practicada, si la hubiere, y después de desglosado el importe correspondiente al pago de la indemnización por daños y perjuicios.

Artículo 98.- Obligaciones del tripulante

Para con el armador o su representante, el tripulante tendrá las obligaciones siguientes:

a) Presentar al armador o su representante las titulaciones o certificados que acreditan su formación y capacitación profesional.

Elimina la filigrana digital ahora

b) Prestar el servicio en las condiciones establecidas en el contrato de enrolamiento y conforme a lo dispuesto en la presente ley, la legislación laboral, los convenios internacionales y los usos vigentes.
c) Cumplir el horario laboral y las horas extraordinarias que se establezcan por necesidad de explotación del buque.
d) Presentarse a bordo del buque en el día y hora de embarco.
e) Obedecer las órdenes e instrucciones de los superiores.
f) Velar por el cuidado, seguridad y servicio del buque, de la carga y de los pasajeros.
g) Intervenir en las actividades de salvamento del buque, de sus pertinencias, vidas humanas en el mar, objetos naufragados y la carga.
h) Realizar, fuera del horario de servicio, los trabajos de higiene y limpieza de su camarote, ropa, cama y demás objetos de uso sin remuneración alguna.
i) No cargar mercancía alguna o pasajero en el buque sin la autorización del armador o su representante.
j) Controlar todo tipo de tráfico ilegal de personas, mercancías o estupefacientes, informando a los superiores y a las autoridades competentes.
k) Cualesquiera otras que se determinen en la presente ley, los convenios internacionales o reglamentariamente.

Artículo 99.- Obligaciones del armador

Para con el tripulante, el armador o su representante tendrá las obligaciones siguientes:

a) Contratar a los tripulantes entre personas que cuenten con la titulación o certificación exigible y estén familiarizadas con las funciones específicas a desarrollar a bordo del buque.
b) Asegurarse del cumplimiento de los requisitos sobre dotación mínima de seguridad y de que el personal enrolado puede coordinar sus actividades de manera eficaz en situaciones de emergencia.

c) Asegurarse de que se llevan a bordo los títulos, certificados y demás documentación pertinente de los tripulantes del buque, y que están también a bordo y a disposición del capitán y de los oficiales los textos de las reglamentaciones nacionales e internacionales sobre seguridad marítima y protección del medio ambiente marino.
d) Garantizar y pagar la remuneración y demás bonificaciones o derechos al tripulante.
e) Ofrecer anticipos de salarios a los tripulantes que los soliciten.
f) Pagar un salario complementario al tripulante a que se requiera realizar un trabajo temporal distinto al previsto en su contrato de enrolamiento.
g) Aprobar y aplicar el reglamento disciplinario interno.
h) Cumplir y hacer cumplir estrictamente el horario laboral.
i) Velar por el cumplimiento del derecho a descanso semanal y de vacaciones de los tripulantes, conforme se establece en la presente ley, la legislación laboral y en convenios internacionales.
j) Garantizar el derecho a la alimentación y habitación de los tripulantes.
k) Velar por la formación y capacitación de los tripulantes.
l) Dar de alta a los tripulantes en la seguridad social y contratarlos seguro especial para cubrir riesgos y enfermedades profesionales.
m) Repatriar al tripulante desembarcado, asumiendo los gastos de transporte, alojamiento y alimentación hasta su destino final o país de origen.

n) Cualesquiera otras que se determinen en la presente ley, los convenios internacionales o reglamentariamente.

Artículo 100.- Responsabilidad solidaria de los armadores y sus representantes en la contratación de tripulantes

Los armadores extranjeros y sus agentes o representantes que contraten en la República de Guinea Ecuatorial a marinos nacionales o residentes para prestar

Elimina la filigrana digital ahora

servicios en buques extranjeros serán responsables solidarios del cumplimiento del contrato celebrado.

Artículo 101.- Desaparición del tripulante y sus efectos

Cuando un tripulante desaparezca a causa de un siniestro o suceso marítimo, perdida del buque, embarcación o artefacto naval o de cualquier otro incidente propio de la navegación marítima, sus derechohabientes podrán solicitar del armador o propietario la percepción del importe de las cuantías que correspondieren legalmente a dichos hechos, que obligatoriamente este deberá pagarlas. A estos efectos, no será necesaria la previa declaración judicial de fallecimiento del presunto desaparecido. Si reapareciere el presunto desaparecido, el armador o propietario del buque no podrá reclamar el reintegro de la cuantía recibida por sus derechohabientes.

CAPÍTULO III

DE LA INSCRIPCION DE TRIPULANTES EN EL REGISTRO DE BUQUES Y EMPRESAS MARITIMAS

Artículo 102.- Registro de la gente de mar

1. En el Registro de Buques y Empresas Marítimas del Ministerio Encargado de la Marina Mercante se crea el registro nacional de la gente de mar, en el que se inscribirán obligatoria y previamente todas las personas nacionales y extranjeras que deseen ejercer la profesión de marino.

2. Las autoridades marítimas territoriales podrán llevar un registro local de la gente de mar, en el que se inscribirán las personas residentes en el ámbito de su jurisdicción, debiendo remitir las comunicaciones oportunas de las personas inscritas al Registro de Buques y Empresas Marítimas para su verificación e inscripción en el libro correspondiente.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 103.- Obligación general de la gente de mar

1. Ningún ciudadano de la República de Guinea Ecuatorial o extranjero puede ejercer la profesión de marino o formar parte de la tripulación de los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales, si no está inscrito en el Registro Nacional de la gente de mar del Registro de Buques y Empresas Marítimas y haya obtenido la Libreta Marítima que es el documento que le identifica como marino, salvo casos de urgencia debidamente justificados.

2. Los extranjeros, para su embarque, deberán estar en posesión del documento nacional de identidad del marino que le debe extender el país de su nacionalidad o de un permiso especial que le otorgue el capitán del buque, previo visado o refrendo de la Autoridad marítima nacional.

Artículo 104.- Registro del personal marítimo de los buques pesqueros

1.- Sin perjuicio de la obligación de inscribirse en el registro de profesionales pesqueros en el Ministerio encargado de Pesca, todo marino del buque pesquero deberá estar inscrito en el registro nacional de la gente de mar del Registro de Buques y Empresas Marítimas y obtener la correspondiente Libreta Marítima.

Artículo 105.-Práctica de la inscripción de la gente del mar

1. La inscripción de la gente de mar se practicará en el libro correspondiente del Registro Nacional de la gente de mar en la Dirección General del Registro de Buques y Empresas Marítimos, según la categoría, titulación, profesión o certificado de capacitación.

2. El Registro contará con Libros para cada categoría, titulación y profesión que estarán debidamente follados y sellados. En cada hoja de asiento del correspondiente Libro se inscribirán todos los datos del interesado y se

Elimina la filigrana digital ahora

anotarán todas sus vicisitudes, de la que se podrán expedir las certificaciones necesarias.

Artículo 106.- Registro para la inscripción de la gente del mar

Para la inscripción en el Registro Nacional o local de la gente de mar en la Dirección General del Registro de Buques y Empresas Marítimas el interesado deberá aportar los documentos siguientes:

a) Instancia de solicitud al Director de Registro de Buques y Empresas Marítimas o a la Autoridad marítima Territorial.
b) Documento de Identidad Personal o pasaporte.
c) Título, diploma o certificado que acredita su formación y profesión.
d) Certificados que acreditan su experiencia profesional, si la tuviere.
e) Certificado de antecedentes penales o de buena conducta.
f) Certificado médico.
g) Documento de identidad del marino, si fuere extranjero.
h) Cualquier otro requisito que se determine en la presente ley, los convenios internacionales o reglamentariamente.

Artículo 107.- Expedición de Libreta Marítima y demás documentos

1. La Libreta Marítima será el documento identificativo del profesional marino y se expedirá en la Dirección General de Registro de Buques y Empresas Marítimas a favor del interesado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo anterior.

2. La Libreta Marítima tendrá validez de un año, debiendo ser renovada anualmente en la referida Dirección hasta completar todas sus hojas de inscripciones y anotaciones.

3. La Dirección General de Registro de Buques y Empresas Marítimas podrá expedir a favor del interesado las certificaciones de los asientos del

Los profesionales del sector pesqueros estarán obligados a superar tanto la formación o capacitación necesaria de la profesión de marino, como la relacionada con la actividad pesquera, conforme se determinan en el Código CEMAC de la Marina Mercante y el convenio formación (STCW- F)

Artículo 112.- Titulación y certificación obligatoria

1. Para encomendar, asumir y desempeñar las funciones de mando, oficial y jefatura a bordo de los buques, embarcaciones y artefactos navales, el marino deberá estar en posesión del debido título profesional o certificado de capacitación profesional que acredite su formación, capacitación, competencia y aptitud física, que correspondan a cada categoría, profesión y área de trabajo de conformidad con lo previsto en el Código CEMAC de la Marina Mercante y el Convenio formación (STCW).

2. Los marinos sin mando y los no cualificados que deseen ocupar empleos y ejercer funciones a bordo del buque, embarcación y artefacto naval deberán estar en posesión de un certificado de capacitación que acredite su formación profesional.

3. Además de los títulos y certificados señalados en los dos párrafos anteriores y los que se prevean reglamentariamente, deberán contar con un certificado de capacitación especial todos aquellos miembros de la dotación que vayan a desempeñar funciones relativas al manejo de la carga en buques dedicados al transporte de petróleo o de otras sustancias especialmente peligrosas o contaminantes.

Articulo 113.- Expedición de los títulos y certificados

Corresponde al Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como Autoridad marítima nacional, la expedición, emisión, renovación refrendo, reconocimiento y control de los títulos y certificados profesionales, en los

términos que se establezcan reglamentariamente y de acuerdo con lo previsto en los convenios internacionales aplicables.

Artículo 114.- Registro de los títulos y certificados

1.- La Autoridad marítima nacional habilitará un registro de títulos y certificados a través de su Dirección General de Registro de Buques y Empresas Marítimas, en el que se inscribirán en el respectivo Libro todos los títulos y certificados expedidos, emitidos, refrendados o reconocidos conforme al artículo anterior.

2.- Las condiciones de inscripción, el acceso y el régimen de publicidad de los datos inscritos se determinarán reglamentariamente, conforme a lo establecido en los convenios internacionales aplicables.

Artículo 115.- Control y verificación de la titulación de la tripulación de buques

1. La Autoridad marítima nacional y territorial será competente para controlar, inspeccionar y verificar el nivel de formación, la titulación y los certificados de capacitación profesional de los miembros de la tripulación de los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales y extranjeros en puertos nacionales, así como exigir a los armadores o sus representantes el cumplimiento de la obligación de formación, titulación, guardia de los tripulantes y adoptar las medidas necesarias al respecto.

2. Para el ejercicio de la referida competencia, los inspectores de la Autoridad marítima nacional verificarán que los miembros de la tripulación poseen efectivamente los títulos o certificados necesarios y exigibles y la capacidad adecuada para prestar sus servicios, realizar las guardias, así como otros cometidos relativos a la seguridad marítima y a la lucha contra la contaminación del medio marino a bordo del buque, embarcación o artefacto naval.

Elimina la filigrana digital ahora

3. Asimismo, los inspectores de la Autoridad marítima nacional podrán controlar y verificar la formación, titulación y certificados de capacitación de los miembros de la tripulación de los buques extranjeros en los puertos nacionales en ejercicio de autoridad del Estado rector del puerto, de conformidad con lo dispuesto en la presente ley y en los convenios internacionales.

Artículo 116.- Medidas aplicables en caso de irregularidades en la formación y titulación de la tripulación de buques nacionales y extranjeros

El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como Autoridad marítima nacional, siempre que detecte irregularidades o anomalías en la formación o en los títulos y certificados de la tripulación de un buque, embarcación o artefacto naval nacional o extranjero, que puedan entrañar un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente marino, y previo informe fundado del inspector que haya realizado el control y verificación, podrá adoptar alguna de las medidas urgentes siguientes:

a) El des enrollamiento de oficio o desembarco del tripulante afectado. Esta medida no implica necesariamente la extinción automática del contrato de trabajo, sino la imposición de la obligación de cumplimiento de los requisitos de formación y titulación por parte del tripulante afectado y del armador, conforme se determinan en la presente ley y los convenios internacionales.
b) La prohibición de salida del buque a la mar. Esta medida se aplicará cuando el desenrollamiento de oficio o desembarco del tripulante afectare a un puesto a bordo de los consignados en el Certificado de dotación mínima de seguridad se mantendrá hasta que sea sustituido por otra persona que cumpla los requisitos exigibles.
c) La detención del buque extranjero en el puerto nacional. Esta medida se aplicará en el proceso del ejercicio de las facultades del Estado rector del puerto a los buques extranjeros en los puertos nacionales en los que se hayan detectado anomalías en los títulos y certificados de su tripulación. Para ello, la Autoridad marítima nacional informará inmediatamente por

escrito al capitán del buque y al cónsul, representante diplomático más próximo o Administración marítima del país del pabellón, con el fin de que puedan adoptarse las prevenciones a que hubiera lugar.

d) Cualesquiera otras medidas que se establezcan en la presente ley, los convenios internacionales o reglamentariamente, para impedir que el buque, embarcación o artefacto naval se haga a la mar hasta que haya sido subsanados los defectos de titulación o de competencia con el fin de prevenir los posibles peligros para la vida humana en el mar.

Artículo 117.- Medidas de protección de la gente de mar

El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como Autoridad marítima nacional, velará por la protección de los derechos de la gente del mar, regulando y ordenando todos los aspectos relacionados con la actividad de la misma y adoptando las medidas necesarias sobre los elementos organizativo-funcionales siguientes:

a) Organización, supervisión y control del sistema de contratación de la gente de mar, velando por la gratuidad de los servicios de su contratación.
b) Visado o refrendo del contrato de enrolamiento de los marinos, pudiendo denegarlo cuando dicho contrato o alguna de sus cláusulas fuere contrario a la legislación vigente.
c) Organización del trabajo a bordo del buque, embarcación o artefacto naval, estableciendo, en colaboración con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y el de Pesca, el horario de trabajo, el tiempo mínimo de descanso y el régimen de las vacaciones de los tripulantes.
d) Determinación del salario mínimo de los tripulantes, el lugar, periodo de liquidación y pago del mismo en colaboración con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y el de Pesca.
e) Reglamentación y control de la obligación del armador o su representante sobre la alimentación, alojamiento, ropa de trabajo, cama y de los demás objetos necesarios de uso a bordo del buque.
f) Ordenación y verificación de las normas de higiene y seguridad social de los tripulantes a bordo del buque.

Elimina la filigrana digital ahora

g) Determinación del límite de gastos del armador sobre los gastos funerarios en caso de fallecimiento del tripulante o marino durante la vigencia del contrato.
h) Ordenación y control de las competencias del capitán del buque sobre los actos del estado civil a bordo y sobre las sucesiones marítimas, así como la recepción de bienes entregados por el capitán en caso de fallecimiento o desaparición de alguna persona durante el viaje marítimo.
i) Reglamentación y ordenación de los procedimientos de conciliación y arbitraje para la eficaz resolución de los conflictos laborales marítimos.
j) Cualesquiera otras previstas en la presente ley, la legislación laboral vigente y en los convenios internacionales.

pdfelement

CAPÍTULO V

DEL CAPITAN DEL BUQUE Y SUS COMPETENCIAS

Artículo 118.- Designación del Capitán

1.-El nombramiento y cese del capitán del buque, embarcación y artefacto naval a su cargo corresponde exclusivamente al armador, siendo el capitán la persona física profesional a quien él asigna el mando del mismo.

2.- Lo dispuesto en el párrafo anterior y lo referente al Capitán en la presente ley son aplicables a toda persona habilitada o designada para mandar y dirigir cualquier buque, embarcación o artefacto naval en el marco de las competencias del propietario del mismo y con las limitaciones que determine el título profesional del que se trate y la navegación que se efectúe.

Artículo 119.- Requisitos del Capitán

Para ser Capitán de un buque, embarcación y artefacto naval habrá de poseer el título profesional que acredite su pericia, capacidad y condiciones necesarias para ejercer dicha responsabilidad, conforme determinan la presente ley, los convenios internacionales y los reglamentos específicos.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 120.- Competencias del Capitán

1.- El capitán, una vez designado por el armador, ostenta el mando y la dirección del buque, embarcación o artefacto naval y la jefatura de la tripulación a bordo del mismo, representa a bordo la autoridad pública, responde de todas las necesidades del buque en ausencia del armador o su representante y ejerce, en aras del interés común, la autoridad sobre todas las personas que se encuentran a bordo, para mantener el orden, preservar la seguridad marítima del buque, de las personas embarcadas y de la carga, y garantizar que el viaje se desarrolle satisfactoriamente.

2.- Asimismo, el capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en las recaladas, maniobras de llegada y salida de puerto y, en general, en todas aquellas circunstancias en que resulte notablemente incrementado el riesgo de la navegación, sin perjuicio de los descansos necesarios para el mantenimiento de sus aptitudes físicas, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad las disposiciones previstas en las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación y debiendo actuar en todo momento con la diligencia exigible a un marino competente.

Artículo 121.- Prioridad del criterio profesional del Capitán

1.- En todo lo relacionado con la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino del buque, embarcación o artefacto naval asignado, prevalecerá el criterio profesional del Capitán del mismo.

2.- El armador, fletador o cualquier otra persona con interés en el buque o en su carga no pondrá impedimentos o restricciones al capitán del buque para que adopte o ejecute cualquier decisión que, según su juicio profesional, sea

necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar, navegación marítima del buque y la protección del medio ambiente marino.

3.- El armador o su representante no podrán despedir al capitán ni adoptar contra él otras medidas de naturaleza sancionadora por el hecho de haberse visto obligado a apartarse de sus instrucciones para la salvaguardia de la seguridad de las personas, carga y del buque, conforme al criterio profesional propio de un marino competente.

Articulo 122 Responsabilidad del capitán en las maniobras portuarias

La autoridad y mando del capitán sobre el buque no se subroga a la del práctico. A tal efecto, el capitán, aun cuando esté obligado a utilizar los servicios de un práctico, será el responsable directo de la conducción, maniobra y gobierno del buque, así como de los resultados de las actuaciones relacionadas con las maniobras portuarias, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponda al práctico por su defectuoso asesoramiento.

Artículo 123.-Observancia de las órdenes de los buques de las Fuerzas Armadas y Seguridad del Estado

1.- Todo capitán de un buque, embarcación o artefacto naval nacional deberá obedecer toda orden o instrucción impartida por un buque militar o de Seguridad de Estado de la República de Guinea Ecuatorial, salvo casos de fuerza mayor debidamente justificados.

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

Artículo 124.-Obligaciones del capitán para la seguridad del buque

Elimina la filigrana digital ahora

República de Guinea Ecuatorial
PRESIDENCIA

Núm. .....
Ref. .....
Secc.....

En el ejercicio de sus funciones de mando y dirección técnica del buque, embarcación o artefacto naval, y de autoridad a bordo para la seguridad de la navegación marítima del mismo, protección y salvación de las personas y carga, el capitán está especialmente obligado:

a) Verificar que el buque sea idóneo para el viaje a emprender y que esté armado y con la tripulación necesaria;
b) Recordar al armador la necesidad de cumplir las obligaciones de verificación e inspección del buque, negándose hacerse a la mar en caso de incumplimiento;
c) Verificar el buen arrumaje y distribución de los pesos a bordo y el cumplimiento de las normas sobre la seguridad de la carga y estabilidad del buque;
d) Rechazar la carga que considere peligrosa para la seguridad del buque o no esté acondicionada de acuerdo con las reglamentaciones nacionales o internacionales, y arrojar al agua la que se vuelva peligrosa durante el viaje;
e) Efectuar las inspecciones destinadas a verificar el cumplimiento de los servicios y el estado material del buque;
f) Impartir órdenes e instrucciones a la tripulación del buque y a los pasajeros a bordo del mismo, de acuerdo con lo establecido en las leyes y reglamentos vigentes, y en particular, en todo lo relativo a servicios de emergencia;
g) Adoptar, en caso de peligro, todas las medidas que estén a su alcance para la salvación del buque, las personas y de la carga que se encuentren a bordo, realizando, si fuere posible, una arribada forzosa o pidiendo auxilio;
h) Tomar las prácticas necesarias en los lugares en que los reglamentos o la prudencia lo exijan;
i) Encontrarse en el puente de mando en las entradas y salidas de puertos, en los pasajes por canales balizados, estrechos o lugares de navegación restringida o de intenso tránsito, en caso de niebla y, en general, en toda otra circunstancia en que los riesgos sean mayores;

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

j) Velar por el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias referentes al alojamiento y alimentación de la tripulación y de los pasajeros, y por el buen estado sanitario e higiénico del buque;
k) No abandonar el buque en peligro, sino después de haber agotado todos los medios de salvación del buque, las personas, carga y documentos a bordo, debiendo, en todo caso, ser el último en dejar el buque;
l) Acudir en auxilio de las vidas humanas, aun de enemigos, que se encuentren en el mar, salvo aquello signifique un serio peligro para el buque o las personas en él embarcadas, debiendo dejar constancia de ello en el diario de navegación;
m) Estar al servicio permanente del buque desde su designación y en cualquier lugar;
n) Prestar auxilio al otro buque, a su tripulación y pasajeros, después de un abordaje y siempre que pueda hacerlo sin peligro para su buque, tripulación y pasajeros, debiendo comunicarle el nombre de su buque, su puerto de matrícula y los puertos de donde procede y adonde se dirige, cuando fuere posible;
o) Agotar los recursos tendentes a encontrar a los desaparecidos en caso de siniestro, siempre que a su juicio no implique riesgos graves para la seguridad de las personas, buque y carga;
p) Presentarse dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a su llegada a puerto ecuatoguineano ante la autoridad marítima, o ante el Cónsul si es puerto extranjero, para declarar sobre los hechos, incidentes o accidentes ocurridos o causados durante el viaje y todo lo observado o producido que sea de interés para la Autoridad marítima nacional en cuanto a la seguridad de la navegación o protección del medio ambiente marino, con transcripción del parte pertinente en el diario de navegación;
q) Cumplir y hacer cumplir toda obligación legal o reglamentaria que le sea impuesta en consideración a sus funciones de Delegado de Autoridad Pública y como representante del armador.
r) Cualesquiera otras previstas en la presente ley, la legislación vigente y en los Convenios Internacionales.

Artículo 125.- Obligación de comunicar accidentes

Elimina la filigrana digital ahora

El capitán de un buque, embarcación o artefacto naval nacional deberá comunicar, de inmediato y por el medio más rápido posible, a la Autoridad marítima o consular más cercana, todo accidente e incidente de navegación ocurrido al buque o causado por este, todo hecho o suceso producido u observado durante el viaje y cualquier otra novedad extraordinaria y de importancia que afecte a la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino y la prevención de su contaminación.

Artículo 126.-Actuación en Ausencia de Autoridades Competentes en el Extranjero

En todos los casos en que, con arreglo a lo dispuesto en esta ley, el capitán deba realizar una actuación ante los servicios consulares de la República de Guinea Ecuatorial y si no lo haya en el lugar, la efectuará ante la Autoridad Local y, de no ser posible, ante un notario o fedatario público, con la obligación de su ratificación ante el primer Servicio Consular ecuatoguineano que encuentre en el curso de sus siguientes escalas.

Artículo 127.- Actuación en calidad de Autoridad Pública

El capitán tendrá a bordo del buque, embarcación o artefacto naval la condición y calidad de autoridad pública, en cuya función realizará las actuaciones siguientes:

a) Cumplir y hacer cumplir todas las disposiciones legales vigentes.
b) Mantener el orden y la seguridad a bordo, adoptando cuantas medidas de policía que estime necesarias para su efectividad.
c) Garantizar la seguridad de todas las personas que se encuentren a bordo, debiendo todos los miembros de la tripulación y demás personas embarcadas acatar las órdenes e instrucciones del capitán, sin perjuicio de su derecho a efectuar las reclamaciones que estimen pertinentes ante la autoridad administrativa o judicial competente una vez llegado el buque al puerto.

Elimina la filigrana digital ahora

d) Adoptar e imponer a los miembros de la tripulación cuantas medidas disciplinarias, que estime necesarias, por las infracciones de disciplina cometidas a bordo del buque, anotándolas obligatoriamente en el Libro de Disciplina.
e) Consignar en el Diario de navegación los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo del buque durante la navegación y que, a su juicio, pudieran ser constitutivos de infracción penal o administrativa, debiendo el asiento correspondiente ser suscrito por el capitán y por el interesado o, en caso de negarse éste, por dos testigos;
f) Entregar copia compulsada de lo consignado y las demás pruebas a la Autoridad marítima si se trata de puerto nacional o a la autoridad consular o diplomática de la República de Guinea Ecuatorial si se trata de puerto extranjero, y presentarles al interesado, al llegar a puerto.

Artículo 128.- Facultades en materia de registro civil

1. El capitán ejercerá a bordo del buque los deberes y facultades que corresponden a un encargado del Registro Civil respecto de los hechos y actos inscribibles que ocurran durante un viaje marítimo y que afecten al estado civil de las personas embarcadas.

2. A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior y en cumplimiento de lo establecido en la Ley de Registro Civil, el capitán del buque estará facultado a:

a) Extender las actas de nacimiento o defunción que ocurran a bordo del buque durante la navegación, así como las de los matrimonios celebrados en el mismo, consignando todos los datos y circunstancias en el Diario de Navegación.
b) Instruir la información sumaria pertinente en caso de desaparición de alguna persona durante la navegación, consignando en el Diario de Navegación las circunstancias principales de la desaparición y las medidas de búsqueda y salvamento adoptadas.

c) Autorizar el testamento marítimo y recibir el testamento cerrado en los casos y con las formalidades dispuestas sobre esta materia en el Código Civil, y el testamento ológrafo, dejando constancia de todo ello en el Diario de Navegación.

Artículo 129.- Extensión de certificado de defunción e inventario de los bienes del fallecido

El capitán extenderá el certificado de defunción de una persona que fallezca a bordo tras haber recibido la certificación de su muerte realizada por el médico enrolado en el buque, y a falta de este facultativo, lo hará después de haber transcurrido veinticuatro horas a partir del momento en que, a su buen juicio, hayan aparecido señales inequívocas de muerte.

2. Extendido el certificado de defunción, el capitán levantará el inventario de los bienes, papeles y pertenencias del fallecido, con asistencia de dos oficiales del buque o de dos pasajeros cuando fuere un buque de pasaje, que actuarán de testigos.

Artículo 130.- Conservación y destino de los cadáveres

1.- Una vez certificada la muerte de la persona y extendido el certificado de defunción, el capitán procederá a su conservación en un lugar seguro, adoptando para ello las medidas que exijan las circunstancias.

2.- No obstante, si no se pudiera garantizar la adecuada conservación a bordo, el capitán podrá disponer el lanzamiento del cadáver al mar, dejando constancia de ello en el Diario de Navegación, expresándose la fecha, hora y situación geográfica, el hecho de haber sido amortajado y lastrado al uso marinero y la presencia de dos testigos, que se identificarán y lo firmarán con el Capitán, e informando después su decisión a la Autoridad marítima.

Elimina la filigrana digital ahora

3.- Llegado al puerto, el capitán pondrá el cadáver a disposición de las autoridades de sanidad exterior que, con la colaboración de la Autoridad marítima, adoptarán las medidas pertinentes, si se tratare de un puerto nacional, o el cadáver se pondrá a disposición de la Administración Marítima del país correspondiente, con comunicación al cónsul de la República de Guinea Ecuatorial, si fuere en puerto extranjero.

Artículo 131.- Custodia y entrega de bienes y de documentación

Las copias autenticadas de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas, los testamentos otorgados o recibidos, los bienes inventariados y el respectivo inventario realizado a bordo del buque deberán ser custodiados debidamente durante la navegación y ser entregados por el capitán a la Autoridad marítima o consular, según corresponda, del primer puerto, dejando constancia de las circunstancias de la entrega en el Diario de Navegación.

Artículo 132.- Valor de los asientos del Diario de Navegación

A los efectos legales, los asientos que el capitán practica en el Diario de Navegación sobre los actos de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas, los testamentos, el inventario de bienes y entrega de los mismos, tienen el valor de documento público.

Artículo 133.-Representación del armador por el Capitán

1.- El capitán ostenta la representación del armador para contraer por cuenta de éste cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque, y estará activa y pasivamente legitimado para comparecer como representante del armador en todos los procedimientos judiciales o administrativos concernientes al buque de su mando.

Elimina la filigrana digital ahora

2.- El armador quedará obligado al cumplimiento de las obligaciones contraídas por el capitán en su representación sin que quepa alegar abuso de confianza o transgresión de las facultades conferidas, a excepción de la responsabilidad derivada de los actos y contratos realizados contraviniendo las legítimas y expresas instrucciones impartidas por aquel.

Artículo 134.- Actuación del capitán en caso de necesidad

En caso de necesidad manifiesta durante el viaje, el capitán, previa reunión del consejo de oficiales del buque, podrá obligar a los particulares entregar sus víveres o tomarlos de la carga para el consumo común de todos los que se hallaren a bordo del buque, debiendo abonar el importe de los mismos en el acto o en el primer puerto de llegada.

Artículo 135.- Facultad de redacción de protesta de mar

1.- El capitán podrá levantar un acta de protesta de mar cuando hayan ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad, que redactará recogiendo los hechos ocurridos y consignándolos en el Diario de Navegación con los comentarios que estime oportunos, y lo conservará junto con el Diario de Navegación, debiendo proceder inexcusablemente a la entrega de la copia compulsada del mismo a todos los interesados en los hechos ocurridos.

2.- En caso de negativa o falta de entrega de la referida copia compulsada, la tramitación se ajustará a lo dispuesto en el último párrafo del artículo 65 de la presente ley.

Artículo 136.- Sustitución del Capitán

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

Elimina la filigrana digital ahora

2. Cuando no fuere posible la materialización efectiva de la sustitución a que se refiere el párrafo anterior, el oficial-jefe de máquinas asumirá el mando del buque quien será reemplazado y asistido consecutivamente según su jerarquía por los oficiales de dicho departamento.

TÍTULO V
DE LA NAVEGACION MARITIMA

CAPÍTULO I

DE LOS ESPACIOS MARITIMOS PARA LA NAVEGACION

Artículo 137.- Régimen del dominio Público Marítimo

1.- Comprenden el dominio Público Marítimo de la República de Guinea Ecuatorial las aguas interiores, el mar territorial, su lecho y subsuelo, la ribera del mar, las lagunas de agua salada, las dunas y los esteros de mar, los puertos marítimos y sus dependencias y los terrenos ganados artificialmente al mar por la acción del oleaje o adquiridos por el Estado para satisfacer las necesidades de interés público, así como los recursos naturales de la zona económica exclusiva.

2.- El régimen del dominio público marítimo y de sus bienes se fundamenta en los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad, cuya gestión, protección, delimitación y utilización son competencias del Gobierno.

Artículo 138.- Espacios marítimos bajo la soberanía o Jurisdicción Nacional

Los espacios marítimos, por los que se realiza la navegación marítima y en los que la República de Guinea Ecuatorial ejerce derechos soberanos y jurisdiccionales, son las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva, cuyo régimen, delimitación y demás aspectos de los mismos se regulan por Ley.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 139.- Aguas interiores

Constituyen aguas interiores de la República de Guinea Ecuatorial, en las que ejerce la soberanía, las marítimas situadas en el interior de las líneas de base de su mar territorial, las de los puertos, navegables y con puerto o los espacios acuáticos que se comunican con el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas.

Artículo 140.- Mar territorial

El mar territorial es la zona de las aguas marítimas que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura, y se encuentra bajo la soberanía de la República de Guinea Ecuatorial, conforme determina la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1.982.

Artículo 141.- Zona contigua

1.- La zona contigua es la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las veinticuatro millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, y en la que la República de Guinea Ecuatorial ejerce jurisdicción en materia aduanera, fiscal, sanitaria o de inmigración para prevenir y castigar penal y administrativamente las infracciones cometidas en sus aguas interiores, mar territorial o en cualquier lugar del territorio nacional.

2.- La infracción del régimen previsto en el párrafo anterior durante la navegación por la zona contigua y la extracción no autorizada de los objetos arqueológicos e históricos que se encuentren en el lecho o subsuelo de las aguas de la zona contigua se castigarán penal y administrativamente conforme a la legislación vigente, teniendo el Órgano competente de la Administración el derecho a interceptar el buque infractor, solicitar la información o realizar la

Elimina la filigrana digital ahora

inspección apropiada del mismo, o proceder a su detención y conducción a puerto, o adoptar cualesquiera otras medidas que sean necesarias y proporcionales para prevenir o sancionar la infracción cometida.

Artículo 142.- Zona Económica Exclusiva

La zona económica exclusiva, es un área marítima que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las cuales se mide la anchura del mar territorial, y en la que la República de Guinea Ecuatorial ejerce sus derechos soberanos para la exploración, explotación, conservación y ordenación de los recursos naturales, y la jurisdicción en materia de la investigación científica, establecimiento, construcción y utilización de instalaciones, estructuras e islas artificiales y la protección del medio ambiente marino.

Artículo 143.- Organización de tráfico marítimo

1.- En los espacios marítimos de la República de Guinea Ecuatorial la Autoridad marítima nacional organizará y ordenará los sistemas de tráfico marítimo y la forma de notificación obligatoria para buques, embarcaciones y artefactos navales con el fin de velar por la seguridad de la navegación y de conformidad con las normas internacionales, estableciendo el procedimiento aplicable en cada caso.

2.- Dichos sistemas de tráfico marítimo serán de utilización obligatoria en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial para todos los buques una vez que hayan obtenido la aprobación y publicación internacional, y se extenderá la obligatoriedad referida en la zona económica exclusiva, cuando obtengan la aprobación de la Organización Marítima Internacional, OMI.

Elimina la filigrana digital ahora

CAPÍTULO II

DEL REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA

Artículo 144.- Disposición común a los buques para la navegación

1.- La navegación por los espacios marítimos de la República de Guinea Ecuatorial para atravesarlos, para la estancia en sus aguas interiores o para entrar o salir de los puertos o terminales marítimos nacionales, estará abierta y se ajustará a lo previsto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, el Código CEMAC de la Marina Mercante y la presente Ley, en cuanto a las restricciones y requisitos establecidos al respecto y a las normas de aplicación sobre seguridad, defensa, aduanas, sanidad, extranjería e inmigración.

2.- A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, las normas de policía, vigilancia, seguridad y de ordenación administrativa de la navegación serán de aplicación a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales que se encuentren en espacios marítimos en los que la República de Guinea Ecuatorial ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con excepción de los buques de guerra y sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder a otros Estados, conforme a los convenios internacionales.

3.- El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como Autoridad marítima, podrá restringir o prohibir la navegación en ciertos lugares de los espacios marítimos nacionales y las actividades subacuáticas, o denegar la entrada o salida de los puertos o terminales marítimos, conforme se determina en el artículo 19 de la presente ley.

Artículo 145.- Obligación de los buques nacionales

Todos los buques nacionales quedarán sujetos a las disposiciones de policía, vigilancia, seguridad y de ordenación administrativa de la navegación de

Elimina la filigrana digital ahora

la República de Guinea Ecuatorial, con independencia del lugar en que se encuentren y sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros Estados ribereños o del puerto, con excepción de los buques de guerra y conforme a los convenios internacionales.

Artículo 146.- Tipos de navegación marítima

A los efectos de la presente ley, la navegación marítima se realizará o en determinado ámbito espacial o dependiendo de las condiciones de su prestación, y comprenderá:

a) La navegación mercante, que se efectúa para el transporte de mercancías y de pasajeros e integra la navegación de cabotaje y de altura.
b) La navegación de servicio, que transcurre dentro del ámbito de un determinado puerto, radas, de otras aguas interiores marítimas o en el mar, efectuada para un servicio público, con excepción de los buques de guerra.
c) La navegación de pesca, relacionada con la explotación de los recursos pesqueros.
d) La navegación auxiliar, que está relacionada con el practicaje, el remolque, el dragado y el sondeo.
e) La navegación científica, que está relacionada con las actividades de investigación científica en los espacios marítimos nacionales.
f) La navegación de circulación, relativa a la explotación de las propiedades ribereñas agrícolas e industriales o de las parcelas concedidas en el dominio público marítimo.
g) La navegación de recreo, la practicada con fines deportivos o de ocio.
h) La navegación interior, que transcurre dentro del ámbito de un puerto, en las aguas interiores.
i) La navegación de línea regular o no regular, que se efectúa en función a las condiciones de prestación del transporte marítimo.

Artículo 147.- Navegación de cabotaje y su carácter reservado

Elimina la filigrana digital ahora

República de Guinea Ecuatorial
PRESIDENCIA

Núm. .....
Ref. .....
Secc.....

1.- La navegación de cabotaje queda reservada a buques y embarcaciones mercantes nacionales o de los países de la CEMAC, salvo causas debidamente justificadas y acordadas por la Autoridad marítima o cuando se trate del cabotaje internacional, y se ejerce en:

a) Cabotaje nacional, cuando se efectúa entre dos puertos o puntos del territorio nacional.
b) Cabotaje subregional, cuando se efectúa entre un puerto o punto del territorio nacional y otro u otros puertos o puntos de los Estados miembros de la CEMAC.
c) Cabotaje internacional, cuando se efectúa entre un puerto o punto del territorio nacional y otro u otros puertos del Continente Africano, cuyos países no sean miembros de la CEMAC.

2.- El Ministerio Encargado de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y la utilización de buques extranjeros para la navegación de cabotaje con el fin de asegurar las comunicaciones marítimas esenciales y en consideración del interés público.

3.- También podrá autorizar la realización de navegaciones de línea regular de cabotaje para garantizar el interés público, determinando los requisitos que deberán cumplir las empresas navieras que deseen dedicarse a este tipo de navegaciones.

4.- A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, tendrán la consideración de línea regular aquellos servicios de cabotaje que se oferten a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación similares a los servicios regulares de cabotaje.

Artículo 148.- Navegación de altura o exterior

La navegación de altura exterior es la que se efectúa más allá de los límites del cabotaje internacional entre un puerto del territorio nacional y puertos situados fuera del Continente Africano, o únicamente entre estos últimos.

Artículo 149.- Navegación de servicio

La navegación de servicio es la efectuada en el mar, los puertos y las radas por los buques destinados particularmente al servicio público, con excepción de los buques de guerra, que deberá sujetarse lo dispuesto en la presente ley y en los convenios internacionales.

Artículo 150.- Navegación de pesca

1.- La navegación de pesca es la realizada por los buques pesqueros nacionales para capturar los recursos pesqueros y se clasifica en navegación de pesca costera o bajura, de pesca de altura y de gran pesca o gran altura, la cual deberá sujetarse a las disposiciones de la presente ley, la legislación de pesca y de los convenios internacionales.

2.- Queda prohibida la pesca a los buques extranjeros en los espacios marítimos de la República de Guinea Ecuatorial, salvo autorización del Órgano competente, debiendo tener sus aparejos de pesca en estado de inoperatividad durante el paso por dichos espacios marítimos y respetar los derechos del Estado en la zona económica exclusiva.

Artículo 151.- Navegación auxiliar

La navegación auxiliar es la realizada por los buques que prestan los servicios de practicaje, remolque, transporte del personal portuario o marítimo, dragado y de sondeo, que deberá ajustarse a lo dispuesto en la presente ley, los convenios internacionales y en los reglamentos que regulan la actividad de los mismos.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 152.- Navegación para la investigación científica

1.- La navegación para la investigación científica es la realizada por los buques nacionales o extranjeros en colaboración con entidades académicas o científicas para efectuar actividades de investigación científica en los espacios marítimos de la República de Guinea Ecuatorial, la cual deberá ajustarse a lo dispuesto en la presente ley y los convenios internacionales.

2.- A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, la realización de actividades de investigación científica en los espacios marítimos de la República de Guinea Ecuatorial queda supeditada a la autorización del Órgano competente, condicionándola a que la investigación se realice con fines exclusivamente pacíficos, contribuya al progreso de los conocimientos sobre el medio marino, no conlleve peligro para la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino, ni obstaculice el ejercicio de los derechos soberanos y de la jurisdicción del Estado, y que el informe sobre sus resultados fuere presentado al término de la misma.

3.- La Autoridad marítima nacional y, en su caso, la autoridad autorizante, mediante resolución motivada, podrá ordenar la suspensión o el cese de las actividades de investigación por violación de las normas de seguridad marítima o de protección del medio ambiente marino, o por incumplimiento de las condiciones establecidas en la autorización concedida, en cualquier momento y sin derecho a indemnización alguna para el afectado.

Artículo 153.- Navegación de circulación

La navegación de circulación es la realizada por los buques, embarcaciones o artefactos navales nacionales para la actividad de explotación de las propiedades ribereñas agrícolas e industriales o de las parcelas concedidas por el Gobierno a las personas en el dominio público marítimo para la realización

Elimina la filigrana digital ahora

de la referida actividad, la cual deberá ajustarse a lo dispuesto en la presente ley y los convenios internacionales.

Artículo 154.- Navegación de recreo

La navegación de recreo es la realizada por los buques, embarcaciones o artefactos navales nacionales para el ocio, entretenimiento, turismo y la práctica de deporte, que deberá sujetarse a lo dispuesto en la presente ley, los convenios internacionales y a lo que se determine reglamentariamente.

Artículo 155.- Navegación interior

La navegación interior es la realizada por los buques, embarcaciones o artefactos navales nacionales en el ámbito portuario, en aguas interiores y queda reservada a los buques nacionales cuando se efectúe con finalidad mercantil, salvo casos debidamente justificados y acordados por el órgano competente, la cual deberá sujetarse a las normas de seguridad marítima, navegación y despacho, conforme a la presente ley y los convenios internacionales.

Artículo 156.- Navegación de línea regular y no regular

1.- La navegación marítima, dependiendo de los términos y condiciones de prestación de los servicios asignados y referentes a cada buque, embarcación o artefacto naval, puede clasificarse en línea regular y línea no regular.

2.- La navegación de línea regular es la que se efectúa con itinerarios, frecuencias, escalas, tarifas y demás condiciones de transporte previamente establecidos, mientras la navegación de línea no regular es la que no contempla los referidos términos y condiciones.

Artículo 157.- Navegación de buques de Estado y de guerra

Las disposiciones de la presente ley no se aplicarán a los buques, embarcaciones y artefactos navales de Estado, los afectos a la Defensa Nacional,

los de guerra y otro de uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial, quedando obligados a respetar las normas de seguridad marítima y de protección del medio ambiente marino.

Artículo 158.- Prohibición de detención y fondeo fuera de las zonas portuarias

1.- Todo buque, embarcación o artefacto naval no podrá detenerse o fondear fuera de las zonas de servicio de los puertos, ni alegar el derecho a navegar para ello, salvo caso de peligro, fuerza mayor, autorización expresa de la Autoridad marítima nacional, o cuando se trate de buques, embarcaciones o artefactos navales de recreo que se detengan en calas o lugares de baño, siempre que no estén balizados y no pongan en peligro la seguridad de la vida humana en la mar o de la navegación.

2.- Los buques obligados a detenerse o fondear en caso de peligro o fuerza mayor fuera de las zonas de servicio de los puertos deberán comunicar dichas circunstancias inmediatamente y por cualquier medio a la Autoridad marítima o portuaria más próxima para que adopten las medidas necesarias.

Artículo 159.- Exhibición del pabellón

1.- Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales que naveguen por los espacios marítimos de la República de Guinea Ecuatorial deberán estar abanderados en un solo Estado, llevar marcado su nombre y puerto de matrícula y tener izado su pabellón en lugar bien visible cuando naveguen por las aguas interiores marítimas o se hallen surtos en puerto o terminal marítimo nacional.

2.- Los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros, salvo los de guerra, enarbolarán, junto al suyo, el pabellón de la República de Guinea Ecuatorial, conforme a los usos marítimos internacionales.

Elimina la filigrana digital ahora

República de Guinea Ecuatorial
PRESIDENCIA

Núm. .....
Ref. .....
Secc.....

Artículo 160.- Navegación de submarinos y demás vehículos sumergibles

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 de la República de Guinea Ecuatorial, salvo por avería o fuerza mayor, quedándose obligados a comunicar de forma urgente y por cualquier medio dichas circunstancias a la Autoridad marítima o portuaria más próxima para que adopten las medidas necesarias.

4.- Los submarinos extranjeros que naveguen sumergidos e incumplieren lo dispuesto en el párrafo anterior, serán invitados y, en su caso, obligados a emerger.

Artículo 161.- Deber de prevención e información de riesgos en la navegación

1.- Todos los buques deberán respetar y cumplir las reglas de luces, señales, rumbo y gobierno durante su navegación para prevenir y evitar cualquier riesgo o abordaje en su derrota o cerca de ella o en la mar.

2.- El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como Autoridad marítima nacional, será responsable del establecimiento y mantenimiento de la señalización marítima y de ayuda a la navegación en los espacios marítimos nacionales, y tendrá la obligación de informar a todos los buques y divulgar mediante radio-avisos náuticos o por cualquier otro medio de comunicación sobre los riesgos, obstrucciones, restricciones, presencia de objetos y aquellas circunstancias que supongan un peligro inminente para la navegación.

3.- El capitán del buque, embarcación o artefacto naval al que se le haya informado de la presencia de objetos peligrosos, de la posibilidad de abordaje

Elimina la filigrana digital ahora

derrelictos en su derrota o cerca de ella, o que advierta deficiencias en las señales marítimas y en otros sistemas de ayuda a la navegación o se encuentren con temporales extraordinarios y cualesquiera otras causas que supongan un peligro para la navegación, está obligado, durante la noche, a navegar a una velocidad moderada o a modificar su derrota para distanciarse de la zona peligrosa e informar a la Autoridad marítima todo de lo que aviste u observe y que comporte un riesgo para la seguridad de la navegación.

4.- El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como Autoridad marítima nacional, en colaboración con el Ministerio de Defensa Nacional elaborará y publicará las cartas náuticas, los Libros de Derroteros y la información relativa a los distintos sistemas de ayudas a la navegación en los Libros de Faros y Señales de Niebla y Libro de Radioseñales, debiendo mantenerlos actualizados mediante la publicación periódica de los Avisos a los Navegantes.

Artículo 162.-Balizamiento y zona de seguridad de la navegación

1.- El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como Autoridad marítima nacional, establecerá el sistema de balizamiento, faros, radioseñales y de zonas de seguridad de la navegación en los espacios marítimos, costas y en los emplazamientos de las plataformas, artefactos navales y estructuras fijas artificiales, con la finalidad de velar por la seguridad de la navegación y de acuerdo con los convenios internacionales.

2.- El emplazamiento de las plataformas, artefactos navales y estructuras fijas artificiales en las zonas de navegación de la República de Guinea Ecuatorial, además de estar debidamente balizado, deberá tener a su alrededor una zona de seguridad de la navegación en un radio que no exceda de quinientos (500) metros a partir de su borde exterior, salvo previsión superior en los convenios internacionales.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 163.- Navegación de buques que comporten riesgos especiales

Los buques que transporten sustancias radioactivas u otras peligrosas o nocivas deberán efectuar la navegación por las vías, dispositivos y sistemas de tráfico establecidos por la Autoridad marítima nacional, conforme a la presente ley, seguir las instrucciones especiales de navegación que, en su caso, puedan ser cursadas por dicha Autoridad, y tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución previstas para ellos en los Convenios y normativa internacionales.

Artículo 164.- Suspensión del paso inocente

Para la defensa de los intereses generales y, en particular, para velar por la seguridad de la navegación, el Gobierno podrá suspender, temporalmente y sin discriminación entre pabellones, el paso inocente en determinadas zonas del mar territorial, y procurará que la adopción de dichas medidas alcance la debida publicidad internacional, informando a los organismos internacionales para los efectos correspondientes.

Artículo 165.- Ejercicio del Derecho de Persecución y de Visita

La Autoridad marítima nacional ejercerá los derechos de persecución y de visita de los buques por la comisión de las infracciones previstas en la presente ley y por las causas establecidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y demás Convenios Internacionales que resulten de aplicación, ajustándose al procedimiento determinado para ello.

Artículo 166.- Detención y conducción del buque a puerto nacional

Cualquier buque, embarcación o artefacto naval que infringiere las disposiciones de los convenios internacionales, la legislación vigente o de la presente ley, en especial el régimen de paso inocente previsto en el artículo 20

de la misma, podrá ser detenido y conducido al puerto más próximo de la República de Guinea Ecuatorial, a los efectos de realizar la pertinente instrucción para la averiguación de los hechos, imposición de la sanción y exigencia de las responsabilidades que, en su caso, correspondan.

Artículo 167.- Ejercicio de la jurisdicción civil en el mar territorial

1.- La jurisdicción civil de la República de Guinea Ecuatorial se ejercerá para adoptar las medidas cautelares o ejecutivas respecto a los buques extranjeros que pasen por el mar territorial, cuando estos se hayan detenido o hayan fondeado voluntariamente durante su paso por ese espacio marítimo, y a los buques que naveguen por el mismo después de haber abandonado las aguas interiores marítimas nacionales, así como respecto a los buques en paso lateral por las obligaciones adquiridas y por las responsabilidades en que hubieren incurrido durante su paso.

2.- No obstante, lo anterior, los buques extranjeros que pasen por el mar territorial no podrán ser detenidos o desviados para ejercer la jurisdicción civil respecto a las personas que se hallen a bordo de los mismos.

Artículo 168.- Ejercicio de la jurisdicción penal en el mar territorial

1.- La jurisdicción penal de la República de Guinea Ecuatorial se ejercerá respecto a los buques extranjeros que pasen o se encuentren en el mar territorial nacional y se regirá por lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Judicial y los convenios internacionales y, en especial, en lo previsto en el apartado 1 del artículo 27 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de Mar de 1982.

2.- No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior no afecta ni restringe las competencias de los órganos jurisdiccionales nacionales para ordenar la detención de un buque extranjero o realizar las correspondientes investigaciones

Elimina la filigrana digital ahora

a bordo del mismo, en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso por el mar territorial procedente de aguas interiores.

Artículo 169.- Intervención a petición del capitán o representante diplomático o consular

A petición del capitán del buque o de un representante diplomático o consular del Estado del pabellón, los órganos jurisdiccionales de la República de Guinea Ecuatorial competentes en materia penal podrán proceder a ordenar detenciones o realizar investigaciones en relación con delitos que se hayan cometido a bordo de un buque extranjero.

Artículo 170.- Notificación al agente diplomático o consular

El órgano judicial competente notificará a un representante diplomático o consular del Estado de pabellón, a ser posible con anterioridad a su realización, del comienzo de cuantas diligencias y actuaciones lleve a cabo para ejercer su jurisdicción penal, o cuando se inicie la instrucción a petición del capitán del buque y en virtud de lo dispuesto en el artículo precedente.

Artículo 171.- Prohibición de detenciones injustificadas y pagos arbitrarios

1.- La Autoridad marítima nacional, en colaboración con los diferentes Departamentos ministeriales y demás entidades públicas, velará para que los buques no sufran detenciones o demoras innecesarias a causa de las medidas que se tomen en relación a la navegación marítima, protección del medio ambiente marino o de los sistemas de tráfico marítimo, y para que paguen solo por los servicios que les hayan prestado durante su paso por el mar territorial.

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

Elimina la filigrana digital ahora

3.-Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales estarán obligados al pago del servicio de señalización marítima que utilizan a su paso por el mar territorial de la República de Guinea Ecuatorial.

Artículo 172.- Sobrevuelo de aeronaves extranjeras

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

CAPÍTULO III

DEL REGIMEN DE ENTRADA, ESTANCIA Y SALIDA EN AGUAS INTERIORES MARITIMAS Y PUERTOS NACIONALES

Artículo 173.- Competencia de la Autoridad Marítima Nacional

El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como la Autoridad marítima nacional, será el órgano competente de la Administración General del Estado para conceder autorización de entrada, permanencia, faena y de salida en las aguas jurisdiccionales de la República de Guinea Ecuatorial, a petición del armador, naviero, capitán del mismo o por el consignatario, conforme se establece en el artículo 12 de la presente ley.

Artículo 174.- Competencia de la Autoridad Portuaria

La autorización para entrar en puerto, atraque y amarre y desamarre o fondeo del buque se concederá por la Autoridad portuaria, en las condiciones de seguridad que determine la Autoridad marítima nacional, a solicitud del armador, naviero, capitán o consignatario, previo cumplimiento de la legislación vigente.

Artículo 175.- Entrada en puerto

Elimina la filigrana digital ahora

Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales podrán entrar en los puertos de la República de Guinea Ecuatorial abiertos a la navegación marítima nacional e internacional, con sujeción a las prescripciones de la presente ley y a la legislación portuaria, aduanera, sanitaria, medioambiental, pesquera, seguridad, extranjería e inmigración y de policía, así como a las condiciones operativas establecidas al efecto y a lo preceptuado en los convenios internacionales.

Artículo 176.- Preaviso de llegada de buque

1.- Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, que deseen entrar o hacer escala en un puerto de la República de Guinea Ecuatorial o efectuar la travesía en los espacios marítimos bajo su soberanía o jurisdicción, deberán comunicarlo a la Autoridad marítima nacional, a través de su consignatario o por cualquier otro medio y al menos 72 horas antes de su llegada o de su cruce, indicando todos los datos del mismo.

2.- Las embarcaciones deportivas y de recreo extranjeras deberán registrar su arribo ante la Autoridad marítima del primer puerto de llegada en la República de Guinea Ecuatorial.

Artículo 177.- Prohibición de entrada y cierre temporal de puerto

1.- La Autoridad Marítima Nacional, en coordinación con la respectiva Autoridad Portuaria, podrá prohibir, restringir o condicionar la entrada, navegación y salida de buques en los puertos de la República de Guinea Ecuatorial y en sus canales de acceso, y ordenar el cierre temporal de los mismos y de los terminales marítimos a la navegación de buques, por razones de emergencia o riesgos específicos para la salud pública, la seguridad de la navegación, la protección de los tráficos y las instalaciones portuarias, la represión de la pesca ilegal o la sostenibilidad medioambiental, seguridad

pública o de orden público o por causas de las condiciones meteorológicas o hidrográficas.

2.- Las referidas medidas se podrán aplicar 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 marino, y deberán ser publicadas debidamente con información a nivel internacional y a los Organismos Internacionales para su efectividad.

Artículo 178.- Entrada y estancia de buques de propulsión nuclear

1.- La Autoridad marítima nacional y en su caso, en coordinación con la respectiva Autoridad portuaria autorizará la entrada, estancia y navegación de los buques de propulsión nuclear en los puertos nacionales y en las aguas jurisdiccionales de la República de Guinea Ecuatorial, inclusive los del Estado y los de guerra sin perjuicio de las inmunidades aplicables a los mismos, debiendo previamente realizar las inspecciones correspondientes verificar sus documentos y condiciones de seguridad y funcionamiento, el control dosimétrico y la vigencia de seguro de responsabilidad civil o la garantía del Estado del pabellón, antes de autorizar su entrada o tránsito por dichas aguas, conforme determinan la legislación vigente y los Convenios Internacionales.

2.- Los buques con propulsión nuclear deberán permanecer en las zonas portuarias que fijen las autoridades y observar las precauciones y medidas de seguridad que se establezcan, y fondearse en zonas de aguas tranquilas y mantenerse alejado de núcleos de población e industrial, con el propósito de garantizar la seguridad de las personas, bienes y todo el dominio marítimo y portuario.

3.- Podrán denegar la entrada y estancia del buque con propulsión nuclear en puerto nacional y en las aguas jurisdiccionales, cuando incumpla las instrucciones y ordenes de la Autoridad marítima o portuaria o de cualquier otra

autoridad competente, infrinja las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en la materia o concurra cualquier otra causa debidamente que justifique la decisión adoptada

4.- En caso de arribada forzosa, el buque con propulsión nuclear deberá someterse a la designación del lugar en que debe permanecer y que le haya asignado la Autoridad marítima o portuaria mientras subsistan las circunstancias que motivaron su llegada imprevista.

Artículo 179.-Entrada y Estancia de Buques que Transporten Sustancias Radioactivas o Mercancías Peligrosas

1.- Los buques que transporten sustancias radioactivas o nucleares o mercancías peligrosas podrán entrar y permanecer en las aguas interiores marítimas y los puertos abiertos de la República de Guinea Ecuatorial, debiendo reunir los requisitos técnicos y operativos necesarios y velar por la seguridad de la admisión, manipulación, almacenamiento y transporte de dichas sustancias y mercancías, conforme se establece en los convenios y códigos internacionales y se determine reglamentariamente.

2.- Antes de la entrada del buque con las referidas sustancias o mercancías en las aguas interiores marítimas y la zona portuaria, la Autoridad marítima y la portuaria, en colaboración con los demás órganos competentes de la Administración, procederá a las inspecciones correspondientes y al control de los documentos y condiciones de seguridad del buque, el control dosimétrico y los demás que procedan para la protección del medio ambiente marino, pudiendo efectuar controles complementarios durante la estancia del buque en puerto nacional.

3.- La Autoridad marítima nacional controlará la manipulación, admisión, transporte y almacenamiento de las referidas sustancias radioactivas o nucleares o mercancías peligrosas tanto a bordo del buque como en tierra, conforme se

Elimina la filigrana digital ahora

establece en los convenios y códigos internacionales y se determine reglamentariamente.

4.- La Autoridad marítima nacional podrá ordenar al buque con sustancias radioactivas, nucleares o mercancías peligrosas que abandone las aguas interiores marítimas o el puerto en un plazo determinado, si la estancia del mismo puede tener efectos peligrosos.

Artículo 180.-Arribada forzosa

1.- En caso de arribada forzosa, el armador, capitán o consignatario deberá comunicar sus causas a la Autoridad marítima, la cual verificará los motivos que la justifiquen y señalará las formalidades y requisitos especiales que, en su caso, deban cumplirse para tales supuestos, independientemente de la obligación que asiste al capitán de notificar a dicha Autoridad los accidentes marítimos, presentarse ante la misma y de preparar y levantar acta de protesta de mar, conforme a lo dispuesto en la presente ley.

2.- A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Autoridad marítima nacional, en función de la concurrencia de determinadas circunstancias, podrá imponer requisitos y condiciones para la entrada en los puertos o lugares de refugio a los buques potencialmente contaminantes a fin de garantizar la seguridad de las personas, del tráfico marítimo, del medio ambiente y de los bienes.

Artículo 181.-Régimen general de visita y de estadía

1.- El régimen de visita y de estadía de los buques en los puertos y terminales de carga y descarga de mercancías y equipajes, y de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos se ajustará a las reglas de seguridad y protección marítima y del medio ambiente marino y garantizará la seguridad de

Elimina la filigrana digital ahora

las personas, del tráfico marítimo y de los bienes, conforme a lo establecido en la presente ley y la legislación vigente en la materia.

2.- Todo buque nacional y extranjero deberá tener un consignatario en los puertos nacionales, con la excepción de las embarcaciones deportivas y de recreo, que podrán ser directamente representadas por su propietario o capitán.

Artículo 182.- Presentación de documentos de los buques

Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, que entren o salgan de un puerto de la República de Guinea Ecuatorial, deberán presentar a la Autoridad marítima los documentos y certificados obligatorios previstos en la presente ley y en los convenios y códigos internacionales, la cual procederá a la distribución de los mismos a las demás autoridades portuarias, aduaneras, sanitarias y policiales o de seguridad para los correspondientes efectos.

Artículo 183.- Información obligatoria sobre la presencia de Polizones

1.- El capitán de cualquier buque, embarcación o artefacto naval que se dirija a puerto de la República de Guinea Ecuatorial, deberá informar a la Autoridad marítima con la antelación suficiente de la presencia de polizones a bordo del mismo, adoptar las medidas oportunas para mantenerlos a bordo en condiciones dignas hasta su llegada a puerto y, en su caso, proceder a la entrega de los mismos a las autoridades competentes, conforme a las leyes de extranjería e inmigración.

2.- El armador y el consignatario del buque que hubiera transportado los polizones estarán solidariamente obligados a satisfacer el coste de su manutención, alojamiento, asistencia jurídica, de intérprete y repatriación por parte de las autoridades competentes, cuando tuviere lugar el desembarco de los mismos por ser su situación inhumana o degradante a bordo del buque, o por precisar asistencia médica o humanitaria, por su repatriación, sin perjuicio de las

Elimina la filigrana digital ahora

responsabilidades penales o administrativas en que pudieran incurrir el capitán u otros miembros de la tripulación cuando existiera connivencia en el embarque de polizones o cuando no se hubieran adoptado las medidas referidas en el párrafo primero de este artículo.

3.- Para garantizar el cumplimiento de la obligación establecida en el párrafo anterior, la Autoridad marítima podrá ordenar y requerir la prestación de garantía suficiente del armador o del consignatario so pena de retención del buque en puerto.

Artículo 184.- Tripulación de seguridad de los buques en puerto y fondeo

1.- Durante la permanencia en la zona portuaria o en el lugar de fondeo o en las aguas jurisdiccionales de la República de Guinea Ecuatorial, todo buque, embarcación o artefacto naval deberá contar en todo momento con la tripulación necesaria para efectuar cualquier maniobra obligatoria que ordene la Autoridad marítima o portuaria o que proceda para garantizar la seguridad de las personas, bienes y las instalaciones portuarias.

2.- Por razones de seguridad, la Autoridad marítima o portuaria podrá disponer, con cargo al buque, el cambio del lugar de amarre o de fondeo, o la ejecución de cualquier maniobra urgente, pudiendo ordenar el corte de amarras o cadenas para evitar un mal mayor y garantizar la seguridad de las personas, bienes y las instalaciones portuarias.

Artículo 185.- Atraque, amarre y fondeo de buques inactivos

1.- La Autoridad portuaria autorizará, en las condiciones de seguridad que determine la Autoridad marítima, el atraque, amarre o fondeo temporal de buques inactivos designando el lugar, período y demás condiciones de permanencia, siempre que no perjudique la seguridad de la navegación y de las

operaciones portuarias o constituya un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

2.- A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, y en cumplimiento de lo previsto en el artículo precedente, la Autoridad marítima fijará la tripulación de seguridad, podrá exigir garantía suficiente para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo del atraque, amarre o fondeo y, en su caso, los gastos necesarios para la subsistencia de las personas a bordo, y autorizará la estancia de los referidos buques fuera de la zona portuaria con designación del lugar, tiempo y demás condiciones.

3.- Si el buque llegara a constituir en cualquier momento un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, se procederá a su eliminación mediante hundimiento o desguace, conforme se establece en la presente ley y los convenios internacionales respecto a los buques naufragados o hundidos.

Artículo 186.- Empleo de medios radioelectrónicos a bordo

La utilización por los buques de medios de radionavegación o de radiocomunicación durante su estancia en las aguas interiores y los puertos estará sujeta al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias y de las normas establecidas en los convenios internacionales.

Artículo 187.- Despacho de buques

1.- La Autoridad marítima en cada puerto, a petición del armador, capitán, consignatario o agente naviero, conforme se establece en el artículo 12 de la presente ley, concederá despacho a todo buque que desee hacerse a la mar o emprender la navegación, tras la presentación de las preceptivas autorizaciones previas otorgadas por los respectivos órganos competentes y la verificación del estado de navegabilidad del buque y el cumplimiento de los documentos y certificados exigibles de acuerdo a los convenios internacionales y a la presente

Elimina la filigrana digital ahora

ley, salvo los supuestos de auto despacho por el capitán y otras modalidades que se prevean reglamentariamente.

2.- Reglamentariamente se regulará el régimen de despacho de buques y 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.

3.- Cuando un buque emprenda la navegación sin el despacho o con infracción de las normas de despacho, la Autoridad marítima podrá ordenar a su armador o consignatario y al capitán del mismo que suspenda la navegación, regresando al puerto de salida o arribando al más próximo, con el fin de subsanar la situación de ilegalidad, orden que deberán cumplir de inmediato, sin perjuicio del derecho de ejercer las acciones que correspondan.

4.- Si el armador o consignatario y el capitán incumplieren la orden dada, la Autoridad marítima podrá ordenar la interceptación, detención y conducción del buque al puerto y aplicarle las medidas previstas en la presente ley, siendo a cuenta del armador o consignatario los gastos ocasionados por esta operación, pudiendo quedar retenido hasta que se pague o se garantice el pago.

Artículo 188.- Despacho de embarcaciones de pesca

1.- La Autoridad Marítima en un puerto será la única competente para otorgar el despacho a cada embarcación pesquera para que se haga a la mar con el propósito de realizar la actividad pesquera, a petición de su propietario o capitán. Dicho despacho se ajustará a la vigencia y los términos previstos en la concesión o permiso expedido por el Ministerio encargado de pesca.

2.- El propietario o capitán estará obligado a comunicar a la Autoridad Marítima en el puerto toda entrada y salida de la embarcación de pesca y presentarle por escrito toda la documentación e información necesarias,

Elimina la filigrana digital ahora

debiendo dicha Autoridad verificarlas en todo momento para cerciorase que la expedición del despacho, las comunicaciones de entrada y salida, la información presentada y la actividad de la embarcación se ajustan a las normas de la seguridad de navegación, de la vida humana en el mar y a la protección del medio ambiente marino y lucha contra la contaminación marina, conforme a la presente ley y los convenios internacionales.

3.- La Autoridad Marítima podrá denegar o suspender el despacho a una embarcación de pesca, cuando no reúna los requisitos de seguridad marítima y de navegación o existan pruebas de incumplimiento de las normas de seguridad de la navegación y de protección de medio ambiente marino, o por orden de un órgano judicial o administrativo competente.

4.- La cancelación o extinción de la autorización, concesión o permiso de pesca anulará automáticamente la vigencia del despacho otorgado a la embarcación pesquera de que se trate.

Artículo 189.- Despacho de embarcaciones deportivas y de recreo

1.- La Autoridad marítima en un puerto será la única competente para otorgar el despacho a cualquier embarcación deportiva o de recreo, sea nacional o extranjera, para que se haga a la mar, a petición de su propietario o del responsable de la misma. Dicho despacho solo se otorgará cuando la embarcación pretenda realizar navegación de altura.

2.- Toda embarcación deportiva o de recreo nacional o extranjera deberá registrar cada entrada y salida en el puerto ante la Autoridad marítima del mismo o en el órgano competente que se dedique a la actividad deportiva, turística o de recreo.

3.- La Autoridad marítima podrá denegar el despacho a una embarcación deportiva o de recreo por causa de seguridad de navegación y de la vida humana

en el mar, de protección de medio ambiente marino, o por falta de aptitud para emprender la navegación en el mar.

Artículo 190.- Indemnización reparación por daños al dominio público marítimo o portuario

La Autoridad Marítima y, en su caso, la portuaria podrán exigir al armador o consignatario la reparación o indemnización por los daños causados al dominio público marítimo o portuario, o que preste de forma inmediata la garantía suficiente para cubrir dichos daños o perjuicios derivados de la actuación de su buque.

Artículo 191.-Jurisdicción sobre buques extranjeros

1.- La jurisdicción civil y penal de los juzgados y tribunales de la República de Guinea Ecuatorial se extenderá a todos los buques extranjeros mientras permanezcan en los puertos nacionales o demás aguas interiores marítimas, o se encuentren navegando por el mar territorial, así como cuando sean detenidos fuera de éste en el ejercicio del derecho de persecución, salvo lo previsto para los buques de Estado.

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

CAPÍTULO IV

DEL REGIMEN DE NAVEGACION Y ESTANCIA DE BUQUES EXTRANJEROS DE ESTADO

Artículo 192.- Inmunidad

Los buques de titularidad de Estados terceros, inclusive los de guerra, gozarán de inmunidad en los espacios marítimos bajo la soberanía y jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial y se sujetarán únicamente a la jurisdicción del Estado de su pabellón, con las excepciones y peculiaridades previstas en el Derecho internacional y en la presente ley.

Artículo 193.-Navegación por aguas interiores marítimas y entrada en puerto

1.- Los buques extranjeros de Estado y los de guerra podrán entrar en las aguas interiores marítimas y visitar los puertos abiertos de la República de Guinea Ecuatorial, previa autorización de la Autoridad marítima nacional o, en su caso, del Ministerio de Defensa Nacional, cuya navegación, admisión y permanencia se determinarán reglamentariamente.

2.- La autorización de navegación y entrada en las aguas interiores marítimas y en puertos nacionales de los buques extranjeros de Estado será otorgada en cada caso y con la debida antelación a la llegada del buque por la Autoridad marítima nacional, conforme a lo previsto en la presente Ley, las demás Leyes vigentes y los Convenios Internacionales.

3.- La autorización de navegación y entrada en las aguas interiores marítimas y en puertos nacionales de los buques extranjeros de guerra será otorgada en cada caso por el Ministerio de Defensa Nacional y se tramitará por vía diplomática y de acuerdo con las previsiones contenidas en los tratados suscritos por la República de Guinea Ecuatorial, sin perjuicio de su sujeción a las prescripciones contenidas en la presente Ley y en las demás Leyes vigentes.

4.- Se exceptúan de las referidas autorizaciones previstas los casos de: avería, mal tiempo u otra causa urgente y determinante de la necesidad de arribada forzosa por razones de seguridad, debiendo en estos casos el capitán o comandante del buque informar, sin demora y por todos los medios posibles, a

Elimina la filigrana digital ahora

la autoridad marítima o al Jefe de las Fuerzas Navales más próximas sobre su situación y las causas, según los casos; o si fuere buque de Estado o de guerra, seguir sus instrucciones hasta que se tramite la correspondiente autorización.

5.-La designación del lugar de atraque o fondeo de los buques extranjeros de Estado deberá ser acordada por la Autoridad Marítima y la Portuaria correspondiente, mientras la de los buques guerra será acordada por la autoridad del puerto militar, salvo se utilizare el puerto abierto marítimo, debiendo acordarla con la Autoridad marítima y la portuaria respectiva.

Artículo 194.- Submarinos extranjeros de Estado

Los submarinos extranjeros de Estado, que naveguen en el mar territorial y en las aguas interiores marítimas de la República de Guinea Ecuatorial, deberán cumplir lo previsto en los artículos 158, 159 y 160 de la presente ley, salvo que se encuentren debidamente autorizados para participar en ejercicios o maniobras militares.

Artículo 195.-Navegación de buques o submarinos extranjeros de Estado con riesgos especiales

Los buques o submarinos extranjeros de Estado, inclusive los de guerra, que comporten riesgos o sustancias nucleares, radioactivos o peligrosas, que naveguen en el mar territorial y en las aguas interiores marítimas de la República de Guinea Ecuatorial o visiten a un puerto nacional, se sujetarán a lo dispuesto en los artículos 178 y 179 de la presente ley y a lo establecido en los convenios internacionales.

Artículo 196.- Actividades prohibidas a los buques extranjeros de Estado

1.- A todos los buques o submarinos extranjeros de Estado y los de guerra se les prohíbe realizar en los espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción

Elimina la filigrana digital ahora

de la República de Guinea Ecuatorial las actividades de maniobras u otros ejercicios con armas de cualquier clase, la recolección de inteligencia por medios electromagnéticos o el lanzamiento, recepción o embarque de cualquier tipo de aeronaves o de dispositivos militares.

2.- Las referidas actividades no se considerarán como paso inocente de dichos buques por el mar territorial, sino infracciones de las normas del Derecho Internacional, la convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1.982 y de las disposiciones de la presente ley, pudiendo llevar consigo la adopción de las medidas oportunas y legales.

Artículo 197.- Medidas respecto a los buques de guerra de otros Estados

1.- Los buques extranjeros o de guerra de otros Estados que se encuentren en las aguas interiores marítimas y el mar territorial de la República de Guinea Ecuatorial e infrinjan las disposiciones de la presente ley y de los convenios internacionales serán requeridos por las Fuerzas Navales para que depongan su actitud y, en su caso, a que abandonen sin demora dichos espacios marítimos nacionales.

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

CAPÍTULO V

DEL SERVICIO DE PRACTICAJE

Artículo 198.-Finalidad y régimen de gestión del servicio de practicaje

Elimina la filigrana digital ahora

1.- El servicio de practicaje es de interés público y obligatorio en los puertos nacionales en que así lo exija y determine la Autoridad marítima nacional, y se prestará a bordo por los prácticos para asesorar a los capitanes de los buques, embarcaciones y demás artefactos navales con el fin de facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites de la zona de practicaje, respetando las normas y condiciones de seguridad marítima y las disposiciones establecidas en la presente Ley, las demás leyes vigentes en la materia y en los contratos.

2.- El servicio de practicaje se ejercerá por la Autoridad portuaria correspondiente en cada puerto, bien por gestión directa o a través de contrato con terceros.

pdfelement

Artículo 199.- Exención de la obligación del servicio de practicaje

La Autoridad marítima nacional, previo informe de la respectiva Autoridad portuaria, podrá establecer exenciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaje en determinado puerto, teniendo en cuenta la experiencia local del capitán del buque y su conocimiento del puerto de que se trate, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y demás circunstancias que puedan concurrir en dicha práctica.

Artículo 200.- Obligación de prestación de servicio de practicaje a los buques

1.- El servicio de practicaje se prestará de forma continua, permanente, regular y durante las veinticuatro horas del día, a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales que arriben o zarpen de un puerto nacional, excepto por causas del estado meteorológico o atmosférico del tiempo, las marejadas o corrientes y la saturación del puerto, o cuando el servicio sea alterado por causas de interés público o cuando así lo determine la Autoridad marítima o portuaria competente.

Elimina la filigrana digital ahora

2.- Estarán exentos del servicio de practicaje, salvo disposición expresa y manifiesta de la Autoridad marítima por razones de seguridad en la navegación, los buques y embarcaciones siguientes:

a) Los que estén al servicio de la Autoridad portuaria y a la prestación de servicios portuarios, con base en el puerto;
b) Los destinados a la realización de obras en el dominio público portuario; los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques;
c) Los que estén al servicio de otras entidades e instituciones públicas con su base de actividad en el puerto; y
d) Otros que determine la Autoridad marítima nacional.

Artículo 201.- Habilitación, función y formación del Práctico

1.- El práctico es un profesional que se dedica a asesorar a los capitanes de los buques, embarcaciones y demás artefactos navales con el fin de facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites de la zona de practicaje, y deberá tener la adecuada formación, titulación y cualificación profesional debidamente constatada por la Autoridad portuaria y certificada por la Autoridad marítima nacional.

2.- El ejercicio de la función de práctico en los puertos nacionales queda reservado para los profesionales nacionales. No obstante, se podrá contratar a los extranjeros cuando no existan suficientes nacionales, previa autorización de la Autoridad marítima nacional.

Artículo 202.- Competencias de la Autoridad Portuaria

La Autoridad Portuaria, como titular del servicio de practicaje en cada puerto, establecerá las condiciones de acceso, selección y de régimen de trabajo de los prácticos, los términos de prestación del servicio de practicaje, las tarifas aplicables a los usuarios, el control de su prestación, la facilitación de la formación práctica en el puerto y el nombramiento o contrato de los prácticos, y

Elimina la filigrana digital ahora

ejercerá competencia sancionadora, conforme se determina en la presente ley, en la reglamentación especifica aplicable, en los pliegos de condiciones generales para la prestación de servicio y en el contrato correspondiente.

Artículo 203.- Competencia de la Autoridad marítima

El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como Autoridad Marítima nacional, en relación al servicio de practicaje y a los prácticos ejercerá las competencias siguientes:

a) La determinación de la necesidad de existencia del servicio de practicaje en un puerto nacional, de la obligatoriedad o no de su utilización y de condiciones técnicas y las exenciones que correspondan, conforme determinan los artículos 198, 199, 200 y 201 precedentes de la presente ley.
b) La determinación de los requisitos profesionales, formación y titulación que deberán reunir los aspirantes a la profesión de práctico, así como la realización y organización de las pruebas precisas para el reconocimiento de la capacitación y habilitación para el ejercicio de dicha profesión en un puerto.
c) La determinación y establecimiento de las condiciones de formación permanente y de reciclaje o actualización de conocimientos y de las pruebas de suficiencia de los prácticos para comprobar en todo momento su debida cualificación técnica y profesional y aptitud física.
d) La inscripción, certificación de la capacidad profesional del práctico y expedición de carnet de práctico.
e) La ordenación general del servicio de practicaje en relación a la seguridad marítima, ejerciendo las competencias sancionadoras.
f) La suspensión cautelar del practico por exigencia de seguridad marítima en el servicio de practicaje.
g) La incoación, instrucción y resolución de los expedientes relacionados con el servicio de practicaje.
h) La determinación de las condiciones de trabajo de los prácticos y sus períodos mínimos de descanso, vacaciones por razones de seguridad

marítima, así como los términos de la obligatoriedad de la seguridad social.

Artículo 204.- Régimen económico del servicio de practicaje

1.- Como contraprestación de los servicios de practicaje prestados directamente por la Autoridad Portuaria a cada buque y los prestados indirectamente por terceros contratados se percibirán las correspondientes tarifas portuarias, que serán abonadas por el armador, el consignatario o por el capitán del buque.

2.- Las tarifas percibidas por los servicios prestados por terceros contratados se destinarán de acuerdo al contrato firmado al efecto.

Artículo 205.- Responsabilidad de los prácticos

La responsabilidad de los prácticos no exime la de los propios capitanes de los buques, embarcaciones y artefactos navales. A tal efecto, la responsabilidad civil en que pudiera incurrir los prácticos la Autoridad portuaria en la gestión del servicio del practicaje, en caso de siniestro o daño, se sujetará a la normativa internacional aplicable para cada caso.

CAPÍTULO VI

DEL SERVICIO DE REMOLQUE

Artículo 206.- Finalidad del servicio de remolque

1.- El servicio de remolque es de interés público y se prestará para auxiliar al buque, embarcación o artefacto naval en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y corrección de los movimientos, dentro de los límites del puerto o fuera de los mismos, y para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones y en los demás espacios marítimos por causa de necesidad o avería del buque.

Elimina la filigrana digital ahora

2.- En el ámbito portuario, el servicio de remolque se ejercerá por la Autoridad Portuaria correspondiente en cada puerto, bien por gestión directa o a través de contrato con terceros.

3.- Cuando el servicio de remolque se preste fuera de los límites del puerto y sus instalaciones, la Autoridad Marítima determinará las condiciones y términos de la misma para garantizar la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar y para la protección del medio ambiente marino, y establecerá el número y tipos de remolcadores a utilizar.

4.- Si durante la maniobra del servicio de remolque sobrevinieren situaciones de peligro para el buque, embarcación o artefacto naval al que se presta dicho servicio, cuya naturaleza sea de salvamento, serán de aplicación las disposiciones relativas al salvamento marítimo.

Artículo 207.- Régimen económico del servicio de remolque

Como contraprestación de los servicios de remolque prestados directamente por la Autoridad portuaria a cada buque y los prestados indirectamente por terceros contratados se percibirán las correspondientes tarifas portuarias, que serán abonadas por el armador, el consignatario o por el capitán del buque.

Artículo 208.- Seguro de Responsabilidad civil

Los prestadores del servicio de remolque en puerto, sus instalaciones o los demás espacios marítimos deberán tener las pólizas de seguro de responsabilidad civil que podrá cubrir posibles daños y perjuicios, las lesiones a la vida humana, los daños por concepto de contaminación al medio ambiente marino, así como cualquier riesgo que pudiera afectar a las personas, sus bienes, el puerto y sus instalaciones, el dominio público marítimo o portuario o a los demás buques.

Elimina la filigrana digital ahora

TÍTULO VI
DE LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

CAPÍTULO I

DE LA ORDENACION DE LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACION

Artículo 209.- Obligación general

Todo buque, embarcación o artefacto naval deberá cumplir las normas y requisitos obligatorios relativos a la seguridad de la navegación y someterse a los controles, inspecciones y verificaciones que se establecen en la presente Ley los Convenios y Códigos Internacionales.

Artículo 210.- Competencia y función de policía de la navegación

1.- La Autoridad marítima nacional ejercerá las funciones de policía de navegación y aplicará sus normas de policía en la navegación marítima a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales que se encuentren en espacios marítimos en los que la República de Guinea Ecuatorial ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales de seguridad de los buques, de la navegación, de la vida humana en el mar y de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, así como ordenar y regulas la circulación, navegación y el tráfico marítimo en dichos espacios marítimos.

2.- La Autoridad marítima nacional ejercerá también las funciones de policía de pabellón para controlar los buques que enarbolen su pabellón y obligarles cumplir la normativa nacional e internacional sobre la seguridad de la navegación.

Artículo 211.- Policía portuaria y sus funciones

1.- Cada puerto nacional contará con la policía portuaria, que dependerá de la respectiva Autoridad Portuaria y se encargará de la protección y seguridad de toda la instalación Portuaria, de los buques atracados y de servicios en la zona del puerto, así como de la seguridad ciudadana y de sus bienes en el ámbito portuario.

2.- La policía portuaria, en el ejercicio de las potestades públicas recogidas en la presente ley y en las demás leyes, tendrá la consideración de agente de la autoridad y deberá colaborar con la Autoridad marítima y las Fuerzas navales y Cuerpos de Seguridad Nacional.

Artículo 212.- Sistema de socorro y seguridad de la navegación

1.- Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales, según su especialidad y peculiaridad, deberán disponer de equipos de radiocomunicaciones exigibles a bordo a fin de cumplir las normas del sistema mundial de socorro y seguridad marítima, SMSSM, de la Organización marítima Internacional, conforme determine la Autoridad marítima nacional.

2.- La Autoridad Marítima Nacional velará para que se instale un sistema de vigilancia VHF permanente que tenga cobertura en toda la zona litoral de la República de Guinea Ecuatorial y posea un mecanismo de selección numérica de los mensajes de socorro, y para que los puertos dispongan de sistemas de vigilancia y recepción de mensajes de socorro, con el objeto de garantizar la seguridad de la navegación.

Artículo 213.- Requisitos de seguridad de los buques

1.- Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán cumplir y reunir los requisitos de seguridad y de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, según sus especialidades, peculiaridades, la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y de la navegación que efectúen,

conforme a lo que se establecen en la presente Ley y los Convenios Internacionales.

2.- Para la expedición, obtención y renovación de los certificados y demás documentos de seguridad, se exigirá el cumplimiento de los requisitos técnicos y operativos de seguridad siguientes:

a) El de construcción, que integrará el compartimento, estabilidad, las instalaciones eléctricas, informáticas y demás elementos.
b) Los equipos propulsores y auxiliares.
c) Los dispositivos de salvamento, que incluyen los botes y balsa salvavidas y demás artefactos.
d) Los equipos de lucha contra incendios y vías de agua.
e) Los equipos de telecomunicaciones, que integran la radiotelegrafía, radiotelefonía, señales ópticas y demás.
f) La formación y capacitación de la tripulación.
g) Los equipos de habitabilidad, higiene y servicios médicos a bordo.
h) Los documentos e instrumentos náuticos obligatorios.
i) El cumplimiento de las reglas especiales para el transporte de pasajeros.
j) La carga y estiba de la mercancía, especialmente la mercancía peligrosa y sustancias nucleares y radiactivas.
k) La gestión de la seguridad y la protección marítima.

Artículo 214.- Requisitos de seguridad para las embarcaciones tradicionales

Las embarcaciones tradicionales deberán cumplir los requisitos específicos de seguridad de la navegación, disponiendo de equipos propulsores auxiliares, los chalecos salvavidas, los elementos de señalización, los certificados obligatorios para navegar y respetar la capacidad de pasajeros y de carga.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 215.- Inspección y control de seguridad de los buques

1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales estarán obligados a someterse al control técnico de los requisitos de seguridad y prevención de la contaminación del medio ambiente marino y a las inspecciones y verificaciones iníciales o depuesta en servicio, anuales, periódicas, de salida al mar, las derivadas de las quejas de la tripulación y las excepcionales, que se realizarán por la Autoridad Marítima, los inspectores de los buques, la sociedad de clasificación autorizada o por los médicos también autorizados.

2.- Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales que salgan de un puerto nacional podrán ser sometidos al control técnico e inspección de salida al mar por decisión de la Autoridad marítima o de los inspectores de buques cuando existan causas y razones fundadas que no reúnan las condiciones necesarias y exigibles de navegabilidad o no cumplan los requisitos de seguridad y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

Artículo 216.- Personal habilitado para inspección y control de buques.

La Autoridad Marítima Nacional, territorial o portuaria, los inspectores de buques, los inspectores de la sociedad de clasificación debidamente autorizada, los médicos autorizados, son los únicos competentes para realizar las inspecciones, verificaciones y controles técnicos de los buques, embarcaciones y artefactos navales, y tendrán acceso libre a bordo de los mismos y de todos sus compartimentos.

Artículo 217.- Competencia de los inspectores de los buques

Los inspectores de buques serán los agentes de la Autoridad marítima nacional y actuarán en calidad de autoridad pública, estando facultados para efectuar las visitas, inspecciones y controles técnicos seguridad a bordo de los

buques, embarcaciones y artefactos navales y para prohibir o suspender las operaciones de los mismos o su salida del puerto nacional y adoptar cualquier otra medida prevista en la presente Ley y los Convenios Internacionales.

Artículo 218.- Prohibición y suspensión de operaciones y de salida del buque

1.- Los inspectores de buques podrán adoptar las medidas de prohibición o suspensión de las operaciones de cualquier buque, embarcación o artefacto naval o de su salida al mar, cuando de las visitas, inspecciones o controles resulte que no se encuentra en condiciones de navegabilidad o no cumpla la normativa de seguridad y contaminación, hasta que el armador haya subsanado los defectos detectados o la Autoridad Marítima adopte la decisión que proceda.

2.- Los inspectores de buques comunicarán inmediatamente y por escrito la decisión adoptada a la Autoridad marítima para que proceda, ratificando o revocando dicha decisión. En el caso de ratificación, adoptará las medidas necesarias y convenientes para su ejecución, incluso requerir auxilio a la Autoridad portuaria, a las fuerzas navales y de la policía, si el capitán negare a obedecer la medida.

3.- Al mismo tiempo, los inspectores de buques notificarán inmediatamente y por escrito la decisión adoptada al capitán del buque, embarcación o artefacto naval afectado con exposición fundada de los motivos y causas de la prohibición o suspensión.

Artículo 219.- Recurso contra la decisión de los Inspectores de buques

1.- Contra la decisión de los Inspectores de buques, prohibiendo o suspendiéndolas operaciones o salida al mar, el capitán, el armador o el propietario podrá interponer recurso de alzada ante la Autoridad marítima del puerto dentro de los quince días siguientes a la notificación de la misma.

2.- Recibido el escrito del recurso, la Autoridad Marítima del puerto resolverá lo que estime procedente dentro de los tres días siguientes, confirmando o revocando la decisión recurrida, sin audiencia de las partes y en base a las comunicaciones del Inspector y de las alegaciones del recurso.

3.- Si se revoca, autorizará las operaciones o la salida del buque. Al contrario, cuando se ratifique o se confirme, mandará ejecutarla hasta que el armador o el propietario subsane los defectos señalados por el Inspector.

Artículo 220.- Coste de las inspecciones

Las inspecciones, verificaciones y controles técnicos de buques, embarcaciones o artefactos navales, cualquiera que sea su naturaleza y finalidad, se efectuarán con cargo al armador, salvo que estas resulten injustificadas, debiendo abonar las correspondientes tasas al tesoro público.

Artículo 221.- Certificados de seguridad, su expedición y renovación

1.- Todo buque, embarcación o artefacto naval nacional deberá estar provisto de los certificados de seguridad y de prevención de la contaminación del medio ambiente marino y demás documentos establecidos en el artículo 63 de la presente ley que serán otorgados, expedidos o renovados por la Autoridad marítima nacional a los que reúnan y cumplan los requisitos exigidos, o retirado por la misma autoridad cuando no los cumplan, conforme determina el artículo 64 de esta Ley.

2.- La Autoridad Marítima Nacional podrá autorizar a las a organizaciones reconocidas la expedición o renovación de los correspondientes certificados de seguridad y de prevención de la contaminación, después de la realización de las inspecciones, verificaciones y controles técnicos.

Artículo 222.- Efectos de los certificados

Elimina la filigrana digital ahora

1.- Los certificados de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques expedidos por la Autoridad Marítima Nacional presuponen el correcto estado del buque en cuanto a su construcción, seguridad, objeto y navegabilidad, salvo prueba en contrario.

2.- La carencia o el vencimiento de la vigencia de los certificados implica para el buque la imposibilidad de navegar o de prestar los servicios a los que se halla destinado, cuya responsabilidad será del armador del buque y subsidiariamente de las personas designadas de conformidad a las disposiciones establecidas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

Artículo 223.- Exhibición de los certificados

Los certificados de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques, serán exhibidos a bordo, en lugar bien visible y de fácil acceso; y estarán bajo la custodia del capitán, quien los presentará a la Autoridad Marítima, los Inspectores de buques o a los inspectores que realicen el control del buque por el Estado rector del puerto, cuando lo requieran.

CAPÍTULO II

DE LA INSPECCION Y CONTROL DE BUQUES EXTRANJEROS POR EL ESTADO DEL PUERTO

Artículo 224.- Competencia de la Autoridad Marítima Nacional

1.- La Autoridad marítima nacional será la competente para efectuar inspecciones y controles de los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros por el Estado rector del puerto, conforme determinan la presente Ley y los Convenios Internacionales.

Artículo 225.- Inspección de buques extranjeros

Elimina la filigrana digital ahora

2.- La inspección y control de los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros surtos en los puertos nacionales se realizarán por la Autoridad marítima y sus inspectores cuando existan motivos fundados sobre sus requisitos de seguridad, condiciones de navegabilidad o de la protección del medio ambiente marino o relativo al cumplimiento del Convenio sobre Trabajo Marítimo, y de acuerdo a las normas y procedimientos establecidos por la Organización Marítima Internacional, los convenios internacionales y en el Memorándum de Entendimiento sobre el Control por el Estado del Puerto (M.O.U) de Abuja.

3.- La inspección y control de los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros surtos en los puertos nacionales podrán consistir en la verificación de los certificados y demás documentos de seguridad y de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, salvo que el estado del buque o la situación de la tripulación no correspondan a las indicaciones que figuren en los mismos.

Artículo 226.- Presunción de cumplimiento de las normas de seguridad

Se presumirá y se entenderá que los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros matriculados y abanderados en otros Estados cumplen los requisitos de seguridad y de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, cuando estén a bordo de los mismos y a disposición del capitán, y que sean exhibidos o presentados a la Autoridad marítima o a sus inspectores si se lo requieren, siendo suficiente en este caso el control y verificación de dichos certificados y documentos a que se refiere el párrafo segundo del artículo precedente.

Artículo 227.- Detención de buques extranjeros

Elimina la filigrana digital ahora

1.- La Autoridad marítima podrá adoptar en relación a cualquier buque, embarcación o artefacto naval extranjero las medidas de detención e inmovilización, prohibición de su salida al mar o de realización de su actividad o las que estime oportunas, si de la inspección y control por el Estado rector del puerto resulte que la navegación o el servicio del mismo no puede hacerse en las debidas condiciones de seguridad para las personas a bordo y para el medio ambiente, hasta que sean subsanados los defectos encontrados por el armador.

2.- La resolución adoptada se notificará inmediatamente y por escrito al capitán, a la que se acompañarán el informe de inspección y las medidas exigidas para poder abandonar el puerto, y se comunicará de la misma manera al armador o consignatario, al cónsul o representante diplomático y a la autoridad marítima del Estado del pabellón, a la Organización Marítima Internacional y, en su caso, a la sociedad de clasificación que se dedica al control técnico del referido buque.

CAPÍTULO III

DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACION Y LAS ORGANIZACIONES RECONOCIDAS

Artículo 228.- Autorización y reconocimiento

1.- El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, en calidad de Autoridad Marítima Nacional, será el Órgano competente de la Administración General de Estado para conceder autorización a las sociedades de clasificación y las organizaciones reconocidas que les otorgará el reconocimiento para poder realizar sus actividades específicas en el sector marítimo y portuario, y podrá contratar los servicios de las mismas para ejercer las funciones que les delegue.

2.- La Autoridad Marítima Nacional podrá reconocer una o varias sociedades de clasificación y organizaciones reconocidas, conforme a la normativa internacional. Dicho reconocimiento podrá llevar a la concertación de

Elimina la filigrana digital ahora

un contrato entre ambas partes, en el que se especificarán las obligaciones de dichas sociedades u organizaciones durante el ejercicio de sus funciones y actividades.

3.- La Autoridad marítima nacional deberá comunicar a la Organización Marítima Internacional la relación de las sociedades de clasificación y organizaciones reconocidas autorizadas y que ha otorgado el reconocimiento.

Artículo 229.- Responsabilidad de la Autoridad Marítima Nacional

1.- El otorgamiento de reconocimiento a las sociedades de clasificación y organizaciones reconocidas y la delegación de las funciones no eximen a la Autoridad marítima nacional de la responsabilidad de ejercer las inspecciones, verificaciones y controles técnicos de los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales para el cumplimiento de los requisitos de seguridad y prevención de la contaminación del medio ambiente marino y demás normativa internacional.

2.- A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Autoridad Marítima nacional será responsable de toda la actividad de dichas sociedades y organizaciones y de la fiabilidad de los certificados y documentos que pudieran emitir.

Artículo 230.- Función de las sociedades de clasificación y las organizaciones reconocidas

1.- Las sociedades de clasificación y las organizaciones reconocidas realizarán las funciones que les delegue la Autoridad marítima nacional en cuanto a las inspecciones, verificaciones y controles de los buques nacionales para expedir, refrendar o renovar los certificados y demás documentos de seguridad y prevención de la contaminación del medio ambiente marino, así como efectuar las inspecciones, evaluaciones, auditorias y revisiones de los

buques nacionales e instalaciones portuarias en el ámbito de la protección marítima.

2.- Las sociedades de clasificación y las organizaciones reconocidas podrán ser contratadas por las empresas marítimas y por las Autoridades Portuarias para realizar los trabajos necesarios relativos a las inspecciones, evaluaciones, auditorias y revisiones de los buques nacionales e instalaciones portuarias en el ámbito de la protección marítima, así como para la elaboración implantación de sus planes de protección marítima.

3.- Las sociedades de clasificación y las organizaciones reconocidas estarán obligadas a informar periódicamente a la Autoridad marítima nacional sobre su actividad y cumplimiento de las funciones a ellas delegadas y, en su caso, a la administración de la empresa marítima y a la Autoridad portuaria sobre los avances de los trabajos.

Artículo 231.- Obligación de las empresas marítimas y autoridades portuarias

Las empresas marítimas y las autoridades portuarias no podrán contratar los servicios de las sociedades de clasificación y las organizaciones reconocidas sin la debida autorización del Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como la Autoridad marítima nacional, so pena de ser sancionadas las dos partes, conforme la presente ley y los convenios internacionales.

Artículo 232.- Responsabilidad de las sociedades de clasificación y las organizaciones reconocidas

1.- Las sociedades de clasificación y las organizaciones reconocidas responderán de los daños y perjuicios que se causen a quienes contraten con ellas y que sean consecuencia de la falta de diligencia de aquéllas en la inspección, verificación y control del buque y en la emisión de certificados y demás

documentos de seguridad y prevención de la contaminación del medio ambiente marino, o en la realización de trabajos de evaluación, auditoria y revisión de buques e instalaciones portuarias y preparación o implantación de planes para la protección marítima.

2.-La responsabilidad de las sociedades de clasificación y las organizaciones reconocidas frente a terceros se determinará con arreglo al Derecho común, sin perjuicio de la normativa internacional y de la CEMAC que sea de aplicación.

CAPÍTULO IV

DE LA PROTECCION MARITIMA DE BUQUES E INSTALACIONES PORTUARIAS

Artículo 233.-Requisitos de protección marítima de los buques nacionales

Todos los buques y embarcaciones nacionales, de pasaje o de carga, y las plataformas móviles, que efectúen una navegación internacional o se relacionen con las que la realicen, deberán cumplir los requisitos de protección marítima siguientes:

a) Someterse a una evaluación sobre los procedimientos y mecanismos de protección a bordo y en puerto.
b) Estar provisto de un plan de protección del buque (PPB) basado en los resultados de la evaluación previa, que deberá contener las medidas y procedimientos aplicables en función al riesgo o amenaza y al nivel de protección que se establece y se requiere para afrontar dicho riesgo o amenaza.
c) Contar con un oficial de protección del buque (OPB) designado por la empresa naviera o marítima dentro del personal enrolado que actuará en colaboración con el oficial de la compañía para la protección marítima

(OCPM) designado en la sede de dicha empresa y, en su caso, con el oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP).

d) Estar provisto de equipos y sistema de seguridad y protección, que deberá contar con los medios y elementos necesarios para alarma, comunicación y represión de cualquier riesgo o amenaza a la protección a bordo.
e) Estar provisto del certificado internacional de protección y de un registro sinóptico continúo expedidos por la Autoridad Marítima Nacional.
f) Cumplir las condiciones de formación y capacitación del oficial de protección del buque, oficial de compañía para la protección marítima y de todo el personal a bordo.
g) Realizar los ejercicios y prácticas a todo el personal a bordo.
h) Cualesquiera otras previstas en el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y los Convenios Internacionales.

Artículo 234.- Control de buques extranjeros a efecto de protección marítima

La Autoridad marítima y los inspectores de buques, al proceder al control e inspección de los buques extranjeros por el Estado rector del puerto, verificarán el cumplimiento de las normas de protección marítima que se establecen en el artículo anterior, salvo lo que concierne a la evaluación del plan de protección del buque.

Artículo 235.- Requisitos de protección de las instalaciones portuarias

Todas las instalaciones portuarias y terminales marítimos nacionales deberán cumplir los requisitos de protección marítima siguientes:

a) Someterse a una evaluación sobre los procedimientos y mecanismos de protección del puerto o terminal marítimo.
b) Estar provisto de un plan de protección de la instalación portuaria (PPIP) basado en los resultados de la evaluación previa, y aprobado por la Autoridad portuaria, que deberá contener las medidas y procedimientos

aplicables en función al riesgo o amenaza y al nivel de protección que se establece y se requiere para afrontar dicho riesgo o amenaza.

c) Contar con un oficial de protección de la instalación portuaria (OPIP) designado por la Autoridad Portuaria, del personal enrolado que actuará en colaboración con el oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) y el oficial de protección del buque (OPB).
d) Crear una Comité para la protección marítima portuaria, asignándole las funciones.
e) Estar provisto de equipos y sistema de seguridad y protección, que deberá contar con los medios y elementos necesarios para alarma, comunicación y reprensión de cualquier riesgo o amenaza a la protección a bordo.
f) Cumplir las condiciones de formación y capacitación del oficial de protección de la instalación portuaria y de todo el personal del puerto
g) Realizar los ejercicios y prácticas a todo el personal del puerto.
h) Cualesquiera otras previstas en el Código PBIP y los convenios internacionales.

Artículo 236.- Competencias de la Autoridad Marítima Nacional

El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como la Autoridad Marítima Nacional, será competente para aprobar y refrendar los planes de protección de los buques e instalaciones portuarias, expedir la declaración de protección marítima para buques, designar los puertos abiertos al tráfico internacional y los que se aplican el código PBIP, ordenar y verificar las evaluaciones, auditorias y revisiones de protección de los buques e instalaciones portuarias, así como los equipos, sistemas y procedimientos para la protección marítima.

CAPÍTULO V

DE LA SEÑALIZACION MARITIMA Y AYUDAS A LA NAVEGACION

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 237.-Servicio de señalización marítima y ayudas a la navegación

1. El servicio de señalización marítima y ayudas a la navegación es de interés público e imprescindible para garantizar y mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques, embarcaciones y artefactos navales en los espacios marítimos nacionales y para confirmar la posición y situación de los mismos en navegación, que prestará la Autoridad marítima nacional en todos los referidos espacios y la Autoridad portuaria en sus respectivas zonas.

2. A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, el servicio de señalización marítima y ayudas a la navegación deberá contar con un sistema seguro de instalaciones, dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, y realizar constantemente el mantenimiento, control e inspección de los mismos con el fin de asegurar el tráfico marítimo en los espacios marítimos nacionales y en todas las zonas costeras.

Artículo 238.- Competencia de la Autoridad Marítima Nacional

1. El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como la Autoridad Marítima nacional, es el órgano competente para la ordenación y la regulación del servicio de señalización marítima y ayudas a la navegación y la determinación de la idoneidad o no de los sistemas y dispositivos aplicables y del balizamiento, estableciendo sus características técnicas y ubicación y los servicios de control de la navegación, y velando por la disponibilidad de los recursos humanos y materiales y el funcionamiento correcto y eficaz de los mismos y de su mantenimiento.

2. Asimismo, determinará las áreas marítimas para el fondeo, canales de navegación y áreas de seguridad en los puertos y en las plataformas fijas o flotantes de exploración y explotación de recursos naturales en las zonas marinas

de la República de Guinea Ecuatorial, con el fin de preservar la seguridad en la navegación,

3. También, le corresponderá autorizar y controlar la instalación y mantenimiento de dispositivos de señalización marítima y ayuda a la navegación en las instalaciones portuarias privadas, terminales marítimos y demás estructuras ubicadas en el medio marino.

Artículo 239.- Competencia de la Autoridad Portuaria

1. A la Autoridad Portuaria le corresponde gestionar el servicio y los sistemas de señalización marítima y ayuda a la navegación en su respectiva zona portuaria, estableciendo los dispositivos necesarios, la zona de fondeo portuario y los canales de entrada y salida en el puerto, de conformidad con las disposiciones e indicaciones de la Autoridad marítima nacional y bajo la supervisión de la misma.

2. Los puertos, el concesionario o autorizado, las instalaciones portuarias privada, terminales marítimos y el titular de una instalación de señalización marítima y ayuda a la navegación, o el causante del obstáculo artificial, según proceda, deberá asumir el coste del proyecto de ejecución, la instalación y el mantenimiento de los mismos, de conformidad con la normativa y características técnicas y ubicación de los dispositivos que hayan sido aprobados por la Autoridad marítima nacional.

3. A los efectos de lo dispuesto en los dos párrafos anteriores, y para la prestación del servicio de señalización marítima y ayuda a la navegación, las Autoridades portuarias y las demás personas titulares o responsables de dichas instalaciones y sistemas deberán:

a) Elaborar y aprobar los proyectos de ejecución o modificación de los dispositivos de señalización marítima y ayuda a la navegación que les

Elimina la filigrana digital ahora

corresponda. Conforme a las directrices de la Autoridad marítima nacional.

b) Informar previa y obligatoriamente a la Autoridad Marítima nacional los proyectos de ejecución de nuevos dispositivos o modificación de los existentes.

c) Garantizar el efectivo cumplimiento de los balizamientos, canales de entrada y salida y las zonas de fondeo establecidos con la autorización y supervisión de la Autoridad marítima nacional.

Artículo 240.- Inspección de los sistemas y dispositivos para la navegación marítima

1.- La Autoridad marítima nacional y, en su caso, la portuaria realizarán inspecciones periódicas a las instalaciones y dispositivos de señalización marítima y ayuda a la navegación que pertenezca a los puertos o a terceros y, en su caso, a costa de éstos, pudiendo adoptar las medidas que estimen necesarias para el restablecimiento del servicio, incluidas las derivadas del ejercicio de la potestad sancionadora, cuando proceda.

2.- La Autoridad marítima nacional también inspeccionará permanentemente las instalaciones y dispositivos de señalización marítima y ayuda a la navegación que estén bajo su responsabilidad, pudiendo adoptar las medidas que estimen necesarias para mejorar su funcionamiento y mantenimiento, y así mismo sancionar a toda persona que deteriore o cause daño en los mismos.

Artículo 241.- Obligación de información

Los responsables del servicio y los sistemas de señalización marítima y de ayuda a la navegación de su instalación y mantenimiento, estarán obligados a informar a la Autoridad marítima nacional, la portuaria y al servicio de salvamento marítimo todos los incidentes y circunstancias de su funcionamiento

y del ambiente o situación, la puesta en servicio de nuevas señales, a los efectos de su difusión a navegantes, como una información adicional a la suministrada por las cartas náuticas y, en su caso, por los avisos a navegantes, que deben ser interpretadas conjuntamente con dichos documentos náuticos.

CAPÍTULO VI

DEL FONDO PARA LA SEGURIDAD Y PROTECCION MARITIMA

Artículo 242.- Creación y finalidad

Se crea el Fondo para la Seguridad y Protección Marítima, como cuenta separada de fideicomiso, que dependerá del Ministerio Encargado de la Marina Mercante, y tendrá la finalidad de desarrollar los planes y programas relativos a la seguridad de la navegación, protección marítima, señalización marítima, búsqueda y salvamento marítimos, prevención de la contaminación del medio marino, recogida y tratamiento de residuos de los buques, formación de la gente del mar, así como coadyuvar las inversiones en estas esferas del sector marítimo y las aportaciones o cuotas a los Organismos Internacionales.

Artículo 243.- Fuentes de financiación

El Fondo para la Seguridad y Protección Marítima se financiará, entre otros, por los recursos siguientes:

a) Dotación presupuestaria.
b) Participación en los cánones.
c) Pagos obligatorios de buques por seguridad marítima, prevención de la contaminación, residuos o señalización marítima.
d) Empréstitos y cuotas obligatorias de los operadores del sector.
e) Donaciones de personas físicas o jurídicas y de organismos internacionales.

Artículo 244.- Obligación de los operadores

Todas las empresas concesionarias o autorizadas, que ejercen sus actividades en el sector marítimo, tendrán la obligación de pagar anualmente una cuota al Fondo para la Seguridad y Protección Marítima, cuyo importe se establecerá reglamentariamente.

Artículo 245.- Regulación de la estructura y funcionamiento

El régimen estructural y funcional del Fondo para la Seguridad y Protección Marítima se determinará reglamentariamente, estableciendo la forma de financiación, los sujetos obligados al pago de las cuotas obligatorias, los mecanismos de gestión y control de los ingresos y asignación de gastos.

TÍTULO VII

DE LA PROTECCION DEL MEDIO MARINO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION MARINA

CAPÍTULO I

DE LAS DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 246.- Obligación común a los buques

Todos los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas o flotantes, nacionales y extranjeros, que naveguen o se encuentren en los espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, deberán proteger el medio ambiente marino y velar por la prevención de la contaminación marina, conforme se determina en la presente Ley y los Convenios Internacionales.

Artículo 247.- Competencia de la Autoridad Marítima Nacional

El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como la Autoridad Marítima Nacional, será competente para la regulación de todos los aspectos

relativos a la prevención y lucha contra la contaminación marina, ejerciendo las facultades de Estado rector del puerto o de Estado ribereño, realizando inspecciones y controles técnicos de los dispositivos de prevención de la contaminación a bordo de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas o flotantes, nacionales y extranjeros, y de cumplimiento de las normas vigentes en la materia, investigando cualquier suceso de contaminación marina, y adoptando medidas coercitivas contra el infractor, armador, explotador o propietario.

Artículo 248.-Plan Nacional de Prevención y lucha contra la Contaminación

1.- El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, como la Autoridad marítima nacional, elaborará y establecerá un plan nacional de prevención y lucha contra la contaminación marina para hacer frente a los sucesos de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o potencialmente peligrosas, así como a los demás casos de contaminación del medio ambiente marino.

2.- El referido plan deberá prever los mecanismos y procedimientos específicos aplicables en los puertos y terminales marítimos de carga y descarga de hidrocarburos, inclusive los situados mar adentro, en caso de emergencia para la lucha contra la contaminación, así como los medios y recursos necesarios para la efectividad de las operaciones.

Artículo 249.- Plan de prevención y lucha contra la contaminación a bordo de los buques

Todos los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas o flotantes, nacionales y extranjeros, que naveguen o se encuentren en los espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, deberán tener y llevar a bordo de los mismos un plan de prevención y lucha

contra la contaminación que incluya los mecanismos, medidas y procedimientos aplicables en caso de emergencia o suceso causado por hidrocarburos u otras sustancias nucleares, radiactivas, nocivas y peligrosas contaminantes, conforme se establece en la presente Ley y los Convenios y Códigos Internacionales.

Artículo 250.- Colaboración con las autoridades del medio ambiente

La Autoridad Marítima Nacional colaborará estrechamente con las demás autoridades nacionales responsables del medio ambiente para la ordenación, regulación, prevención y lucha contra la contaminación del medio ambiente marino, realizando actividades conjuntas de control para evitar la duplicidad en sus acciones e intercambiándose todo tipo de información relacionada con la contaminación marina.

Artículo 251.- Colaboración internacional

1. En el marco del plan nacional de prevención y lucha contra la contaminación marina y en aplicación de las reglas y procedimientos de cooperación establecidos en el Convenio Internacional sobre la cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, la Autoridad marítima nacional colaborará con las autoridades de los demás Estados y organismos internacionales y regionales, cuando fuere requerida por otro Estado ribereño en cuyas aguas se hayan producido actos de contaminación, o por el Estado del pabellón, resulte posible y razonable, y sea conforme al principio de reciprocidad.

2. La Autoridad marítima nacional podrá solicitar la cooperación internacional de los demás Estados y organismos internacionales y regionales, cuando haya ocurrido un suceso de contaminación o exista un peligro real de contaminación en los espacios marítimos de la República de Guinea Ecuatorial, que pueda extenderse a las aguas de otro Estado, debiendo informar inmediatamente a este último sobre lo sucedido y su alcance.

Elimina la filigrana digital ahora

3. La asistencia referida en los dos párrafos anteriores podrá consistir en la participación en las operaciones de lucha contra la contaminación o en la intervención en las diligencias de averiguación del siniestro y la inspección de documentos o del buque presuntamente responsable de la contaminación o su detención, cuando éste se halle en un puerto o en las aguas interiores marítimas nacionales.

Artículo 252.-Excepciones a la prohibición de descarga y vertido al mar

Las prohibiciones de descarga y vertido al mar, que se establecen en la presente ley y los convenios y códigos internacionales, no se aplicarán en los casos siguientes:

a) Cuando la descarga o el vertido al mar se realice con el fin de salvar la vida humana en el mar, garantizar la seguridad de la navegación y del propio buque, o por fuerza mayor debidamente probada, o cuando sea derivada de una avería del equipamiento del buque, debiendo el armador y el capitán justificar que tomaron todas las medidas y precauciones necesarias y exigibles para evitarla.
b) Cuando se vierten al mar las sustancias liquidas o las mezclas que las contengan para luchar contra la contaminación.
c) Cuando se abandonen en el mar las redes de fibra sintética por perdida accidental de las mismas o de los materiales utilizados para repararlas, siempre que se hayan tomado las medidas y precauciones necesarias y exigibles para impedir su perdida.

Artículo 253.-Obligación de notificar actos de contaminación

Los capitanes de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas o flotantes nacionales y los capitanes de los buques extranjeros que naveguen o se encuentren en los espacios marítimos nacionales, deberán notificar sin demora a la Autoridad marítima de la República de Guinea

Ecuatorial 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.

Artículo 254.- Obligación de información de los terminales marítimos privados

Los responsables de los terminales marítimos privados tendrán la obligación de informar permanentemente a la Autoridad Marítima Nacional sobre los movimientos de los buques, embarcaciones o artefactos navales con los que operan y las cantidades y naturaleza de los hidrocarburos cargados o descargados, así como los mecanismos o medidas que se aplican para la prevención y lucha contra la contaminación marina.

Artículo 255.-Inspección de buques

La Autoridad Marítima Nacional a través de su cuerpo de inspectores serán competentes para efectuar la verificación, inspección y el control técnico de los dispositivos de prevención de la contaminación a bordo de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas o flotantes, nacionales y extranjeros que naveguen o se encuentren en los espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, o en un puerto o terminal marítimo nacional.

Artículo 256.- Certificado de prevención de la contaminación de buques

La Autoridad marítima nacional será la única competente para expedir, renovar o revocar el certificado internacional de prevención de la contaminación de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas o flotantes nacionales, previo informe favorable del resultado de la verificación, inspección

Elimina la filigrana digital ahora

y control técnico que deben realizar previamente los inspectores o la sociedad de clasificación reconocida.

Artículo 257.-Investigación de sucesos de contaminación

La Autoridad Marítima Nacional tendrá la obligación de investigar todo suceso, incidente sobrevenido a un buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante, en especial lo relacionado a la contaminación marina, cuando ocurra en los espacios marítimos y puertos nacionales o a petición de un Estado en materia de cooperación internacional, conforme se determinan en la presente ley y los convenios internacionales, debiendo comunicar los resultados de dicha investigación a la Organización Marítima Internacional.

Artículo 258.- Servicio de recepción de residuos en los puertos

1. La Autoridad Portuaria y los responsables de los puertos privados y de los terminales marítimos mar adentro deberá disponer de instalaciones y servicios de recepción de residuos de todo tipo, inclusive de hidrocarburos, y ponerlos a disposición de los buques, embarcaciones y artefactos navales con que operan, conforme se determinan en los Convenios y Códigos Internacionales.

2. El Ministerio Encargado de la Marina Mercante, en calidad de Autoridad Marítima Nacional, en colaboración con los demás Departamentos Ministeriales e Instituciones públicas, organizará los servicios de recepción de toda clase de residuos procedentes de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas o flotantes, nacionales o extranjeros, y establecerá el régimen tarifario por la prestación de dichos servicios.

Artículo 259.- Seguro obligatorio por daños debidos a la contaminación

Elimina la filigrana digital ahora

1. Todos los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas o flotantes nacionales y los extranjeros, deberán tener una póliza de seguro obligatorio para cubrir la responsabilidad civil que pueda derivarse de los daños por la contaminación del medio ambiente marino que causen los mismos, conforme se establecen en la presente Ley y los Convenios Internacionales.

2. La Autoridad Marítima Nacional verificará la existencia del certificado internacional de prevención de la contaminación, la póliza de seguro obligatorio o de la garantía financiera a bordo de cualquier buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante, pudiendo adoptar las medidas siguientes:

a) Prohibir la navegación de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas o flotantes nacionales que no estén en posesión del referido seguro obligatorio o la correspondiente garantía financiera que se establecen en el convenio CLC.
b) Prohibir e impedir el acceso de los buques extranjeros a puertos nacionales y terminales marítimos situados en las aguas interiores o en el mar territorial, si no poseen el referido seguro obligatorio o la garantía financiera.
c) Expulsar el buque extranjero de los espacios marítimos nacionales.

CAPÍTULO II

DE LA PREVENCION DE LA CONTAMINACION POR AGUAS SUCIAS, BASURA O POR VERTIDO DE DESECHOS DE LOS BUQUES

Artículo 260.-Prohibición de descarga de aguas sucias al mar

Está prohibido el vertido o la descarga de aguas sucias al mar, sea cual fuere la fuente de las mismas, salvo que se realicen en las condiciones de desmenuzamiento, análisis, desinfección, tratamiento y demás circunstancias de acuerdo a lo dispuesto en la presente Ley y Los Convenios Internacionales.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 261.-Prohibición de arrojar basura al mar

Está prohibido arrojar o descargar al mar todo tipo de basura que pueda perjudicar la navegación y poner en peligro la vida humana y el ecosistema marino en la mar, en especial:

a) Cualquier materia plástica, cabuyería, redes de fibra sintética para pesca bolsas de plástico para basura.
b) La madera, tablas, forros de estiba y cualquier material que pueda flotar.
c) Resto de comidas y otros elementos o productos residuales.

Artículo 262.-Prohibición de vertido de desechos al mar

Está prohibido el vertido o la evacuación deliberada al mar de desechos y demás materiales que se encuentren a bordo del buque, embarcación, artefacto naval y en las plataformas fijas o flotantes, así como el hundimiento de estos, aeronaves, u otras construcciones en el mar, conforme determinan la presente Ley y el Convenio de Londres sobre la descarga de desechos al mar de 1972(LDC) y sus anexos.

Artículo 263.-Permiso para el vertido de desechos

1. La Autoridad marítima nacional será competente para expedir permisos especiales o generales para el vertido al mar de desechos y demás materiales como contenedores, chatarra, desechos metálicos o voluminosos, buques, embarcaciones, artefactos navales, plataformas, construcciones y demás instalaciones marítimas abandonadas, y para el hundimiento de estos y de aeronaves en el mar.

2. Para la expedición de los referidos permisos, la Autoridad marítima nacional deberá recabar un informe previo, preceptivo y vinculante de las autoridades del medio ambiente y de pesca, así como del servicio de inspección

Elimina la filigrana digital ahora

marítima, y requerir el compromiso del interesado para efectuarlo más allá de las ciento cincuenta millas de la tierra firme y en una profundidad suficiente.

3. La Autoridad marítima nacional no podrá conceder los referidos permisos para verter o evacuar los desechos y demás material en los espacios marítimos nacionales en los que concurre un flujo importante del tráfico marítimo o la actividad pesquera.

Artículo 264.- Sanción a los infractores

Toda persona física o jurídica, que infrinja lo dispuesto en los cuatro artículos precedentes, será sancionada conforme se establece en el régimen sancionador de la presente ley y en la legislación vigente aplicable a dicha materia.

pdfelement

CAPÍTULO III

DE LA PREVENCION DE LA CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS, SUSTANCIAS NOCIVAS, PELIGROSAS Y PERJUDICIALES

Artículo 265.- Prohibición de vertido y descarga de hidrocarburos al mar

El vertido o descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en aguas marítimas, salvo sea a causa de una avería o accidente debidamente justificado, queda prohibido a todos los buques petroleros y no petroleros, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas o flotantes, debiendo disponer y utilizar en todo momento un dispositivo de vigilancia y control continuos de descarga de hidrocarburos, un sistema separador de agua e hidrocarburos, un sistema de filtración o alguna otra instalación o mecanismo para estos fines, conforme se determina en el Convenio MARPOL y sus anexos.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 266.- Libro de registro de hidrocarburos

Todos los buques petroleros y no petroleros, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas o flotantes deberán poseer un libro de registro de hidrocarburos a bordo, que será expedido por la Autoridad marítima nacional y se presentará obligatoriamente a los inspectores cuando fuere requerido durante la inspección, verificación y control técnico y en el ejercicio de las competencias del Estado rector.

Artículo 267.- Prohibición de vertido y descarga de sustancias nocivas, peligrosas y perjudiciales a granel o en bultos al mar

El vertido o descarga de sustancias y mercancías nocivas, peligrosas y perjudiciales en aguas marítimas queda prohibido a todos los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas o flotantes, que las transporten a granel o en bultos, contenedores, cisternas portátiles, camiones o vagones cisterna, conforme se clasifican por categorías y se establecen en los Convenios, sus anexos y Códigos Internacionales.

CAPÍTULO IV

DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR CONTAMINACION

Artículo 268.-Ley aplicable

1. La responsabilidad civil derivada de daños por contaminación que causen en las costas y los espacios marítimos de la República de Guinea Ecuatorial, que proceda de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, dondequiera que estos se encuentren, se regirá por lo dispuesto en la presente Ley y los Convenios Internacionales.

2. Será de aplicación preferente en su ámbito respectivo lo previsto en los convenios internacionales sobre la responsabilidad civil derivada de daños por

Elimina la filigrana digital ahora

contaminación por hidrocarburos o por substancias nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques.

Artículo 269.- Responsables del daño por contaminación

1.Serán responsables de los daños causados por contaminación el armador del buque, o el titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación, o, en su caso, los armadores o los que lo usen solidariamente cuando en el hecho generador de la contaminación se encuentren involucrados varios buques, artefactos navales o plataformas, y estarán obligados individual o solidariamente a indemnizar los daños causados por contaminación, sin perjuicio de su derecho de reclamación contra las personas culpables de aquel hecho. El perjudicado tendrá acción contra los responsables.

2. El armador será responsable de los daños por contaminación por el mero hecho de su producción. No obstante, quedará exonerado si prueba que los daños han sido causados por una fuerza mayor inevitable, por la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación, o bien por una acción u omisión intencional de un tercero, a salvo de la responsabilidad que alcance a este último.

3. Asimismo, quedará exonerado total o parcialmente de su responsabilidad el armador, si prueba que los daños por contaminación resultaron, en todo o en parte, de una acción u omisión culposa o dolosa de la persona que los sufrió.

4. La exigencia de responsabilidad a los armadores o a los titulares del uso o explotación de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas, se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección, preferentemente en la fuente misma y de los atentados al medio

Elimina la filigrana digital ahora

ambiente en general, sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales que sean de aplicación.

Artículo 270.- Indemnización de daños por contaminación

La indemnización de daños por contaminación, teniendo en cuenta la limitación de responsabilidad prevista en la presente ley, comprenderá las pérdidas o daños causados por la contaminación fuera del buque, embarcación, artefacto naval o plataforma, así como el coste de las medidas razonablemente adoptadas por cualquier persona después de ocurrir el siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

pdfelement

Artículo 271.- Acción del perjudicado contra la aseguradora

El perjudicado por daños por contaminación tendrá acción directa contra la entidad aseguradora de la responsabilidad civil hasta el límite de la suma asegurada. No obstante, la aseguradora podrá alegar en oposición las excepciones previstas en el artículo 269 de la presente Ley que correspondieran al armador y, además, la de que la contaminación se debió a un acto intencional del mismo armador. Igualmente podrá hacer uso de la limitación de responsabilidad aplicable según el artículo anterior.

TÍTULO VIII

DE LA PROPIEDAD DE LOS BUQUES

CAPÍTULO I
DE LAS DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 272.- Condición de armador, propietario y de naviero

Elimina la filigrana digital ahora

1. A los efectos de la propiedad y posesión del buque, embarcación o artefacto naval, es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión del mismo y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad, debiendo inscribirse en el Registro de Propiedad y Mercantil y en el Registro de Buques y Empresas Marítimas, y siendo responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán.

2. En el caso de condominio naval, la condición de armador recaerá en cada uno de los condóminos.

3. Por naviero o empresa naviera se entiende la persona física o jurídica que, utilizando buques, embarcaciones o artefactos navales propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, conforme a los usos internacionales.

Artículo 273.- Presunción de armador

A falta de inscripción en otro sentido y salvo prueba en contrario que nunca perjudicará a tercero de buena fe, se presumirá armador:

a) Al propietario que figure inscrito en el Registro de Propiedad y Mercantil y en el Registro de Buques y Empresas Marítimas.
b) A la persona que aparezca como dueño en el Registro de propiedad y Mercantil o en el Registro de Buques y Empresas Marítimas, sin que valga prueba en contrario, cuando se trate de buques y embarcaciones de recreo y deportivos.
c) Al propietario de un buque, embarcación o artefacto naval que no figurara inscrito ni matriculado.

Artículo 274.- Propiedad del buque y sus componentes

La propiedad del buque, embarcación y artefacto naval, inclusive todos sus partes, pertinencias y accesorios, se rigen por lo dispuesto en la presente ley y en las demás leyes vigentes sobre los bienes.

Artículo 275.- Documento público de propiedad del buque

1. Deberán constar en escritura pública, extendida por un Notario, la propiedad del buque, embarcación y artefacto naval, inclusive todos sus partes, pertinencias y accesorios, las modificaciones y cualquier gravamen respecto a la propiedad del mismo, conforme se establece en el artículo 43 de la presente Ley y en las demás leyes vigentes.

2. Cuando el referido documento público se otorgará en el extranjero, deberá ser legalizado ante el Cónsul respectivo de la República de Guinea Ecuatorial, salvo cuando dicho requisito no sea necesario por haber sido apostillado de conformidad con el Tratado Internacional en la materia.

Artículo 276.-Modos de adquisición de la propiedad del buque

La propiedad del buque, embarcación y artefacto naval, inclusive todos sus partes, pertinencias y accesorios, se adquiere conforme se establece en los artículos 42 y 43 de la presente Ley y en las demás leyes vigentes, el contrato de construcción o compraventa, la posesión de buena fe o por su abandono y otros modos de adquisición legalmente establecidos.

CAPÍTULO II

DEL CONTRATO DE CONSTRUCCION NAVAL

Artículo 277.-Naturaleza y forma del contrato de construcción naval

1. Se entiende por construcción naval, cuando una de las partes encarga a la otra la construcción de un buque, embarcación o artefacto naval, y esta acepta ejecutarla por un precio cierto y convenido, que deberá constar por escrito,

Elimina la filigrana digital ahora

elevado a escritura pública ante el Notario e inscrito y en el Registro de Propiedad y Mercantil, y será de aplicación básica entre las partes.

2. En el contrato de construcción naval las partes deberán manifestar libremente sus voluntades y podrán convenir sobre la aportación de materiales para la construcción de un buque, embarcación o artefacto naval, en todo o en parte, por cualquiera de las partes contratantes.

Artículo 278.- Contrato de Reparación y remodelación de buques

Los contratos de reparación o remodelación naval de buques, embarcaciones y artefactos navales se ajustarán a las disposiciones sobre el contrato naval que se establecen en el presente capítulo, siempre que la importancia de estas lo justifique y fueren de aplicación al caso de que se trate.

Artículo 279.- Forma de pago del precio

1. El precio convenido por las partes en el contrato de construcción naval se abonará en el momento de la entrega del buque, embarcación o artefacto naval, o en los plazos que se hubieran convenido en el caso de pagos parciales a medida que avancen los trabajos de construcción.

2. Si se pacta el abono del precio en el momento de la entrega del buque, embarcación o artefacto naval, la parte comitente deberá constituir una garantía a favor del constructor que cubra su obligación de pago del precio. El incumplimiento de esta garantía permitirá al constructor rescindir el contrato o exigir su cumplimiento y, en ambos casos, reclamar la indemnización por los daños y perjuicios causados.

3. Si se tratare de pagos parciales, la parte comitente podrá requerir al constructor la certificación correspondiente al trabajo realizado y el constructor deberá entregarle dicha certificación antes del vencimiento de la fecha del respectivo plazo d pago.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 280.- Obligación de construir

La construcción del buque, embarcación o artefacto naval deberá realizarse conforme a las características pactadas en el contrato y, en su caso, en las especificaciones técnicas y en los planos, prevaleciendo en caso de discrepancia el contrato sobre las especificaciones técnicas, y éstas sobre los planos.

Artículo 281.- Pérdida del buque durante la construcción

El constructor será responsable de la pérdida del buque, embarcación o artefacto naval durante la construcción. No podrá exigir el pago del precio y responderá por los daños y perjuicios causados al comitente salvo que la destrucción provenga de la mala calidad o inadecuación de los materiales o elementos suministrados por el comitente, o bien haya concurrido morosidad en recibirlos responderá por los daños y perjuicios causados al comitente.

Artículo 282.-Obligación de entrega y recepción

1. El constructor estará obligado a entregar el buque, embarcación o artefacto naval dentro del plazo, en el lugar y fecha pactados, una vez cumplidas las pruebas de mar y las demás condiciones, acompañándose los documentos necesarios para su despacho, que el comitente deberá recibir, salvo detecte defectos en el mismo.

2. El comitente podrá negarse a recibir el buque, embarcación o artefacto naval en caso de incumplimiento grave de las especificaciones pactadas que no se deriven directa o indirectamente de actos u omisiones que le sean imputables, sin perjuicio del derecho que le asiste para poder ejercitar las acciones que le correspondan contra el constructor.

Artículo 283.-Demora en la entrega y denegación de recepción

Elimina la filigrana digital ahora

1.El retraso en la entrega del buque, embarcación o artefacto naval que supere los treinta días dará lugar a la indemnización por daños y perjuicios causados, y si supera los ciento ochenta días, a la recisión del contrato, siempre que la demora fuera irrazonable e imputable al constructor.

2. Si el comitente incumpliere la obligación de recepción del buque, embarcación o artefacto naval, quedará obligado a indemnizar los daños y perjuicios pactados en el contrato o, en su defecto, los que efectivamente haya causado su conducta al constructor.

Artículo 284.- Adquisición del dominio

1. La propiedad del buque, embarcación o artefacto naval en construcción corresponde al constructor hasta el momento de su entrega al comitente, en que este adquiere su dominio.

2. Los materiales y equipos aportados y suministrados por el comitente, conforme a lo dispuesto en el artículo 277 de la presente ley, se considerarán de su propiedad hasta el momento en que sean incorporados al buque.

Artículo 285.- Vicios y defectos ocultos

1. El constructor responderá por los vicios y defectos ocultos y no manifiestos que no hubieren podido apreciarse razonablemente durante la construcción o en el momento de la entrega del buque, embarcación o artefacto naval, y tendrá la obligación de subsanarlos y de indemnizar al comitente por los daños y perjuicios causados, siempre que sean denunciados por el comitente dentro del año siguiente a partir de la fecha de la entrega, y que no sean consecuencia de la mala calidad o inadecuado diseño de los materiales o elementos aportados por el comitente.

Elimina la filigrana digital ahora

2. Cuando los vicios o defectos hagan al buque inadecuado para su uso normal, el comitente podrá optar por la recisión del contrato, debiendo el constructor responder por los daños y perjuicios causados.

3. Para alegar la mala calidad o inadecuado diseño de los materiales o elementos aportados por el comitente que se prevé en el párrafo primero de este artículo, el constructor deberá presentar el documento en el que lo denunciaba y requería al comitente su cambio.

Artículo 286.- Prescripción de acciones

Las acciones derivadas del contrato de construcción naval prescribirán:

a) A los tres años de la entrega del buque, embarcación o artefacto naval, las derivadas del incumplimiento del contrato de construcción por el constructor.

b) A los tres años desde la fecha prevista en el contrato o, en su defecto, desde que se produjo la entrega, las derivadas de la falta de pago del precio convenido por el comitente.

CAPÍTULO III

DEL CONTRATO DE COMPRAVENTA DE BUQUE

Artículo 287.-Régimen y forma del contrato de compraventa de buques

1. Se entiende por contrato de compraventa de un buque, cuando una de las partes se obliga a entregar a la otra un buque, embarcación o artefacto naval por un precio cierto, y esta acepta pagar por el mismo el precio convenido, que comprenderá sus partes integrantes y pertenencias, se encuentren o no a bordo, incluso posiblemente los accesorios, salvo pacto en contrario, y que deberá constar por escrito, elevado a escritura pública ante el Notario e inscrito en el Registro de Propiedad y Mercantil.

Elimina la filigrana digital ahora

2. A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, formará parte del contrato de compraventa de buque un inventario detallado que identifique todos los elementos que son objeto de venta con el buque. A falta de inventario o insuficiencia del mismo, se entenderá comprendido en la venta lo que resulte de la certificación del Registro de Propiedad y Mercantil.

3. Las disposiciones de este capítulo sobre el contrato de compraventa de buques serán de aplicación a cualesquiera otros negocios jurídicos traslativos del dominio del buque, embarcación y artefacto naval, siempre que lo permita su respectiva naturaleza.

Artículo 288.- Pago del precio

El precio convenido se abonará por el comprador en la forma y en el lugar que ambas partes determinen en el contrato, cuyo incumplimiento obligará al comprador resarcir los daños y perjuicios causados al vendedor, sin perjuicio del derecho que asiste a este para ejercitar las acciones que correspondan.

Artículo 289.- Adquisición de la propiedad y eficacia frente a terceros

1. El comprador adquiere la propiedad del buque, embarcación o artefacto naval mediante su entrega por el vendedor y pago del precio convenido a este, cuya titularidad deberá formalizarse en la escritura pública ante el Notario e inscribirse en el Registro de Propiedad y Mercantil para su eficacia frente a terceros.

2. Para elevar el contrato de compraventa de buque, embarcación o artefacto naval a escritura pública, con carácter previo a su protocolización, el notario o cónsul deberá obtener del Registro de Propiedad y Mercantil la oportuna información sobre la situación de dominio, cargas y demás gravámenes, conforme determinan las leyes.

Artículo 290.- Pérdida, riesgos, saneamiento y caducidad de acción

1. El vendedor responderá por la pérdida y el deterioro que puede sufrir el buque, embarcación o artefacto naval antes de que se realice su entrega al comprador, así como del saneamiento por evicción y vicios o defectos ocultos, siempre que éstos se descubran en el plazo de tres meses desde la entrega del mismo y el comprador los notifique de modo fehaciente al vendedor en el plazo de cinco días desde su descubrimiento, salvo pacto en contrario.

2. Una vez realizada la entrega o transcurrido el término fijado en el párrafo anterior, todos los riesgos, pérdida, deterioro, vicios y saneamiento serán a cuenta del comprador.

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

CAPÍTULO IV

DE LA ADQUISICION DE LA PROPIEDAD DE BUQUES POR BUENA FE O ABANDONO

Artículo 291.- Adquisición de propiedad del buque por buena fe

La propiedad del buque, embarcación y artefacto naval se adquiere por buena fe, cuando se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 43 de la presente ley y el adquirente o poseedor ignorare que en su título o modo de adquirir existen vicios, que deberá ser garantizada por una resolución judicial, conforme a la legislación vigente y los convenios internacionales.

Artículo 292.- Adquisición de propiedad del buque por su abandono

La propiedad del buque, embarcación y artefacto naval se adquiere por su abandono, cuando tuvieren lugar, además de los supuestos previstos en los artículos 18 y 43 de la presente ley, los siguientes:

Elimina la filigrana digital ahora

a) Permanezca en puerto por un período superior a diez días hábiles sin realizar actividad u operaciones comerciales ni dotación mínima de seguridad y sin solicitar la autorización de amarre o fondeo temporal, o esté en los demás espacios marítimos de la República de Guinea Ecuatorial en similar situación por un período superior a treinta días hábiles.
b) No se ponga en servicio, una vez cumplido los plazos o prórrogas de amarre o fondeo temporal que le han sido autorizados.
c) Cuando quede varado, encallado o naufragado sin que se realicen las acciones necesarias para su asistencia o salvamento, por quien tiene a su cargo la gestión náutica y técnica del medio o en su defecto no se efectúa su remoción en el plazo que establezca la Autoridad marítima nacional.
d) El desinterés manifiesto de su propietario, armador o naviero por continuar explotándolo.

Artículo 293.- Declaración de amarre y fondeo temporal

1.Cuando concurriere alguna de las circunstancias previstas en el artículo precedente, la Autoridad marítima nacional o del respectivo puerto declarará el amarre o fondeo temporal del buque, embarcación o artefacto naval, designando el lugar para ello y fijando la duración del tiempo de permanencia en dicho lugar en que deberá ser puesto en servicio o retirado, y ordenará instruir el correspondiente expediente de declaración de abandono con comunicación al propietario, armador o su consignatario, así como al cónsul del Estado del Pabellón y a la Autoridad migratoria, si fuere un buque extranjero para que garanticen las condiciones de la tripulación del mismo, conforme a los convenios internacionales.

2. El propietario, armador o su consignatario podrá personarse ante dicha autoridad, por sí o mediante abogado o representante legal, y eliminar, a su costa, la causa de abandono en la que se encuentra el buque, embarcación o artefacto naval de referencia.

Elimina la filigrana digital ahora

3. Durante la tramitación del expediente de declaración de abandono si se observare que la ubicación del buque, embarcación o artefacto naval constituye un obstáculo o peligro para la seguridad de la navegación, para las operaciones portuarias, la pesca u otras actividades relacionadas con el tráfico marítimo, o representa un riesgo de contaminación del medio ambiente marino, la Autoridad marítima nacional podrá disponer su traslado provisional a otro lugar más seguro a costa del propietario o armador.

Artículo 294.- Declaración de abandono del buque por el armador

1. El armador o propietario del buque, embarcación y artefacto naval, una vez incoado el expediente de abandono del buque, podrá declarar el abandono voluntario del mismo ante la Autoridad marítima nacional cuando no pueda asumir los gastos de sus operaciones y del personal o el costo de las acciones de asistencia, salvamento o remoción.

2. Cuando la declaración de abandono voluntario se hiciere a favor del Estado de la República de Guinea Ecuatorial, será necesario el consentimiento previo de este.

3. La declaración de abandono voluntario se hará por escrito firmado por el armador o propietario y por la Autoridad marítima nacional en presencia de dos testigos que también extenderán sus firmas en el documento, o ante un Notario con las solemnidades requeridas, o ante el cónsul, si se hiciere en el extranjero.

Artículo 295.- Declaración de abandono del buque por la Autoridad marítima

1. Concluida la instrucción del expediente, y si el armador o propietario no pone el buque, embarcación y artefacto naval en servicio o no lo retira dentro del término fijado, o no declara voluntariamente su abandono, conforme

Elimina la filigrana digital ahora

determinan los dos artículos precedentes, la Autoridad marítima nacional dictará resolución, declarando el abandono del mismo y ordenando proceder a su venta en pública subasta, o a su adjudicación al Estado de la República de Guinea Ecuatorial, o a su hundimiento de conformidad con lo dispuesto en los artículos 15, 17 y 18 de la presente ley.

2. La resolución así dictada se notificará al armador o propietario y, en su caso, al Estado del Pabellón o al cónsul de este, y servirá para la inscripción de la nueva titularidad en el Registro de Propiedad y Mercantil y en el Registro de Buques y Empresas Marítimas.

pdfelement

CAPÍTULO V

DE LA COPROPIEDAD NAVAL

Artículo 296.- Naturaleza y constitución de copropiedad naval

1. Por copropiedad o condominio naval de un buque, embarcación o artefacto naval se entenderá la comunidad o sociedad constituida por una o varias personas físicas o jurídicas condueñas o copropietarias de un buque, embarcación o artefacto naval, cuando tenga como finalidad su explotación mercantil, y que se regirá de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 de la presente Ley y las demás Leyes.

2. Toda copropiedad o condominio naval deberá inscribirse en el Registro de Propiedad y Mercantil y en el Registro de Buques y Empresas Marítimas.

Artículo 297.- Facultades de los copropietarios

1. Todos los copropietarios tendrán derecho a participar en la adopción y la realización de cualquier acto o negocio jurídico de administración, disposición o gravamen del buque, embarcación o artefacto naval en copropiedad o condominio naval.

Elimina la filigrana digital ahora

2. Los acuerdos se adoptarán por los condueños que representan la mayoría de las cuotas de la copropiedad, respetando siempre los derechos de la minoría. Un solo condueño puede ostentar dicha mayoría.

3. A los efectos de lo previsto en los dos párrafos anteriores, y para garantizar los derechos de la minoría, todo copropietario o condómino que no haya participado o se haya opuesto a la decisión de vender el buque tendrá derecho a exigir que la venta se realice en pública subasta, o a separarse de la copropiedad o condominio naval, cuando la falta de participación u oposición se refiera a la decisión de realizar cualquier acto o negocio jurídico de administración o disposición, designación de administrador u obras de reparación del buque, embarcación o artefacto naval.

4. Cuando el copropietario o condómino decidiera separarse de la copropiedad o condominio, transmitirá su cuota a los restantes que acepten su adquisición, por el valor fijado de común acuerdo, a falta de éste por tasación de perito designado por ambas partes, y en defecto de todo ello, por el juez. Si ninguno aceptara, podrá solicitar su venta en pública subasta.

Artículo 298.- Designación del administrador de la copropiedad naval

1.La designación de uno o varios administradores será adoptada por acuerdo de todos los copropietarios o condueños que representen la mayoría de las cuotas de la copropiedad o condominio naval, que deberá hacerse constar en el Registro de Propiedad y Mercantil y en el Registro de Buques y Empresas Marítimas.

2. Los administradores así designados o nombrados tendrán la consideración legal de agente o gestor marítimo y serán competentes para ejercer todas las facultades de gestión, administración y representación de la copropiedad o condominio naval, según se haya expresado en su nombramiento, en forma mancomunada o solidaria, cuando fueren varios, o solitaria, si es único.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 299.-Derechos del copropietario sobre la cuota indivisa

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

Artículo 300.- Derecho de adquisición preferente de la cuota indivisa

1. Cuando un copropietario o condómino manifestare la voluntad de venta de su cuota indivisa de la copropiedad o condominio, todos los demás copropietarios o condóminos gozarán del derecho preferente de adquirirla, conforme se establece en la presente ley y en las demás leyes.

2. En caso de venta de una cuota indivisa a una persona no perteneciente a la copropiedad o condominio naval, los demás copropietarios o condóminos tendrán derecho de tanteo y retracto y si son más de uno quienes deciden ejercitar tales derechos, la adquirirán en proporción a su respectiva cuota indivisa, debiendo ejercitarse el derecho de tanteo en el plazo de nueve días naturales desde el siguiente a aquel en que se notifique de modo fehaciente el propósito de vender, la identidad del comprador, el precio, la forma de pago y las condiciones esenciales de la venta, o se tenga conocimiento de la venta ya realizada y, en todo caso, desde su inscripción en el Registro de Propiedad y Mercantil, si se tratare del derecho de retracto.

3. A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, el derecho de retracto procederá cuando la venta se haya realizado sin la notificación anterior o en condiciones diferentes de las notificadas.

4. Para poder ejercitar el derecho de tanteo y el de retracto, deberá el adquirente o adquirentes consignar el precio de la venta, ante Notario o en un establecimiento designado para ello.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 301.- Disolución o resolución de la copropiedad naval

La copropiedad o condominio naval se disuelve por acuerdo de los copropietarios o por resolución judicial, ajustándose a lo determinado en la presente Ley y en las demás disposiciones legales y la legislación vigente en la materia en cuanto a su liquidación y cumplimiento de las obligaciones.

CAPÍTULO VI

DE LOS PRIVILEGIOS MARITIMOS

Artículo 302.-Régimen jurídico de los privilegios marítimos

Los privilegios marítimos sobre buques, embarcaciones y artefactos navales son los derechos preferentes que gozan las personas acreedoras en la prelación de cobro y pago de los respectivos créditos frente a otros acreedores, y se rigen por lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, el Código CEMAC de la Marina Mercante y por la presente ley.

Artículo 303.- Prelación de los privilegios marítimos

1. Los privilegios marítimos gravan el buque, embarcación y artefacto naval sin necesidad de publicidad registral, le siguen a pesar del cambio de propiedad o posesión, matrícula o pabellón y gozan de preferencia sobre las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos, cualquiera que sea la fecha de su inscripción, sin que ningún otro crédito pueda anteponerse a los mismos, según el orden siguiente:

a) Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación del buque, embarcación o artefacto naval, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social.

Elimina la filigrana digital ahora

b) Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en relación directa con la explotación del buque, embarcación o artefacto naval.
c) Los créditos por la asistencia, auxilio o salvamento del buque, embarcación y artefacto naval.
d) Los créditos a cargo del buque, embarcación y artefacto naval derivados del uso de infraestructura portuaria, señalización marítima, practicaje y remolque.
e) Los créditos derivados de las indemnizaciones por daños y perjuicios causados a otras personas.

2. No será de la aplicación la prelación establecida en el párrafo anterior, cuando se tratare de la suma obtenida en la subasta o venta directa del buque, embarcación o artefacto naval y de los gastos que hayan de abonarse a la Administración Marítima por la remoción de buques naufragados o hundidos, conforme se establece en la presente ley y el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993.

Artículo 304.-Extensión de privilegios marítimos sobre la flota

El privilegio marítimo alcanzará a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales explotados por una misma empresa o grupo empresarial, cuando no fuere posible determinar el buque, embarcación o artefacto naval a bordo del cual haya originado el privilegio relativo a los sueldos y otras cantidades debidos al capitán y demás miembros de la tripulación derivados de su contrato de embarque, o por haberse generado los créditos en distintos buques, embarcaciones y artefactos navales que componen su flota.

Artículo 305.- Privilegios sobre el buque en construcción o reparación

1. A los efectos de la presente ley, se considerarán privilegios marítimos sobre el buque, embarcación y artefacto naval en construcción o en reparación los sueldos de los trabajadores directamente comprometidos en la construcción

Elimina la filigrana digital ahora

o reparación del mismo y sus aportaciones obligatorias a la seguridad social, los créditos del constructor o reparador del buque, embarcación y artefacto naval relacionados directamente con su construcción o reparación, y los créditos fiscales derivados directamente de la construcción o reparación del buque, embarcación y artefacto naval.

2. El constructor o reparador, además de los privilegios a que se refiere el párrafo anterior, tendrá el derecho de retención sobre el buque, embarcación y artefacto naval construido o reparado hasta que le sea abonado todo el importe del contrato por el comitente, salvo pacto en contrario.

Artículo 306.- Privilegios sobre la mercancía transportada por el buque

1.Tendrán la consideración de privilegios marítimos sobre la mercancía transportada por cualquier buque los créditos provenientes de fletes y sus accesorios, los gastos de carga, descarga y almacenaje, así como de la extracción de mercancía naufragada y del reembolso de los gastos y remuneraciones por salvamento en el mar, en cuyo pago deba participar la carga, así como contribuciones en avería común.

2. Iniciada la descarga, el transportista no podrá retener a bordo la mercancía por el hecho de no haberle sido pagado el flete, pero podrá solicitar el embargo preventivo sobre la misma ante el Juez competente del lugar de desembarque, y deberá depositarla en un lugar que no perjudique los servicios portuarios y a costa del propietario.

Artículo 307.-Otros privilegios marítimos

1. demás de los privilegios marítimos enumerados en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval y en el Código CEMAC de Marina Mercante, pueden recaer también sobre el buque,

Elimina la filigrana digital ahora

embarcación o artefacto naval cualesquiera otros privilegios reconocidos por el Derecho común o leyes especiales, que serán graduados tras las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos, sea cual fuere el rango de prelación que le otorguen las leyes que los reconozcan.

2. Asimismo, podrán ser reconocidos otros privilegios distintos de los previstos en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos, y la hipoteca naval y en el Código CEMAC de Marina Mercante, que graven buques extranjeros con arreglo a la Ley del pabellón, conforme a los tratados aplicables o con sujeción al principio de reciprocidad, que serán graduados tras las hipotecas y demás cargas y gravámenes inscritos, sea cual fuere el rango de prelación que le otorguen.

Artículo 308.- Inscripción de los privilegios marítimos

No será obligatoria la inscripción de los privilegios marítimos en el Registro de Propiedad y Mercantil y en el Registro de Buques y Empresas Marítimas, pero sí lo podrán ser voluntariamente en los mismos para su constancia. Sin embargo, serán susceptibles de la referida inscripción en dichos Registros las resoluciones judiciales que establezcan el crédito a favor del acreedor.

Artículo 309.- Extinción de privilegios marítimos

1. Los privilegios marítimos a que se refiere los artículos se extinguirán:

a) Cuando se trate de privilegios marítimos relativos a la flota, con el crédito garantizado y además por el transcurso de un año a menos que, antes del vencimiento de este plazo, se haya iniciado un procedimiento de ejecución para la venta judicial de alguno de los buques a bordo de los cuales haya nacido el crédito privilegiado o se haya embargado preventivamente. Dicho plazo empezará a correr desde el momento en

Elimina la filigrana digital ahora

que se extingue el contrato de embarque del acreedor con la empresa o grupo empresarial.

b) El privilegio marítimo del constructor o reparador del buque, embarcación y artefacto naval, con la entrega del mismo al comitente o cliente, o con la transferencia de la propiedad a este, si se tratare de créditos fiscales.

c) Los privilegios marítimos sobre mercancía transportada por el buque, si no se ejercita la acción correspondiente dentro del plazo de un mes, contado a partir de la fecha en que finalizó la descarga de la referida mercancía.

2. No obstante lo anterior, la extinción del privilegio marítimo no implica automáticamente la de los créditos o indemnizaciones, los cuales se extinguirán en la forma y términos establecidos en la Ley.

Artículo 310.- Exclusión de los privilegios marítimos

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

Artículo 311.- Ejecución de los privilegios marítimos

1. Los privilegios marítimos y sus créditos privilegiados darán lugar a la ejecución por su importe total, sobre el buque, embarcación y artefacto naval, flete o carga afectos al pago de los mismos, a instancia del acreedor para el embargo preventivo, debiéndose confirmar la retención del buque al admitir la demanda.

2. En el referido procedimiento, el acreedor hipotecario podrá pagar o tomar a su cargo los créditos privilegiados que le precedan, conforme establece la Ley.

Elimina la filigrana digital ahora

CAPÍTULO VII

DE LA HIPOTECA NAVAL

Artículo 312.- Naturaleza y finalidad de la hipoteca naval

1. Se entiende por hipoteca naval una garantía convenida por las partes que confiere a la parte acreedora el derecho real sobre el buque, embarcación o artefacto naval, y a la deudora la obligación de cumplir lo convenido.

2. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción, pueden ser objeto de hipoteca naval con arreglo a las disposiciones de la presente ley y al Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, y siendo también de aplicación lo dispuesto en la Ley Hipotecaria.

Artículo 313.- Constitución de la hipoteca sobre el buque

La hipoteca naval deberá ser otorgada en escritura pública o en documento privado e inscribirse en el Registro de Propiedad y Mercantil para que quede válidamente constituida, y podrá constituirse a favor de una o varias personas determinadas, o a favor de quien resulte titular del crédito en las constituidas en garantía de títulos emitidos en forma nominativa, a la orden o al portador, o en garantía de cuentas corrientes de crédito o de letras de cambio u otros instrumentos, conforme a lo establecido en la legislación hipotecaria.

Artículo 314.- Hipoteca sobre buque en construcción

La constitución de hipoteca sobre un buque, embarcación y artefacto naval en construcción se requiere, además de los requisitos previstos en el artículo anterior, que la propiedad del mismo esté inscrita en el Registro de Propiedad y Mercantil y que esté invertida en la construcción la tercera parte del valor total presupuestado del casco.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 315.- Legitimidad y capacidad para la constitución de la hipoteca naval

1. Sólo estarán legitimados y capacitados para poder constituir hipoteca naval los propietarios que tengan la libre disposición de sus bienes o, en caso de no tenerla, por quienes se hallen autorizados para ello con arreglo a la Ley, y el comitente en caso de buque, embarcación y artefacto naval en construcción.

2. Los legitimados y capacitados para constituir hipoteca naval podrán hacerlo por sí o por medio de apoderado y, en su caso, el comitente, con poder especial.

Artículo 316.- Efectos de la hipoteca naval

1. La hipoteca naval sujeta directa e inmediatamente al buque, embarcación y artefacto naval, incluso en construcción, sobre el que se impone, cualquiera que sea su poseedor, al cumplimiento de las obligaciones para cuya garantía fue constituida.

2. La hipoteca naval goza del derecho de preferencia desde el momento de la inscripción en el Registro de Propiedad y Mercantil, cuya fecha de la inscripción para todos los efectos que ésta deba producir, se considerará la del asiento de presentación, que deberá constar en la misma inscripción.

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

Artículo 317.- Formalidades del contrato de hipoteca naval

El contrato, en que se constituya hipoteca naval, se formulará por escrito con las formalidades y solemnidades notariales y registrales requeridas y se harán constar en el mismo los datos siguientes:

a) Acreedor, deudor y, en su caso, hipotecante no deudor, especificando todas las circunstancias personales que exige la legislación hipotecaria.
b) El importe del crédito garantizado con hipoteca y de las sumas a que, en su caso, se haga extensivo el gravamen por costas y gastos de ejecución y por los intereses remuneratorios y de demora y otros gastos.
c) Fecha de vencimiento del capital y del pago de los intereses.
d) Descripción del buque con todas sus características, partes, pertenencias, accesorios y todos los datos de identificación del mismo, con indicación, en su caso, de que el buque está en construcción.
e) El valor o aprecio que se hace del buque y que, en su caso, pueda servir como tipo para la subasta; y los domicilios que el deudor y, eventualmente, el hipotecante no deudor designen para requerimientos y notificaciones.
f) Cantidades de que responde cada buque, en el caso de que se hipotequen dos o más en garantía de un solo crédito.
g) Las circunstancias específicas en caso de hipoteca en garantía de títulos cualquiera que sea su denominación.
h) Las demás estipulaciones que establezcan los contratantes sobre intereses, seguros, vencimiento anticipado y extensión y cualesquiera otras que tengan por conveniente.

Artículo 318.- Formulación de otros acuerdos en el contrato

1. La hipoteca naval constituida a favor de un crédito que devengue interés no asegurará en perjuicio de tercero, además del capital, sino los intereses de los dos últimos años transcurridos y la parte vencida de la anualidad corriente, salvo pacto en contrario que las partes deberán hacer constar en el contrato en que se constituya hipoteca.

2. No obstante, las partes podrán pactar que la hipoteca asegure intereses remuneratorios hasta de cinco años e intereses de demora hasta igual plazo.

Artículo 319.- Inscripción de la hipoteca naval en el Registro

Elimina la filigrana digital ahora

1. En la inscripción de la hipoteca naval en el Registro de Propiedad y Mercantil se harán constar todas las circunstancias y los datos expresados en los dos artículos anteriores que tengan trascendencia real, así como las demás exigidas por la legislación hipotecaria.

2. Practicada la inscripción, se remitirá certificación de la misma al Registro de Buques y Empresas Marítimas para constancia y demás efectos.

Artículo 320.- Inscripción de créditos refaccionarios en el Registro

1. Los créditos refaccionarios deberán ser inscritos o anotados en el Registro de Propiedad y Mercantil para que puedan surtir todos los efectos de la hipoteca y hacerse valer frente a terceros.

2. La anotación de créditos refaccionarios en el Registro de Propiedad y Mercantil se regirá en cuanto a títulos, circunstancias y concurrencia con cargas o derechos reales inscritos por lo dispuesto para estos créditos en la legislación hipotecaria, en cuanto sea aplicable a los buques, y surtirá todos los efectos de la hipoteca sin necesidad de convertirse en inscripción y tendrá la duración de cuatro años y las prórrogas establecidas con carácter general para las anotaciones preventivas.

3. Practicada la inscripción o anotación de créditos refaccionarios en el Registro de Propiedad y Mercantil, se remitirá certificación de la misma al Registro de Buques y Empresas Marítimas para constancia y demás efectos.

Artículo 321.- Extensión de la hipoteca naval

La hipoteca naval comprenderá y se extenderá:

a) A las partes integrantes, pertenencias y accesorios registrados del buque, embarcación y artefacto naval, salvo pacto en contrario.
b) A las indemnizaciones por daños materiales ocasionados al buque y no reparados por abordaje u otros accidentes, salvo pacto en contrario.

c) A la contribución a la avería gruesa y a la del seguro, tanto por averías no reparadas sufridas por el buque, como por pérdida total del mismo.
d) A licencias vinculadas al buque en la medida y condiciones que lo permitan las disposiciones que regulen su concesión, cuando así lo acuerden las partes.

Artículo 322.- Subsistencia integra de la hipoteca naval

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

Artículo 323.-Notificación de la hipoteca naval

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

Artículo 324.-Exclusión de la indemnización de seguro de la hipoteca naval

1. Cuando se hubiere excluido expresamente de la hipoteca la indemnización del seguro, en caso de siniestro, el deudor podrá libremente asegurar la propiedad del buque, embarcación y artefacto naval, conforme se dispone en la presente ley, y el acreedor asegurarás crédito hipotecario, pero sin que el seguro en su totalidad, y por ambos conceptos, pueda exceder nunca del valor del buque, embarcación y artefacto naval asegurado, salvo que se refieran a riesgos distintos.

Elimina la filigrana digital ahora

2. Si el seguro excediese el valor del buque, embarcación o artefacto naval, y por esta causa fuere necesario proceder a reducir el seguro, la reducción se hará primero en el del propietario y después en el del acreedor hipotecario

Artículo 325.- Derecho de retención del buque

1. Los titulares de los créditos derivados de la construcción, reparación o remodelación de un buque, embarcación y artefacto naval gozarán del derecho de retención que para esta clase de créditos reconoce el Derecho común, que se extinguirá cuando el constructor o reparador pierda la posesión del mismo por causa distinta a la de su embargo preventivo o ejecutivo.

2. Cuando se procediere a la venta forzosa del buque, embarcación o artefacto naval, el constructor o reparador que lo tuviera en su posesión, entregará al comprador la posesión del mismo y ejercitará acciones para obtener el pago de su crédito con el producto de la venta una vez satisfechos los de los titulares de los privilegios marítimos previstos en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, y antes de los créditos hipotecarios y demás gravámenes inscritos o anotados.

3. Lo dispuesto en los dos párrafos anteriores sólo será aplicable respecto al constructor cuando en virtud de pacto la propiedad del buque pertenezca al comitente.

Artículo 326.- Ejercicio del derecho de hipoteca

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

a) Al vencimiento del plazo para la devolución del capital o para el pago de los intereses, en la forma que se hubiere pactado.
b) Cuando el deudor fuese declarado en concurso.

c) Cuando el buque hipotecado sufriese deterioro que le inutilice definitivamente para navegar.
d) Cuando existieren dos o más buques afectos al cumplimiento de una misma obligación y ocurriese la pérdida o deterioro que inutilice definitivamente para navegar a cualquiera de ellos, salvo pacto en contrario.
e) Cuando se cumplan las condiciones pactadas como resolutorias de la obligación garantizada, y todas las que produzcan el efecto de hacer exigible el capital o los intereses.

Artículo 327.-Ejecución de la hipoteca naval

La acción para exigir el pago de las deudas garantizadas por hipoteca naval, así como todo lo relativo al procedimiento a seguir y a la competencia para conocer del mismo, se sujetará a lo dispuesto en la legislación OHADA, la Ley de Enjuiciamiento Civil y en la presente ley.

Artículo 328.- Prescripción caducidad

1. La acción hipotecaria naval prescribe a los tres años, contados desde que pueda ejercitarse, conforme se dispone en la presente ley.

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

Artículo 329.- Hipotecas sobre buques extranjeros

Los juzgados y tribunales de la República de Guinea Ecuatorial podrán reconocer y ejecutar las hipotecas y gravámenes reales constituidos sobre buques extranjeros, siempre que se cumplan los requisitos siguientes:

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

TÍTULO IX

DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACION DEL BUQUE

CAPÍTULO I

DE LAS DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 330.-Régimen aplicable

1. La explotación comercial del buque se regirá por las estipulaciones establecidas por las partes en el contrato, por las disposiciones legales de cada modalidad de contrato y por lo dispuesto en el código CEMAC de la Marina Mercante y en la presente ley.

2. Para la aplicación de las cláusulas o estipulaciones, si sólo consta la referencia a éstas por sus nombres sin el correspondiente texto completo, se

atenderá a los usos y costumbres internacionales aplicables en el sector marítimo.

Artículo 331.- Modalidades de contratos para utilización del buque

1. A los efectos de lo dispuesto en la presente ley, se consideran contratos de utilización de buques el arrendamiento, el fletamento, el de transporte marítimo de mercancías, el de transporte marítimo de pasajero, el de remolque, los contratos auxiliares y cualquier otro contrato de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice un buque, embarcación, artefacto naval o plataforma o un determinado espacio del mismo.

2. El contrato de arrendamiento se entenderá por aquel que integra el arrendamiento del buque en general y, en particular, el arrendamiento de buque deportivo o de recreo, mientras el de fletamento incluye el fletamento por tiempo, por viaje y el a casco desnudo.

3. Comprenderán contratos auxiliares el de practicaje, gestión naval, consignación de buques, y el de manipulación portuaria.

Artículo 332.- Obligaciones de gestión náutica y comercial

Para la efectividad de los contratos de utilización y explotación comercial de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas, a excepción de los de transporte de pasajeros, las partes deberán determinar y establecer en los contratos las obligaciones derivadas de la gestión náutica y de la gestión comercial de los mismos, que comprenderán todas las actividades y medidas necesarias para garantizar la seguridad de navegación, de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino para su buen gobierno y funcionamiento técnico, así como todas aquellas de carácter mercantil y administrativo que estén vinculadas con sus operaciones.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 333.- Visado de contratos por la Autoridad Marítima Nacional

Los contratos de utilización y explotación comercial de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas nacionales, cuya duración sea superior a un año, a excepción de los de transporte de pasajeros, deberán ser sometidos por las partes a la Autoridad marítima nacional para el visado o refrendo de los mismos.

CAPÍTULO II

DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUE

Artículo 334.-Naturaleza y forma del contrato

Por el contrato de arrendamiento de buque el arrendador se obliga, a cambio de un precio cierto, a entregar un buque determinado al arrendatario para que éste lo use temporalmente conforme a lo pactado, su naturaleza y características, que deberá constar por escrito, elevado a escritura pública ante el Notario e inscrito en el Registro de Propiedad y Mercantil y en el Registro de Buques y Empresas Marítimas para su eficacia frente a terceros de buena fe.

Artículo 335.-Obligaciones del arrendador

En el contrato de arrendamiento de buque, el arrendador está obligado a:

a) entregar al arrendatario el buque arrendado y sus pertrechos en las condiciones especificadas en el contrato y, en lo no previsto, en las adecuadas para el uso pactado, y en el lugar y tiempo fijados en el contrato.
b) entregar el buque en estado de navegabilidad.
c) percibir el precio pactado y no modificarlo sin el consentimiento del arrendatario.

Elimina la filigrana digital ahora

d) asumir las reparaciones que se deriven de vicio propio del buque, salvo pacto en contrario.
e) responder frente al arrendatario de los perjuicios causados por defectos de navegabilidad, a menos que pruebe que el vicio no pudo descubrirse con el empleo de una diligencia razonable.

Artículo 336.-Obligaciones del arrendatario

En el contrato de arrendamiento de buque, el arrendatario está obligado

a) utilizar el buque arrendado conforme a lo pactado en el contrato y, en lo no previsto, de acuerdo con las características técnicas del buque.
b) pagar el precio pactado en el tiempo y lugar convenidos.
c) mantener el buque en estado de navegabilidad durante el tiempo de duración del contrato.
d) informar al arrendador de los daños sufridos por el buque que afecten o puedan afectar a su clasificación. El arrendador podrá inspeccionar el buque en cualquier momento para comprobar su estado, sin perjudicar su normal explotación y siendo a su costa los gastos ocasionados.
e) restituir el buque al arrendador en el momento pactado en el contrato y al término del mismo. Si no lo restituyera en el plazo previsto indemnizará al arrendador los daños y perjuicios causados por el retraso, salvo pacto en contrario sobre la reconducción tácita del contrato.
f) restituir el buque en el lugar convenido y, a falta de pacto, en el mismo en que se entregó el buque, y en el estado en que se encontraba cuando fue entregado al arrendatario, salvo el desgaste normal derivado del uso pactado.
g) mantener indemne al arrendador de cualesquiera cargas y derechos a favor de terceros que nazcan con ocasión del uso del buque arrendado.

Artículo 337.-Enajenación del buque arrendado.

1. En caso de enajenación del buque arrendado, el adquirente quedará subrogado en el contrato de arrendamiento existente, siempre que estuviese

inscrito en el Registro de Propiedad y Mercantil y en el Registro de Buques y Empresas Marítimas o conociese efectivamente su existencia al tiempo de la compraventa.

2. No obstante, si no se dieren las circunstancias previstas en el párrafo anterior, quedará extinguido el contrato de arrendamiento, con la obligación del arrendador de indemnizar al arrendatario por los daños y perjuicios causados.

3. En ambos casos, el adquirente deberá respetar el viaje en curso de ejecución en el momento de la transmisión.

Artículo 338.-Perturbación del uso del buque arrendado

1. Si el arrendatario no pudiera utilizar el buque arrendado durante un plazo superior a cuarenta y ocho horas por causas derivadas de su propio vicio, cesará en la obligación de pagar al arrendador el precio pactado por todo el período de inactividad del buque, sin perjuicio de la responsabilidad establecida para este en el artículo 335 de la presente ley.

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

Artículo 339.- Subarriendo del buque y cesión del arriendo

El contrato de subarriendo del buque y el de cesión del arriendo deberán constar por escrito, elevado a escritura pública ante el Notario e inscrito en el Registro de Propiedad y Mercantil y en el Registro de Buques y Empresas Marítimas para su eficacia frente a terceros de buena fe.

Artículo 340.-Obligaciones de pago del precio en subarriendo

Elimina la filigrana digital ahora

1. El arrendatario que subarriende el buque continúa obligado a pagar el precio del arriendo al arrendador en la forma, tiempo y lugar pactados.

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

Artículo 341.- Efectos del contrato de cesión de arriendo

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

pdfelement

Artículo 342.- Prescripción de acciones

1. Las acciones derivadas del contrato de arrendamiento de buque prescriben en el plazo de un año, contado desde la fecha de terminación del contrato o de la devolución del buque, si fuera posterior.

2. Las acciones derivadas de la obligación de mantener indemne al arrendador de cualesquiera cargas y derechos a favor de terceros que nazcan con ocasión del uso del buque arrendado, también prescriben en el plazo de un año, contado desde que el arrendador se viera obligado a soportar la carga o derecho de que se trate.

CAPÍTULO III

DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE BUQUES DEPORTIVOS Y DE RECREO

Artículo 343.- Naturaleza y finalidad

Por el contrato de arrendamiento de buques, embarcaciones y artefactos navales deportivos y de recreo el arrendador pone a disposición del arrendatario,

a cambio de precio, un buque o embarcación por un período de tiempo y con una finalidad de dedicarse a la actividad deportiva o recreativa.

Artículo 344.-Modalidades de arrendamiento

Los tipos de contrato de arrendamiento de buques, embarcaciones y artefactos navales deportivos y de recreo son:

a) El contrato de arrendamiento de buques, embarcaciones y artefactos navales deportivos y de recreo sin dotación. Se regulará por las disposiciones aplicables al contrato de arrendamiento de buque, por lo previsto en este capítulo y por los pactos libremente convenidos por las partes.
b) El contrato de arrendamiento de buques, embarcaciones y artefactos navales deportivos y de recreo con dotación. Se regulará por lo dispuesto sobre el contrato de utilización del buque para fines distintos del transporte de mercancía en el artículo 359 de la presente ley, por lo previsto en este capítulo y por los pactos libremente convenidos por las partes.

Artículo 345.- Carácter imperativo de las disposiciones sobre arrendamiento de buques deportivos y de recreo

1.Las disposiciones reguladoras del arrendamiento de buques, embarcaciones y artefactos navales deportivos y de recreo tendrán carácter imperativo, en especial en la obligación del arrendador de entregarlo al arrendatario en estado de navegabilidad, tener a su cargo las reparaciones para mantenerlo en estado de navegabilidad, salvo las debidas a culpa del arrendatario, o que se deriven de vicio propio del buque, responder frente al arrendatario de los perjuicios causados por defectos de navegabilidad y por la perturbación o interrupción en el uso del mismo derivada de su propio vicio.

Elimina la filigrana digital ahora

2. El referido carácter imperativo también alcanzará la obligación del arrendatario de mantener el buque, embarcación o artefacto naval deportivo o de recreo durante el tiempo de duración del contrato, informar al arrendador de los daños sufridos por el buque que afecten o puedan afectar a su clasificación y permitir al arrendador realizar inspecciones para comprobar el estado del mismo.

Artículo 346.- Demora en la entrega del buque

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

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

Artículo 347.- Prevalencia del criterio profesional del patrón

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

Artículo 348.- Obligación del arrendatario de informar de los daños sufridos

Elimina la filigrana digital ahora

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

Artículo 349.- 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 por sus normas particulares y en la presente ley sobre el seguro obligatorio, respetando siempre los límites de la cobertura y las limitaciones de la responsabilidad.

Artículo 350.- Prescripción de acciones

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

CAPÍTULO IV

DEL CONTRATO DE FLETAMENTO DEL BUQUE

Artículo 351.- Naturaleza y forma del contrato de fletamento

Por el contrato de fletamento o de transporte marítimo de mercancías se obliga el porteador transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino, a cambio del pago de un flete por el fletador, que deberá constar en una póliza o documento de fletamento.

Artículo 352.-Fletamento por tiempo determinado y por viaje

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

1. Cuando el fletamento se refiera a toda o parte de la cabida del buque podrá concertarse por tiempo determinado o por viaje.

2. En el contrato de fletamento por tiempo determinado el porteador se compromete a realizar todos los viajes que el fletador vaya ordenando durante el periodo pactado y dentro de los límites acordados, y el fletador asume la gestión comercial del buque y todos los gastos de explotación, salvo pacto en contrario.

3. En el contrato de fletamento por viaje, el porteador se compromete a realizar uno o varios viajes determinados y pactados y asume la gestión comercial del buque y todos los gastos variables de explotación, salvo pacto en contrario.

4. En ambos casos señalados en los párrafos anteriores, las partes están obligadas mutuamente a la suscripción de una póliza de fletamento.

Artículo 353.- Fletamento a casco desnudo

1.Por el contrato de fletamento o de arrendamiento a casco desnudo, el fletante o arrendador se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador o arrendatario, un determinado buque en estado de navegabilidad, sin armamento, tripulación, pertrechos ni aparejos, a cambio del pago del precio convenido, que deberá constar por escrito en la correspondiente póliza y elevado a escritura pública ante el Notario.

2. En el contrato o póliza, se hará constar los elementos de identificación e individualización del buque, el nombre y apellidos o denominación y domicilio del fletante o arrendador y del fletador o arrendatario, lugar y condiciones de entrega del buque y de su restitución, la duración del contrato, el precio y la forma de pago del mismo, así como la posibilidad o no de subfletamento o subarriendo, de cesión de derechos sobre el contrato y, en su caso, de la opción de compra.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

3. El fletador o arrendatario asumirá la gestión náutica y comercial en calidad de naviero del buque fletado o arrendado y deberá restituirlo al término convenido en el estado en que lo recibió, salvo las pérdidas o deterioros derivados del uso normal de éste y de sus aparejos. Asimismo, responderá al de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación del buque y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de este, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios del buque que estarán a cargo del fletante o arrendador.

4. Las acciones relativas al contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo prescriben en un año.

pdfelement

Artículo 354.- Fletamento en régimen de conocimiento de embarque

El contrato de fletamento también puede referirse al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase, en cuyo caso las condiciones del contrato podrán constar en el conocimiento de embarque u otro documento similar.

Artículo 355.- Subfletamento

El fletador por tiempo o viaje del buque podrá, salvo disposición expresa de la póliza en contrario, subrogar a un tercero en los derechos y obligaciones derivados de ella, siendo él responsable de su cumplimiento ante el porteador.

Artículo 356.- Contratación del transporte por el fletador

El fletador por tiempo o viaje podrá celebrar en su propio nombre contratos de fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque con terceros. En este caso, el porteador y el fletador serán responsables solidariamente frente a los terceros de los daños y averías de las mercancías transportadas, sin perjuicio del derecho de regreso entre ellos que corresponda de acuerdo con la póliza de fletamento.

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

Artículo 357.- Contratos de volumen

El contrato de fletamento podrá también referirse al transporte de un conjunto de mercancías en varios buques o varios viajes, aplicándose en tal caso las disposiciones referentes al fletamento por viaje a cada uno de los pactados, salvo que las partes pacten lo que mejor les convenga.

Artículo 358.- Peculiaridad del contrato de transporte multimodal

Cuando el contrato de transporte comprendiera la utilización de medios de transporte distintos del marítimo, se aplicarán sólo a la fase marítima del transporte las disposiciones de la presente ley, regulándose las demás fases por la normativa específica que les corresponda siempre que esta tenga carácter imperativo.

pdfelement

Artículo 359.- Contrato del buque para fines distintos del transporte de mercancía

En los casos en que se contrate la disponibilidad de un buque para fines distintos del transporte de mercancía, se aplicarán las disposiciones reguladoras del fletamento que se refieren a la puesta a disposición y empleo del buque, así como al flete y su extinción anticipada, en tanto en cuanto sean compatibles con la finalidad del contrato celebrado.

Artículo 360.- Obligaciones del porteador

En el contrato de fletamento el porteador estará obligado a:

a) poner el buque a disposición del fletador o cargador en el puerto y fecha convenidos. Si el contrato se refiere a un buque determinado, éste no podrá ser sustituido por otro, salvo pacto expreso que lo autorice.
b) cuidar de que el buque se encuentre en el estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previsibles del viaje

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

proyectado, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado. El estado de navegabilidad deberá existir en el momento de emprender el viaje, o cada uno de los viajes que incluya el contrato. En el momento de recibir el cargamento a bordo, el buque deberá hallarse, por lo menos, en un estado que lo haga capaz de conservar las mercancías con seguridad.

c) ejercer una diligencia razonable para mantener el buque en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato.

d) Velar paraqué el buque reúna las condiciones fijadas en el contrato en cuanto a nacionalidad, clasificación, velocidad, consumo, capacidad y demás características. Si el buque no cumpliese alguna de ellas, el fletador podrá exigir la indemnización por los perjuicios que se le irroguen, salvo que el incumplimiento frustre la finalidad perseguida al contratar, en cuyo caso podrá, además, rescindir el contrato.

e) velar por la seguridad de la estiba de la mercancía en el buque y descarga, asumiendo la responsabilidad de las consecuencias derivadas de una estiba defectuosa que comprometa la seguridad del viaje, aun cuando se pacte que la carga y la estiba sean efectuadas a costa y riesgo del fletador o cargador.

f) A asumir la realización a su costa y riesgo de las operaciones de carga y estiba en el fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque, salvo pacto en contrario.

pdfelement

Artículo 361.- Incumplimiento de puesta a disposición del buque

El fletador podrá rescindir el contrato si el buque no se encontrase a su disposición en la fecha convenida y, además, reclamar indemnización por daños y perjuicios causados, si el incumplimiento se debiera por culpa del porteador.

Artículo 362.- Puerto pactado para la puesta a disposición del buque

El buque deberá ser puesto a disposición del fletador o cargador en el puerto convenido en el contrato, presumiéndose, salvo prueba en contrario, que ambas partes conocían las características de éste al contratar. Si el puerto

Elimina la filigrana digital ahora

convenido fuera de acceso imposible o inseguro para el buque, cualquiera de las partes podrá rescindir el contrato, salvo que la imposibilidad o inseguridad sean sólo temporales, en cuyo caso estarán obligadas a esperar un tiempo razonable a la subsanación del obstáculo.

Artículo 363.- Designación del puerto y responsabilidad derivada

1. Si el fletador se hubiera reservado en el contrato la facultad de designar el puerto de puesta a disposición, deberá elegir en plazo oportuno un puerto seguro y accesible para el buque. Si el puerto no reuniese estas condiciones, el porteador podrá exigir la designación de otro dentro de la misma área para el cumplimiento del contrato y, si el fletador no lo hiciere, podrá rescindir el contrato, sin perjuicio de reclamar indemnización por daños y perjuicios. El mismo derecho corresponderá al porteador si el fletador no designa tempestivamente el puerto elegido.

2. Si el buque sufriera averías como consecuencia de la entrada y estancia en un puerto inseguro designado por el fletador, éste será responsable de ellas, salvo que pruebe que el capitán no actuó con la diligencia náutica exigible a un capitán competente. En el fletamento por tiempo, esta disposición será aplicable con relación a todos los puertos que el fletador vaya designando durante la vigencia del contrato.

Artículo 364.- Designación del muelle o lugar de carga y responsabilidad derivada

1. El fletador podrá designar el muelle o lugar de carga al que debe dirigirse el buque dentro del puerto de puesta a disposición, siempre que sea seguro y accesible para el buque antes, durante, y después de cargar. Si tal designación no se hubiere hecho en un plazo razonable, el porteador podrá mantener el buque fondeado en espera de órdenes o dirigirlo a un muelle o lugar

Elimina la filigrana digital ahora

de carga usual para las mercancías de que se trate, siendo a cargo del fletador el tiempo transcurrido, salvo pacto en contrario

2. En el fletamento para el transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, la facultad de elección del punto de carga corresponde al porteador, quien deberá informar de su elección al cargador con suficiente antelación.

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

Artículo 365.-Obligaciones del fletador en operaciones de carga y estiba

1. El fletador o cargador tendrá la obligación de colocar la mercancía al costado del buque y realizará la carga y estiba de la misma a su costa y riesgo, con la adecuada diligencia que exija la naturaleza de la mercancía y el viaje a realizar, salvo pacto en contrario y a excepción del fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque.

Artículo 366.- Obligaciones del fletador en operaciones de desestiba y descarga

El fletador o receptor deberá desestibar y descargar sin demora la mercancía a su costa y riesgo, así como retirarla del costado del buque, salvo pacto expreso de las partes en contrario y a excepción del fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque.

Artículo 367.- Carga sobre cubierta

Elimina la filigrana digital ahora

El porteador podrá embarcar mercancía sobre cubierta siempre que el fletador lo acepte expresamente, o sea conforme con los usos o reglamentaciones en vigor.

Artículo 368.- Realización del viaje y demora en su inicio

El porteador deberá emprender el viaje y realizarlo hasta el punto de destino sin demora innecesaria y por la ruta pactada, o en su defecto por la más apropiada según las circunstancias y práctica habitual, y será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por el retraso injustificado en emprender el viaje.

Artículo 369.- Responsabilidad del porteador por la desviación del buque

El porteador será responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen por la desviación del buque de la ruta pactada o, en su defecto, de la más apropiada según las circunstancias, a no ser que tal desviación se realice para salvar vidas humanas o por cualquier otra causa razonable y justificada que no derive del estado de navegabilidad inicial del buque.

Artículo 370.- Obligación de custodia de la mercancía transportada

El porteador estará obligado a custodiar la mercancía transportada durante todas las fases del viaje en forma adecuada a su naturaleza y circunstancias, y entregarla al destinatario en el punto de destino final, y será responsable por la pérdida o daños que sufra la mercancía como consecuencia de la infracción del deber de custodia.

Artículo 371.- Custodia de mercancía en puerto no de destino por arribada forzosa

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

1. Si el viaje del buque quedase interrumpido en un puerto distinto del de destino por avería del buque u otra causa justificada que lo inhabilite para navegar, el porteador deberá custodiar la mercancía que transporta mientras se subsanan las causas que provocaron la arribada.

2. Si el buque quedara inhabilitado definitivamente o el retraso pudiera perjudicar gravemente al cargamento, el porteador deberá proveer a su costa al transporte hasta el destino pactado. Si el porteador no lo hiciera, la mercancía no devengará flete alguno.

3. Lo dispuesto en los dos párrafos anteriores no se aplicará en el fletamento por tiempo y se entenderá sin perjuicio de lo que proceda en avería gruesa y de la responsabilidad que pueda incumbir al porteador por el retraso o pérdida de mercancía o por la causa de la navegabilidad del buque que le fuera imputable.

Artículo 372.- Condiciones de seguridad del puerto de destino

1. El puerto de destino designado en el contrato deberá reunir las condiciones de seguridad y accesibilidad para el buque. Si el referido puerto de destino 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, y deberá comunicar sin demora al destinatario y, en todo caso, al fletador, el desvío al puerto más próximo. No podrá hacer uso de esta facultad si el obstáculo para el acceso es sólo temporal, en cuyo caso deberá esperar a su subsanación en un tiempo razonable.

2. Si el fletador se hubiera reservado en el contrato la facultad de designar el puerto de destino, deberá elegir en el plazo oportuno un puerto seguro y accesible para el buque. Si el puerto no reuniese estas condiciones, el porteador podrá exigir la designación de otro dentro del mismo espacio marítimo para el cumplimiento del contrato y, si el fletador no lo hiciere o no designare a tiempo

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

b) pagar el flete en las condiciones pactadas. No obstante, podrá pactarse que el flete sea pagadero por el destinatario de las mercancías haciéndolo constar así en el conocimiento de embarque o en la carta de porte. En este caso, el destinatario estará obligado a pagar el flete si acepta o retira aquéllas en destino. Si el destinatario rehúsa o no retira las mercancías deberá abonar el flete el contratante del transporte. Éste deberá también abonar la parte del flete que el porteador no hubiera percibido del destinatario a pesar de haber ejercitado los derechos de retención o depósito que le reconoce la presente Ley.

c) pagar el flete sobre vacío o de la cantidad que deje de embarcar cuando no cargara la totalidad de la mercancía contratada salvo que el porteador haya tomado otra carga para completar la capacidad del buque.

pdfelement

Artículo 375.- Prohibición de embarque clandestino

1. No podrá embarcarse mercancía de clase distinta de la contratada, salvo que sea posible hacerlo sin perjuicio para el porteador y demás cargadores. En este último caso, podrá el porteador exigir el flete que corresponda usualmente a la mercancía embarcada.

2. Si se embarcase mercancía distinta de la contratada sin notificarlo al porteador, será el fletador responsable de todos los daños y perjuicios que de ello se siguieren para el porteador o demás cargadores, sin perjuicio de la obligación de abonar el flete que corresponda.

3. No obstante, el porteador podrá desembarcar la mercancía distinta de la contratada, si resultare conveniente para evitar perjuicios graves al buque o al cargamento.

Artículo 376.- Prohibición de embarque de mercancías peligrosas sin declaración ni consentimiento

Elimina la filigrana digital ahora

1. No podrán embarcarse mercancías peligrosas sin previa declaración de su naturaleza al porteador, y sin el consentimiento de éste para su transporte, debiendo en cualquier caso ser marcadas y etiquetadas por el cargador conforme a las normas vigentes para cada clase de estas mercancías.

2. Si el fletador embarcase mercancías peligrosas con violación de lo dispuesto en el párrafo anterior, será responsable ante el porteador y ante los demás cargadores de todos los daños y perjuicios causados; además, dichas mercancías podrán en todo momento ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas según lo exijan las circunstancias, sin derecho a indemnización.

3. En el caso de embarque de mercancías peligrosas con violación de lo dispuesto en el párrafo primero o fuere correctamente declarado el embarque de las mismas, las referidas mercancías podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas si llegan a constituir un peligro real para las personas o las cosas, lo exijan las circunstancias, sin derecho a indemnización, salvo que el porteador sea responsable de la situación de peligro, o bien cuando proceda su abono en avería gruesa.

Artículo 377.-Regulación del flete

El flete se regulará y se calculará en la forma pactada por las partes en el contrato y, en su defecto, conforme a las reglas siguientes:

a) Si el flete se calculara por el peso o volumen de la mercancía, se fijará según el peso o volumen declarado en el conocimiento de embarque, salvo fraude o error.
b) Si el contrato fuere de fletamento por tiempo determinado, el flete se calculará y se devengará día a día durante todo el tiempo que el buque se encuentre a disposición del fletador en condiciones que permitan su efectiva utilización por éste.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 378.- Regulación del flete de la mercancía perdida o averiada

1.La mercancía perdida durante el viaje no devengará flete, salvo pacto en contrario o que la pérdida se debiera a su naturaleza, vicio propio o defecto de embalaje.

2. Si la pérdida fuera parcial y el flete se hubiera pactado según el peso o medida de la mercancía, no devengará flete la parte perdida, salvo pacto en contrario.

3. La mercancía averiada devengará el flete pactado, sin que pueda válidamente abandonarse al porteador como forma de pago.

Artículo 379.- Privilegio del crédito por el flete

La mercancía transportada estará sujeta preferentemente al pago del flete, demoras y otros gastos ocasionados por su transporte hasta su entrega y durante los quince días posteriores, salvo que en este último plazo se hayan transmitido por título oneroso a un tercero de buena fe.

Artículo 380.- Derecho de retención y depósito de mercancía

1. El porteador tendrá derecho a retener en su poder la mercancía transportada mientras no perciba el flete, las demoras y demás gastos ocasionados por su transporte, y a promover el expediente de depósito y venta de mercancía o equipaje, solicitando a un notario la venta de dicha mercancía. No podrá ejercitarse este derecho en contra del destinatario que no sea el fletador, salvo que en el conocimiento o carta de porte conste la mención de que el flete es pagadero en destino.

2. No obstante, en el caso del contrato de fletamento por tiempo determinado, el porteador podrá retener o depositar la mercancía por impago de flete cuando pertenezca al fletador. Si la mercancía fuere propiedad de terceros

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

que hubieren contratado el transporte con el fletador, el porteador sólo podrá retener o depositar la mercancía por el importe de los fletes que aquéllos adeuden todavía al fletador.

Artículo 381.-Plancha y su cómputo

1. En el contrato de fletamento las partes podrán establecer un plazo de plancha para la carga o descarga de la mercancía. Si en el contrato se estableciera dicho plazo, éste se computará excluyéndose los días que sean festivos según el calendario oficial o los usos del puerto de que se trate, y los periodos en que resulte imposible trabajar en la respectiva operación de carga o descarga por causas fortuitas, salvo pacto en contrario. Si no se estableciera un plazo determinado, la plancha durará el usual según las condiciones del buque, puerto y mercancía.

2. El cómputo de la plancha se iniciará, salvo pacto en contrario, cuando el buque haya llegado al muelle o lugar de carga o descarga designado, se encuentre preparado para realizar tales operaciones y el fletador o la persona designada en el contrato hayan recibido la oportuna comunicación.

Artículo 382.- Cómputo independiente de los plazos de carga y descarga

1. Los plazos de plancha establecidos en la póliza o contrato para cargar o descargar la mercancía serán computados independientemente el uno del otro, salvo pacto en contrario.

Artículo 383.- Demora en la carga o descarga de la mercancía, su duración y cómputo

1.Terminado el período de plancha sin que hubieran finalizado las operaciones de carga o descarga de la mercancía, comenzará automáticamente a contarse el período de demora, del que deberá responder el fletador, abonando

Elimina la filigrana digital ahora

la cantidad fijada en el contrato por el tiempo de demora producido. Si su importe no se hubiera pactado, deberá pagarse una cantidad igual a la que se hubiera fijado atendiendo a los usos del tráfico para buques de características semejantes con un cargamento y viaje similares.

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

Artículo 384.- Indemnización por daños y perjuicios por demora

1. Expirado el periodo de demoras sin haber finalizado la carga o descarga de la mercancía, el porteador podrá exigir la indemnización de daños y perjuicios causados por la ulterior detención del buque sin sujeción al importe fijado contractual o legalmente para las demoras.

2. No obstante, el porteador podrá también emprender el viaje con la mercancía cargada hasta ese momento, o descargarla por su cuenta en la forma más adecuada, según que la expiración del período de demora haya tenido lugar en el puerto de carga o en el de descarga. En el primer caso, podrá reclamar el flete sobre vacío que corresponda; en el segundo, los gastos causados por la descarga que no le correspondiesen según el contrato.

3. Asimismo, se aplicarán a las demoras las disposiciones y reglas sobre pago, privilegio y prescripción del flete que se establecen en la presente Ley.

Artículo 385.- Causas de extinción anticipada del contrato

1. El contrato de fletamento quedará extinguido anticipadamente en los casos siguientes:

Elimina la filigrana digital ahora

a) Si antes de hacerse a la mar el buque contratado, y puesto a disposición del fletador o cargador en el puerto y fecha convenidos, se perdiese o quedase definitivamente inhabilitado para navegar sin culpa de ninguna de las partes. En el contrato de fletamento por tiempo determinado la extinción se producirá en cualquier momento en que el buque se perdiese o inhabilitase definitivamente.
b) Si la mercancía se perdiese antes del embarque sin culpa del fletador o del cargador cuando el fletamento fuere por viaje o se refiriese al transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque. En el contrato de fletamento por tiempo determinado no será aplicable la extinción por pérdida de la mercancía.
c) Si antes de hacerse a la mar el buque, el transporte contratado se hiciera imposible por acaecimientos naturales, por disposiciones de las autoridades o por causas ajenas a la voluntad de las partes.
d) Si antes de hacerse a la mar el buque, se produjese un conflicto armado en el que estén comprometidos el país del puerto de carga o el de descarga.
e) Si, antes de comenzar el viaje, sobreviniese algún impedimento, independiente de la voluntad de alguna de ellas, que provocase un retraso tan prolongado que no fuera exigible a las partes esperar a su desaparición.

2. En los supuestos anteriores, el porteador deberá proceder, en su caso, a la descarga y devolución de las mercancías cargadas. El coste de esta operación será soportado por el fletador.

Artículo 386.- Extinción del contrato por impedimentos durante el viaje

2. Si durante el viaje sobrevinieren circunstancias fortuitas que hicieran imposible, ilegal o prohibido su continuación, o un conflicto armado que someta al buque o cargamento a riesgos no contemplados al contratar, el porteador podrá arribar al puerto más conveniente al interés común y descargar allí la mercancía,

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

exigiendo al fletador que se haga cargo de ellas en ese lugar, y tendrá derecho al flete en proporción a la distancia recorrida.

2. Para el cálculo del flete parcial devengado en proporción a la distancia recorrida, se tendrán en cuenta, además de la distancia, el coste, el tiempo y los riesgos de la parte recorrida en proporción al viaje total.

Artículo 387.- Modificación del destino por el fletador

En el contrato de fletamento del buque completo por viaje, el fletador podrá ordenar la descarga en puerto distinto del convenido, siempre que ello no exponga al buque a riesgos superiores de los previstos al contratar, pagando el flete total contratado y los gastos adicionales que se originen.

pdfelement

Artículo 388.- Efectos de venta del buque

1. En caso de venta del buque antes de comenzar la carga de la mercancía, 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. No obstante, el comprador del buque deberá respetar el fletamento por tiempo determinado superior a un año cuando conociera su existencia en el momento de adquirir el buque.

3. Si la venta sobreviniese una vez comenzada la carga o hallándose el buque en viaje, el comprador deberá cumplir los contratos referentes a la mercancía a bordo, subrogándose en los derechos y obligaciones del porteador.

Artículo 389.- Responsabilidad del porteador por pérdida, daños o retraso

Elimina la filigrana digital ahora

1.El porteador será responsable de todo daño o pérdida de la mercancía, así como del retraso en su entrega, causados mientras se encontraban bajo su custodia, conforme a las disposiciones establecidas en esta Ley, las cuales se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo.

2. La responsabilidad establecida en el párrafo anterior alcanzará solidariamente tanto a quien se compromete a realizar el transporte, porteador contractual, como a quien lo realiza efectivamente con sus propios medios, porteador efectivo. Al porteador contractual pertenecen los comisionistas de transportes, transitarías, los fletadores de un buque que celebrar en su propio nombre contratos de fletamento para el transporte de mercancías determinadas en régimen de conocimiento de embarque con terceros, y demás personas que se comprometan con el cargador a realizar el transporte por medio de otros. Sin embargo, al porteador efectivo está incluido el armador del buque porteador.

3. No tendrán efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular dicha responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a recibir la mercancía. Sin embargo, dichas cláusulas, cuando estén pactadas en la póliza de fletamento y no entrañen exoneración por dolo o culpa grave del porteador, tendrán valor exclusivamente en las relaciones entre éste y el fletador, sin que puedan oponerse, en ningún caso, al destinatario que sea persona distinta del fletador.

4. Los contratos de transporte marítimo de mercancías, nacional o internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque de Bruselas de 1924, los protocolos que lo modifican y la presente ley.

Artículo 390.- Repetición del porteador contractual contra el porteador efectivo.

Elimina la filigrana digital ahora

El porteador contractual tendrá derecho a repetir contra el porteador efectivo las indemnizaciones satisfechas en virtud de la referida responsabilidad. La acción de repetición del porteador contractual contra el porteador efectivo estará sujeta a un plazo de prescripción de un año a contar desde el momento de abono de la indemnización.

Artículo 391.-Limitación de responsabilidad por la custodia y conservación de mercancía

La responsabilidad del porteador por la custodia y conservación de la mercancía abarca el período desde que se hace cargo de la misma en el puerto de origen, hasta que las pone a disposición del destinatario o persona designada por este en el puerto de destino. En caso de que las leyes o reglamentos portuarios impongan forzosamente la intervención de una empresa u organismo en las operaciones de entrega de la mercancía al porteador para su transporte, o de este último al destinatario, el porteador no responderá del período en que la mercancía esté bajo la custodia de dicha empresa u organismo.

Artículo 392.- Limitación de responsabilidad por pérdida o daño

1. La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de la mercancía transportada estará limitada, salvo que en el conocimiento de embarque se haya declarado el valor real de dicha mercancía, a las cifras establecidas en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque y los Protocolos que lo modifican.

2. Si en el transporte se utilizaren contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación de mercancía, cualquier bulto o unidad enumerado en el conocimiento de embarque como incluido dentro de dicho medio de agrupación se considerará como un bulto o unidad a efectos de limitación de responsabilidad por pérdida o daño. Si el contenedor o medio de agrupación hubiera sido suministrado por el cargador, se considerará como un

Elimina la filigrana digital ahora

bulto más a los referidos efectos. Si en el conocimiento no se hiciera constar la enumeración del contenido, se considerará que existe un solo bulto.

3. El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por daños o pérdidas experimentados, independientemente de cuál sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y, tanto si se dirige contra el porteador como si lo hace contra los auxiliares que este emplee para el cumplimiento de su prestación.

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

Artículo 393.- Retraso en la entrega de mercancía

Existe retraso en la entrega de mercancía cuando esta no se haya entregado en destino en el plazo convenido, o en defecto de este, en el plazo razonable exigible según las circunstancias de hecho.

Artículo 394.- Limitación de responsabilidad por retraso en la entrega de mercancía

1. La responsabilidad por retraso en la entrega de mercancía en el destino queda limitada a una cifra equivalente a dos veces y media del flete pagadero por la mercancía afectada por el retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de fletamento.

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

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

3. El régimen de responsabilidad del porteador y su limitación será aplicable a toda acción que persiga una indemnización por retrasos experimentados, independientemente de cuál sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y, tanto si se dirige contra el porteador como si lo hace contra los auxiliares que este emplee para el cumplimiento de su prestación.

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

pdfelement

Artículo 395.- Responsabilidad en el transporte de animales vivos

En el caso de transporte de animales vivos, el porteador no deberá responder de la pérdida, daño o retraso derivados de los riesgos específicos inherentes a este género de transporte, siempre que haya actuado conforme a las instrucciones concretas recibidas del cargador. No obstante, responderá si se prueba que el daño, pérdida o retraso se deben, en todo o en parte, a la negligencia del porteador o sus auxiliares, dependientes o independientes.

Artículo 396.- Responsabilidad de porteadores sucesivos

1.En caso de transporte de mercancía realizado por porteadores sucesivos bajo un único título, estos serán solidariamente responsables en caso de pérdida, daño o retraso, salvo que en el conocimiento se haya pactado expresamente que cada porteador no responderá de los daños producidos en los trayectos realizados por otros porteadores. En este caso, solo será responsable el porteador que asumió el trayecto en que se produjo el daño, la pérdida o el retraso.

2. El porteador que indemnice el daño, la pérdida o el retraso como consecuencia de la solidaridad establecida en el párrafo anterior, tendrá acción

Elimina la filigrana digital ahora

de regreso contra el porteador en cuyo trayecto se produjo el daño, la pérdida o el retraso. Si no se pudiera determinar el trayecto en que se produjo el daño, la pérdida o el retraso, la indemnización se repartirá entre los demás porteadores en proporción al flete devengado por cada uno.

Artículo 397.- Notificación de protestas al porteador

1. El destinatario deberá comunicar al porteador o a su agente por un aviso escrito de la pérdida o daño sufridos por las mercancías, describiendo en términos generales su naturaleza, durante el siguiente día laborable al de su entrega. Si la pérdida o daño no fueran aparentes, el aviso podrá darse en los tres días laborables siguientes al de la entrega. El aviso no será necesario cuando el porteador y el destinatario hayan realizado una inspección conjunta del estado de las mercancías.

2. Asimismo, el destinatario deberá notificar al porteador o a su agente por aviso escrito del retraso en la entrega de la mercancía, describiendo en términos generales los daños sufridos, en los diez días laborables siguientes al de la entrega.

3. Si el destinatario hubiera omitido el aviso escrito o se hubiera notificado fuera de plazo, conforme se establecen en los párrafos anteriores, se presumirá, salvo prueba en contrario, que la mercancía ha sido entregada en buen estado como aparecía descrita en el conocimiento de embarque.

Artículo 398.- Prescripción de acciones y su cómputo.

Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en el plazo de un año, que se computarán de la forma siguiente:

a) En las acciones para indemnización de pérdidas, averías o retrasos sufridos por la mercancía, el plazo se contará desde la entrega de esta al destinatario o desde el día en que hubiera debido entregarse.

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

b) En las acciones para reclamación de fletes, demoras y otros gastos del transporte, se computará el plazo de la forma prevista en el inciso anterior. Sin embargo, en el fletamento por tiempo determinado el plazo se contará desde el día en que el flete u otros gastos fueran exigibles conforme a la póliza o contrato.

CAPÍTULO V

DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y LA CARTA DE PORTE MARITIMO

pdfelement

Artículo 399.- Naturaleza y emisión del conocimiento de embarque

1. El conocimiento de embarque será el documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo de mercancía entre las partes y certifica el embarque de la misma y el compromiso de proceder a la entrega de dicha mercancía a la persona indicada en contra presentación del referido documento.

2. El conocimiento de embarque podrá emitirse en soporte papel o en soporte electrónico, y ser al portador, a la orden o nominativo, que estarán sometidos al mismo régimen y producirán los mismos efectos, cuando el cargador y el porteador lo hayan acordado por escrito antes de la carga de las mercancías a bordo, sin más particularidades que las contenidas en el contrato de emisión.

3. El contrato entre cargador y porteador deberá determinar el sistema de emisión y de transmisión del conocimiento de embarque, el sistema de garantía de la seguridad del soporte y de la intangibilidad del contenido, el modo de legitimación del titular del conocimiento y de hacer constar la entrega de la mercancía, así como acreditar la pérdida de validez o de eficacia del conocimiento de embarque.

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

4. El conocimiento de embarque al portador se transmitirá mediante su entrega, el emitido a la orden mediante su endoso y el nominativo mediante cesión según las normas reguladoras de la cesión de créditos no endosables.

Artículo 400.- Obligación de entrega del conocimiento de embarque

1. El porteador, su agente o el capitán, una vez que la mercancía esté a bordo del buque deberá entregar al cargador un conocimiento de embarque, que documente el compromiso de la entrega de esa mercancía y el derecho a la recepción de la misma en el puerto de destino.

2. Si el conocimiento de embarque se hubiera emitido y entregado al cargador antes de que la mercancía estuviera a bordo del buque, el capitán deberá incluir una apostilla en el documento, una vez que se produzca el embarque, indicando "embarcado" con expresión del día y hora en que se hubiera iniciado y aquel en que se hubiera finalizado la carga, o sustituir el anterior por un nuevo conocimiento que exprese que la mercancía se encuentra efectivamente a bordo del buque. Si se emitiera nuevo conocimiento de embarque deberá mencionarse el nombre del buque.

Artículo 401.- Pluralidad de conocimientos

El porteador, su agente o el capitán podrán emitir y entregar al cargador varios ejemplares del conocimiento de embarque, cuando el cargador lo solicitara en el momento de la entrega de la mercancía, y deberán entregarse dos o más ejemplares originales del conocimiento de embarque. En ese caso en cada conocimiento se hará constar el número de ejemplares originales que se entreguen.

Artículo 402.- Contenido del conocimiento de embarque

El conocimiento de embarque, en el momento de entrega al cargador, deberá contener obligatoriamente los datos siguientes:

Elimina la filigrana digital ahora

a) El nombre y apellidos o la denominación social y el domicilio o el establecimiento principal del porteador, del cargador y, en su caso, del destinatario, si el conocimiento fuera nominativo.
b) La descripción de la mercancía realizada y entregada por el cargador, con expresión de la naturaleza, las marcas de identificación, el número de bultos, y, según los casos, la cantidad o el peso, así como el estado aparente que tuvieren. Si lo hubiera solicitado el cargador, se incluirá el valor que tuvieren. Si la mercancía fuera peligrosa, esta mención se hará constar en el conocimiento de forma destacada.
c) La especificación de que la mercancía se ha entregado en unidad, si estuviera en contenedores, bandejas de carga u otros medios semejantes, considerando cada contenedor, bandeja o similar como una unidad, salvo pacto en contrario.
d) La determinación de que la mercancía pudiera ser transportada en cubierta, haciéndolo constar expresamente en el conocimiento de embarque.
e) Los puertos de carga y descarga de la mercancía y, en caso de transporte multimodal, los lugares de inicio y terminación del transporte.
f) La fecha de entrega de la mercancía al porteador para su transporte y, si se hubiera pactado, la fecha o el plazo de entrega de la misma en el lugar que corresponda.
g) El lugar de emisión del conocimiento y, si se hubiera entregado más de uno, el número de ejemplares originales.
h) Cualesquiera otras estipulaciones y datos válidamente pactados por el cargador y el porteador.

Artículo 403.- Obligación de firma del conocimiento de embarque

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

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

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

Artículo 404.- Efectos de la transmisión del conocimiento de embarque

La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de mercancía representada, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquella. El adquirente del conocimiento de embarque tendrá a su favor todos los derechos y acciones del transmitente sobre la mercancía, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción y arbitraje, que requerirán el consentimiento del adquirente.

pdfelement

Artículo 405.- Entrega de mercancía al tenedor legitimo

1. El porteador estará en la obligación de entregar la mercancía al tenedor legítimo del conocimiento de embarque original, debiendo retirar dicho documento como prueba del hecho de la entrega.

2. Cuando la entrega de la mercancía se hiciere a una persona no legitimada, el porteador responderá frente al tenedor legítimo del conocimiento del valor de la mercancía en el puerto de destino, sin que pueda limitar la cuantía de la responsabilidad.

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

Artículo 406.- Carácter de título ejecutivo del conocimiento de embarque

Elimina la filigrana digital ahora

El conocimiento de embarque tendrá aparejada ejecución de la obligación de entrega de la mercancía recibida por el porteador para su transporte y desembarque en el puerto de destino convenido.

Artículo 407.- Sustitución del conocimiento de embarque en soporte papel o en soporte electrónico

1. Un conocimiento de embarque en soporte papel podrá ser sustituido por otro en soporte electrónico y viceversa, previo acuerdo escrito entre el tenedor legítimo del conocimiento y el porteador, debiendo reunir los requisitos establecidos en la presente Ley.

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

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

Artículo 408.- Efectos de la sustitución del conocimiento de embarque

Elimina la filigrana digital ahora

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

Artículo 409.- Protección del adquirente de buena fe

Cuando una persona sea desposeída por cualquier causa de un conocimiento de embarque, ya sea al portador, a la orden o nominativo, el nuevo tenedor que lo hubiera adquirido Inter Vivos conforme a las reglas de transmisión del documento no estará obligado a devolverlo si lo adquirió de buena fe y sin culpa grave, quedando a salvo los derechos y acciones del legítimo titular contra los responsables de los actos de desposesión ilegítima.

pdfelement

Artículo 410.- Retención de mercancía por impago del flete

El porteador podrá rechazar la entrega de la mercancía al destinatario y retenerla mientras no le pague el flete y las demoras causadas en el puerto de carga cuando así lo establezca específicamente el conocimiento de embarque o cuando el destinatario sea el mismo fletador.

Artículo 411.- Fuerza probatoria del conocimiento de embarque

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

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

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 412.- Reservas con y sin comprobación su eficacia

1. Si el porteador hubiera comprobado que la descripción de la mercancía, la naturaleza, las marcas de identificación, el número de bultos y, según los casos, la cantidad o el peso declarados por el cargador no coinciden con la realidad de la recibida, o que el estado aparente de la misma no se corresponde con el descrito por el cargador, deberá incluir en el conocimiento una reserva en la que hará constar las inexactitudes comprobadas o, en su caso, el estado real de dicha mercancía. En defecto de reserva, se presumirá que el porteador ha recibido la mercancía en la forma descrita por el cargador y en buen estado.

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

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

Artículo 413.- Acción del porteador contra el cargador y las cartas de garantía

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

2. El pacto entre el cargador y el porteador o la declaración unilateral del primero comprometiéndose a indemnizar al porteador por los daños y perjuicios

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

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

Artículo 414.- Aplicación de las normas relativas al conocimiento de embarque al documento del transporte multimodal

Las normas establecidas en la presente ley para el conocimiento de embarque serán de aplicación al documento de transporte entregado por un porteador, o por un agente que actúe en su nombre con poder suficiente, en un transporte multimodal o combinado.

Artículo 415.- Régimen de las cartas de porte marítimo

Los documentos no negociables del transporte marítimo y, en particular, las cartas de porte marítimo que se emitan con ocasión de un transporte marítimo no son títulos-valores, y su transmisión no atribuye al adquirente un mejor derecho sobre la mercancía que el que correspondía al tenedor.

Artículo 416.- Contenido de la carta de porte marítimo

La carta de porte marítimo deberá contener obligatoriamente los datos establecidos en el artículo 402 de la presente ley para el conocimiento de embarque, así como una indicación expresa de su carácter no negociable.

Artículo 417.- Fuerza probatoria de la carta de porte marítimo

Las normas sobre la fuerza probatoria del conocimiento de embarque y sobre la posibilidad de anotar e introducir reservas en el mismo previstas en los

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

artículos 411 y 412 de la presente ley serán de aplicación a las cartas de porte marítimo.

Artículo 418.- Entrega de mercancía en caso de carta de porte marítimo

Cuando el porteador entregue una carta de porte marítimo con designación del destinatario, éste tendrá derecho a la entrega y recepción de la mercancía en destino sin necesidad de presentar el documento.

CAPÍTULO VI

DEL CONTRATO DE PASAJE MARITIMO

Artículo 419.- Naturaleza y régimen aplicable

1. En virtud del contrato de pasaje marítimo el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje, siguiendo un trayecto determinado, y que se concierta mediante la extensión de un billete de pasaje por el porteador al pasajero.

2. Las disposiciones relativas al contrato de pasaje marítimos aplicarán a los transportes gratuitos realizados por un porteador marítimo de pasajeros, no serán de aplicación al transporte amistoso ni al pasaje clandestino.

Artículo 420.- Billete de pasaje y su contenido

El billete de pasaje será el documento que acredita la celebración del contrato de pasaje entre el porteador y el pasajero, que el porteador deberá extender inexcusablemente a favor de este tras el pago del precio convenido, y contendrá, además de las obligaciones de las partes, los datos siguientes:

a) Nombre y dirección del porteador.
b) Nombre, apellidos y dirección del pasajero.

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

c) Lugar y fecha de emisión.
d) Nombre del buque.
e) Clase y número de cabina o de la acomodación.
f) Precio del transporte o carácter gratuito del mismo.
g) Puerto de salida y destino.
h) Fecha y hora de embarque, así como la de llegada o la duración estimada del viaje.
i) Indicación sumaria de la ruta a seguir, así como de las escalas previstas.
j) Las restantes condiciones en que haya de realizarse el transporte.

Artículo 421.- Sustitución del billete de pasaje por un ticket

Para las embarcaciones que presten servicios portuarios y regulares en el interior de zonas delimitadas por la autoridad marítima, el billete de pasaje podrá ser sustituido por un ticket que indicará el nombre del porteador, el servicio efectuado y el importe de éste.

pdfelement

Artículo 422.- Emisión del billete de pasaje

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

Artículo 423.- Obligaciones del porteador

En el contrato de pasaje marítimo el porteador estará obligado a:

a) Poner y conservar el buque en estado de navegabilidad y convenientemente armado, equipado y aprovisionado para realizar el transporte convenido y para garantizar la seguridad y la comodidad de los pasajeros a bordo, de acuerdo con las condiciones que fueran usuales en el tipo de viaje contratado.

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

b) Poner el buque a disposición de los pasajeros, en el lugar y tiempo convenidos, así como los espacios dedicados a los de su clase y, en su caso, las plazas de acomodación adquiridas por los pasajeros.
c) Emprender el viaje y realizarlo hasta el punto de destino sin demora injustificada y por la ruta pactada o, a falta de pacto, por la más apropiada según las circunstancias.
d) Prestar los servicios complementarios y la asistencia médica en la forma establecida reglamentariamente o por los usos.
e) Transportar, juntamente con los viajeros e incluido en el precio del billete, el equipaje, con los límites de peso y volumen fijados por el porteador o por los usos, y proceder a su entrega en el lugar de destino, si no fuera de camarote.
f) Informar al pasajero de las limitaciones del peso y volumen del equipaje y su coste, y que el exceso deberá ser objeto de estipulación especial.

Artículo 424.- Responsabilidad del porteador por la interrupción del viaje

El porteador responderá ante los pasajeros por la interrupción del viaje:

a) Si por averías del buque el viaje se interrumpiera antes de llegar al puerto de destino, el porteador deberá correr con los gastos de manutención y alojamiento de los pasajeros mientras el buque se repara.
b) Si el buque quedara inhabilitado definitivamente o el retraso pudiera perjudicar gravemente a los pasajeros, el porteador deberá proveer a su costa otro medio de transporte hasta el destino pactado o la devolución del importe del billete, sin perjuicio de las responsabilidades exigibles.

Artículo 425.- Derechos del pasajero

En el contrato de pasaje marítimo el pasajero tendrá derecho a exigir del porteador el cumplimiento de las obligaciones que le incumben de acuerdo con las estipulaciones contractuales y las disposiciones de la presente ley.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

Artículo 426.- Obligaciones del pasajero

En el contrato de pasaje marítimo el pasajero estará obligado a:

a) pagar el precio del pasaje.
b) pagar el exceso de su equipaje, debiendo ser previamente informado de las limitaciones del peso y volumen del equipaje y su coste.
c) presentarse oportunamente, a la hora y día indicados para su embarque.
d) observar las disposiciones establecidas para mantener el buen orden y la seguridad a bordo, así como las instrucciones del capitán o patrón del buque.
e) retirar su equipaje en el lugar de destino.

pdfelement

Artículo 427.- Equipaje, su clasificación y registro

1. Se consideran equipaje los bultos o vehículos de turismo transportados por el porteador en virtud de un contrato de pasaje, excluyéndose los que lo sean por un contrato de transporte de mercancías o los animales vivos, y que podrá ser de camarote o de bodega.

2. Se considera equipaje de camarote exclusivamente aquel que el pasajero tenga en su camarote, o en el vehículo transportado, o sobre este, o el que conserve bajo su posesión, custodia o control. Sin embargo, serán equipaje de bodega los vehículos de turismo y bultos entregados al porteador.

3. Cuando el equipaje sea admitido, el porteador registrará en el billete o en un talón complementario los datos siguientes:

a) Número y peso de los bultos o vehículos.
b) Nombre y sede del establecimiento principal del porteador.
c) Nombre y apellidos del pasajero.
d) Puerto de salida y de destino.
e) Eventual valor declarado.
f) Precio del transporte.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 428.- Prohibición de embarque de equipaje con contenidos peligrosos

1.Queda prohibido el embarque de equipaje con sustancias o contenidos peligrosos sin previa declaración de su naturaleza al porteador, y sin el consentimiento de éste para su transporte, debiendo en cualquier caso ser marcado y etiquetado por el cargador conforme a la legislación vigente.

2. Si se embarcase el referido tipo de equipaje con violación de lo dispuesto en el párrafo anterior, el pasajero será responsable ante el porteador y ante los demás cargadores de todos los daños y perjuicios causados.

3. El porteador, incluso en el caso de embarque correctamente declarado de dicho equipaje, podrá desembarcar, destruir o transformarlo en inofensivo según lo exijan las circunstancias, si llega a constituir un peligro real para las personas o las cosas, sin derecho a indemnización al pasajero, salvo que el porteador sea responsable de la situación de peligro o bien cuando proceda su abono en avería gruesa.

Artículo 429.- Privilegio y derecho de retención

1. El derecho del porteador sobre el equipaje de bodega transportado estará sujeto al pago del precio, demora y demás gastos ocasionados por su transporte hasta su entrega y durante los quince días posteriores, salvo que en este último plazo se hayan transmitido por título oneroso a un tercero de buena fe.

2. El porteador tendrá derecho a retener en su poder el equipaje de bodega transportado mientras no perciba el precio, las demoras y demás gastos ocasionados por su transporte, pudiendo promover el expediente de depósito y venta de equipaje y solicitando a un notario la venta del mismo.

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
EL SECRETARIO GENERAL

Artículo 430.- Extinción del contrato de pasaje marítimo

El contrato de pasaje marítimo quedará extinguido en los casos siguientes:

a) Cuando el pasajero no embarcase en la fecha fijada, en cuyo caso el porteador hará suyo el precio del pasaje, salvo que la causa de la falta de embarque sea la muerte o enfermedad del pasajero o de los familiares que le acompañasen y se haya notificado sin demora o se haya podido sustituir al pasajero por otro.
b) Cuando por causas fortuitas el viaje se hiciera imposible o se demorase, en cuyo caso el porteador devolverá el precio del pasaje y quedará exento de responsabilidad.
c) Por toda modificación importante en horarios, escalas previstas, desviación del buque de la ruta pactada, las plazas de acomodación adquiridas por el pasajero y las condiciones de comodidad convenidas, en cuyo caso, si el pasajero opta por la rescisión, tendrá derecho a la devolución del precio total del pasaje o de la parte proporcional del mismo correspondiente al trayecto que falte por realizar y a la indemnización de daños y perjuicios, si la modificación no se debiera a causas justificadas.
d) Si antes de comenzar el viaje o durante su ejecución surgieran eventos bélicos que expusieran al buque o al pasajero a riesgos imprevistos, en cuyo caso ambas partes podrán solicitar la resolución sin indemnización.
e) Si una vez comenzado el viaje el pasajero no pudiera continuarlo por causas fortuitas, en cuyo caso el porteador tendrá derecho a la parte proporcional del precio según el trayecto realizado.

pdfelement

Artículo 431.- Régimen y limitación de responsabilidad del porteador

1. La responsabilidad del porteador se regirá, en todo caso, por el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL), los protocolos que lo modifican de los que la República de Guinea Ecuatorial sea Estado parte,

Elimina la filigrana digital ahora

las disposiciones del código CEMAC de la Marina Mercante y por la presente ley.

2. La responsabilidad del porteador quedará limitada a las cantidades establecidas en el Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar, hecho en Atenas el 13 de diciembre de 1974 (PYE/PAL), y los protocolos que lo modifican de los que la República de Guinea Ecuatorial sea Estado parte.

3. No tendrán efecto las cláusulas contractuales que pretendan directa o indirectamente atenuar o anular aquella responsabilidad en perjuicio del titular del derecho a exigir las indemnizaciones, siendo imperativa la aplicación de las disposiciones de la presente ley a todo contrato de pasaje marítimo.

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

Artículo 432.- Seguro obligatorio para buques de transporte de pasajeros

1. El porteador efectivo que ejecute el transporte en un buque que transporte más de doce pasajeros estará obligado a suscribir un seguro obligatorio de responsabilidad por la muerte y lesiones corporales de los pasajeros que transporte, con un límite por cada pasajero y cada accidente no inferior a lo que establezcan los convenios y las normas del Código CIMA.

2. El perjudicado tendrá acción directa contra el asegurador hasta el límite de la suma asegurada. El asegurador podrá oponer las mismas excepciones que correspondieran al porteador conforme el artículo 3 del Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar y, en su caso, el hecho de que el accidente fue causado dolosamente por el asegurado. Podrá además oponer en todo caso el límite de responsabilidad establecido en el

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

artículo 7 del mencionado Convenio, incluso en el caso de que su asegurado lo hubiera perdido de acuerdo con el artículo 13 del Convenio.

CAPÍTULO VII

DEL CONTRATO DE REMOLQUE

Artículo 433.- Naturaleza y modalidades del contrato de remolque

En virtud del contrato de remolque el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio, a realizar con él la maniobra necesaria para el desplazamiento de otro buque, embarcación o artefacto naval, o bien a prestar su colaboración para las maniobras del buque remolcado o, en su caso, el acompañamiento o puesta a disposición del buque, y que podrá ser remolque transporte y remolque maniobra.

pdfelement

Artículo 434.- Peculiaridad del remolque transporte

1. Por el contrato remolque transporte el armador del buque remolcador se compromete al desplazamiento del buque, embarcación o artefacto naval remolcado, asumiendo la dirección de la maniobra el capitán del remolcador, salvo pacto expreso en contrario, y serán de aplicación en tanto sean congruentes con el objeto de este tipo de contrato las normas relativas a la puesta a disposición del buque en el contrato de fletamento de la presente ley.

2. En los casos en que los elementos remolcados hayan sido entregados al remolcador se entenderá que este asume la custodia de ellos, con la consiguiente responsabilidad.

Artículo 435.- Particularidad del remolque maniobra

Cuando el remolque tenga por objeto la asistencia del remolcador a la maniobra del remolcado, se entenderá que, salvo pacto en contrario, la dirección de la maniobra recae sobre el mando del buque remolcado.

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

Artículo 436.- Responsabilidad por daños causados en el remolque

Los armadores de cada uno de los buques serán responsables de los daños causados al otro como consecuencia de la negligencia en el cumplimiento de las prestaciones que le incumben, y ambos serán solidariamente responsables ante terceros por los daños causados por el tren de remolque, salvo en la medida en que alguno de ellos pruebe que dichos daños no derivan de causas imputables a su elemento en el tren de remolque. En todo caso procederá el derecho de repetición entre armadores en atención al grado de culpa respectivo.

Artículo 437.- Remolque de fortuna y derecho a remuneración al remolcador

Se entiende por Remolque de fortuna cuando se soliciten servicios de remolque en situación extraordinaria, que no lleguen a constituir un supuesto de salvamento marítimo, sin haberse fijado previamente las condiciones de su prestación y precio, el armador del buque remolcador tendrá derecho a una remuneración adecuada por los servicios prestados. Esta remuneración incluirá los daños y perjuicios sufridos por su buque con ocasión del remolque, la ganancia dejada de obtener durante el tiempo de prestación, y un precio adecuado al servicio prestado. Esta remuneración no estará condicionada al éxito de la operación.

Artículo 438.- Prescripción de acciones

Las acciones nacidas del contrato de remolque prescriben en el plazo de un año, contado desde la fecha de la terminación del contrato o en que se concluyó la operación de remolque.

TÍTULO X

DE LOS CONTRATOS AUXILIARES EN LA EXPLOTACION DE BUQUES

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

CAPÍTULO I

DEL CONTRATO DE GESTION NAVAL

Artículo 439.- Naturaleza del contrato de gestión naval

En virtud del contrato de gestión naval una persona, gestor naval, se compromete, a cambio de una remuneración, a gestionar, por cuenta y en nombre del armador, todos o alguno de los aspectos relacionados con la actividad comercial, náutica, laboral, aseguradora o cualquier otra en la explotación del buque.

pdfelement

Artículo 440.- Régimen aplicable en la gestión naval

Las relaciones entre el armador y su gestor se regirán por lo establecido en el contrato de gestión y, en su defecto, por las normas reguladoras del contrato de agencia o de comisión mercantil, según se trate o no de una relación duradera.

Artículo 441.- Obligaciones del gestor naval

En el ejercicio de sus funciones el gestor naval deberá:

a) Cumplir sus obligaciones con la diligencia de un ordenado empresario y de un representante leal, protegiendo los intereses del armador.
b) Manifestar su condición de mandatario del armador en sus relaciones con terceros, haciendo constar la identidad y domicilio de este último en cuantos contratos celebre. Si el gestor no contratara en los referidos términos, será solidariamente responsable con el armador de las obligaciones asumidas por cuenta de éste.

Artículo 442.- Responsabilidad solidaria extracontractual

El gestor naval responderá solidariamente con el armador de los daños y perjuicios que se causen extracontractualmente a terceros como consecuencia de

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
EL SECRETARIO GENERAL

los actos de aquel o de los de sus dependientes, sin perjuicio del derecho de uno y otro a limitar la responsabilidad en los términos establecidos en la presente ley sobre la limitación de la responsabilidad.

CAPÍTULO II

DEL CONTRATO DE CONSIGNACION DE BUQUES

Artículo 443.- Naturaleza y régimen jurídico del contrato de consignación

1. En virtud del contrato de consignación de buques una persona, consignatario, se compromete, a cambio de una remuneración, a ocuparse de la gestión material y jurídica necesaria para la entrada, despacho y demás atenciones al buque, por cuenta del armador o del naviero del mismo.

2. Las relaciones entre el consignatario y el armador o naviero se regularán por el régimen jurídico del contrato de comisión mercantil cuando se trate de una consignación ocasional, o por el régimen jurídico del contrato de agencia, si la consignación fuere duradera, estable o continuada. En este último caso se podrá pactar la exclusividad en la consignación.

Artículo 444.- Firma de conocimiento de embarque y sus efectos

El consignatario podrá firmar por cuenta del armador o naviero los conocimientos de embarque de mercancía cargada en el buque, en cuyo caso deberá hacer constar el nombre y dirección de aquel. Si no lo hiciera, responderá del transporte solidariamente con el armador o naviero. La misma regla se seguirá cuando el consignatario firme los conocimientos por cuenta del porteador o fletador.

Artículo 445.- Responsabilidad por daños a la mercancía o por su pérdida

Elimina la filigrana digital ahora

1. El consignatario no será responsable ante los destinatarios del transporte de las indemnizaciones por daños o pérdidas de las mercancías o por retraso en su entrega. Sin embargo, será responsable frente al armador o naviero de los daños causados por culpa propia.

2. No obstante, el consignatario habrá de recibir las reclamaciones y reservas por pérdida o daños a la mercancía que le dirija el destinatario del transporte, comprometiéndose a comunicarlas de modo inmediato al armador o naviero. Las reclamaciones y reservas comunicadas al consignatario surtirán los mismos efectos que las realizadas al armador o naviero.

Artículo 446.- Actuación del consignatario como transitaría u operador de carga

Cuando el consignatario del buque, además de la consignación de buque, realice otras tareas o actuaciones a favor del armador o naviero como la transitaría, manipulación portuaria de la mercancía o de otra naturaleza, a las obligaciones previstas para el consignatario se añadirán las propias de las prestaciones complementarias concretamente asumidas, aplicando las normas propias de cada una de estas actividades, y debiendo el armador o naviero abonarle la remuneración convenida para cada una ellas.

CAPÍTULO III

DEL CONTRATO DE PRACTICAJE PORTUARIO

Artículo 447.- Naturaleza del contrato de practicaje portuario

En virtud del contrato de practicaje portuario una persona, práctico, se obliga, a cambio de un precio, a asesorar al capitán en la realización de las diversas operaciones y maniobras para la segura navegación del buque por aguas portuarias o adyacentes.

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

Artículo 448.- Obligaciones recíprocas del capitán y el práctico

En el contrato de practicaje portuario y en la realización de las operaciones y maniobras en la zona portuaria y aguas adyacentes, el capitán y práctico quedan recíprocamente obligados a:

a) planificar conjuntamente la maniobra del buque y, a tal efecto, a intercambiar la información necesaria para ello.
b) colaborar recíprocamente durante toda la ejecución de las maniobras.

Artículo 449.- Preeminencia de la responsabilidad del capitán en practicaje

pdfelement

En el contrato de practicaje portuario y en la realización de las operaciones y maniobras en la zona portuaria y aguas adyacentes prevalece el criterio profesional del capitán. La presencia de práctico a bordo no exime al capitán o al oficial encargado de la guardia de los deberes que le incumben en relación con la seguridad de la navegación, ni sustituye la superior autoridad del capitán en todo lo que tiene que ver con el gobierno y dirección náutica, sin perjuicio de que el asesoramiento del práctico pueda manifestarse mediante instrucciones directas de maniobra o incluso la ejecución de esta por sí mismo, mediando consentimiento expreso o tácito del capitán.

Artículo 450.-Responsabilidad por daños causados en la ejecución del practicaje

En la ejecución del contrato de practicaje y con aplicación de las reglas de limitación de responsabilidad de armadores y prácticos, la responsabilidad por los daños y perjuicios causados al buque o a terceros recaerá:

a) En el práctico, por inexactitud u omisión en el asesoramiento que debe prestar al capitán, sin perjuicio de la concurrencia de culpa que pueda

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

apreciarse cuando el capitán haya incurrido en error o negligencia en el seguimiento de las instrucciones recibidas.

b) En el práctico, por los daños causados imputables exclusivamente al él.
c) En el práctico, el capitán y el armador solidariamente por los daños causados por culpa compartida.

CAPÍTULO IV

DEL CONTRATO DE MANIPULACION PORTUARIA

Artículo 451.- Contenido del contrato de manipulación portuaria

1. En virtud del contrato de manipulación portuaria un operador, estibadora portuaria, se compromete, a cambio de un precio, a realizar todas o alguna de las operaciones de manipulación de la mercancía transportada por un buque u otras de similar naturaleza en puerto.

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

Artículo 452.- Legitimidad del cargador y otros para contratar

Estarán legitimados también para contratar directamente las operaciones de manipulación portuaria de mercancía los cargadores o destinatarios de esta, o bien quienes hayan asumido ante aquellos la obligación de verificarlas.

Artículo 453.- Documento de recepción de mercancía por el operador

1. El operador portuario podrá recoger en un recibo escrito la recepción de la mercancía para su manipulación, haciendo constar su condición y cantidad

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
EL SECRETARIO GENERAL

cuando sea posible determinarla mediante su examen. Dicho recibo escrito podrá ser sustituido, a voluntad del operador, por un mero acuse de recibo que se hará constar añadiendo la fecha y firma del operador en cualquier documento que le presente quien le entregue la mercancía en el cual ésta quede debidamente identificada.

2. La emisión y firma del documento que acredite la recepción de mercancía será obligatoria, si lo solicita quien le entregue dicha mercancía. El operador, no obstante, podrá elegir entre la emisión del recibo escrito o la prestación de un mero acuse de recibo.

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

pdfelement

Artículo 454.- Obligaciones del operador portuario sobre protestas

Cuando el operador portuario actúe por cuenta de los cargadores o destinatarios de la mercancía deberá efectuar en tiempo y forma las protestas o denuncias sobre su estado y condición en el momento en que la reciba del porteador. Será responsable del perjuicio causado por su omisión o realización extemporánea.

Artículo 455.- Derecho de retención de mercancía por impago

El operador de manipulación portuaria tendrá derecho a retener la mercancía recibida y manipulada en su poder mientras no se le abone el precio debido por sus servicios.

Artículo 456.- Responsabilidad del operador portuario

1. El operador portuario será responsable de todo daño o pérdida de la mercancía o retraso en su entrega, causados mientras se encontraban a su

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

cuidado, salvo pruebe que se debieron a causas fortuitas y que, para evitar sus efectos, él o sus auxiliares adoptaron todas las medidas razonablemente exigibles. El período de responsabilidad del operador se extiende desde el momento en que se hizo cargo de la mercancía hasta que la entregó o la puso a disposición de la persona legitimada para recibirla.

2. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha sido entregada la mercancía en la misma condición descrita en el recibo de recepción o, si no se emitió dicho recibo, en buena condición, a menos que se haya dado al operador portuario aviso escrito de la pérdida o daño sufrido por la mercancía, describiendo en términos generales su naturaleza, dentro de los tres días laborables siguientes a la entrega. El plazo será de quince días naturales en caso de daños no aparentes.

pdfelement

3. El régimen de responsabilidad del operador por pérdidas, daño o retraso en la entrega de mercancía establecido en los dos párrafos anteriores no podrá ser modificado contractualmente en perjuicio del contratante del servicio.

4. Este régimen y su limitación serán aplicables a toda acción que persiga una indemnización por daños, pérdidas o retrasos producidos, independientemente de cuál sea el procedimiento en que se ejercite la acción, así como su fundamento, sea contractual o extracontractual y tanto si se dirige contra el operador portuario o contra sus auxiliares.

Artículo 457.- Limitación de la responsabilidad del operador portuario

Sin perjuicio de la pérdida del beneficio de la limitación de la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de la mercancía prevista en el artículo 4.5.e) del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 que será asimismo aplicable al operador de manipulación portuaria, la

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
EL SECRETARIO GENERAL

responsabilidad de dicho operador por causa de pérdida o daño de la mercancía transportada se limitará conforme a las reglas siguientes:

a) En los casos de pérdida o daño de la mercancía, estará limitada a una suma de dos derechos especiales de giro, definidos por el Fondo Monetario Internacional, por kilogramo de peso bruto.
b) Cuando la pérdida o daño de una parte de la mercancía afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta el peso total de la mercancía pérdida o dañada y de la mercancía cuyo valor haya resultado afectado para determinar ese límite de responsabilidad.
c) En caso de retraso en la entrega, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media de la remuneración que se le deba pagar por sus servicios con respecto a la mercancía que haya sufrido el retraso, sin exceder de la cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que forme parte esa mercancía.
d) 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 la mercancía en aplicación del inciso a) de este artículo.

Artículo 458.- Legitimación activa en acciones contra el operador portuario

Estarán legitimados activamente para ejercitar acciones contra el operador portuario por la responsabilidad por daños o pérdidas de la mercancía manipulada:

a) La persona o, en todo caso, quien contrató sus servicios para las correspondientes operaciones.
b) El destinatario de la mercancía transportada cuya manipulación haya sido asumida por el porteador, transitorio o comisionista de transporte, sin perjuicio de poder reclamarla también contra dicho porteador, transitorio o comisionista.

Artículo 459.-Prescripción de acciones

Elimina la filigrana digital ahora

Las acciones y reclamaciones por daños, pérdida o retraso de la mercancía manipulada prescribirán a los dos años de haber sido entregada por el operador responsable. En caso de pérdida total, dicho plazo contará desde el día en que hubieran debido ser entregada.

TÍTULO XI

DE LOS SINIESTROS MARITIMOS Y SU INVESTIGACION

CAPÍTULO I

DE LAS DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 460.- Régimen aplicable a los siniestros marítimos

Se considerarán siniestro marítimo todo abordaje, encalladura, incendio, vuelco, perdida de buque, operación de auxilio o salvamento o de avería gruesa sobrevenida, así como todo suceso, accidente o incidente sobrevenido a bordo de un buque, embarcación o artefacto naval que entrañe peligro, amenaza o riesgo para la navegación o la contaminación del medio marino, y que se regirán por lo dispuesto en la presente Ley, código CEMAC de la Marina Mercante y los Convenios Internacionales.

Artículo 461.- Obligación de notificación de siniestro marítimo

Los capitanes y la tripulación de los buques, embarcaciones y artefactos navales, así como toda persona que tuviera información, deberán comunicar y notificar por cualquier medio a su alcance a la Autoridad Marítima Nacional sobre todo siniestro marítimo en que se encuentre implicado o haya tenido conocimiento.

Artículo 462.- Obligación de investigación de los siniestros marítimos

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

La Autoridad marítima nacional queda obligada a investigar cualquier siniestro o suceso marítimo que tuviere lugar en los espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, o a bordo de un buque, embarcación o artefacto naval en navegación en los mismos, ordenado la instrucción del expediente sobre cada uno de los casos, determinando las causas del mismo e informando a la Organización Marítima Internacional sobre los resultados de dicha investigación.

CAPÍTULO II

DEL ABORDAJE

Artículo 463.- Naturaleza y régimen jurídico de abordaje

1.Por abordaje se entenderá toda colisión en la que intervengan buques, embarcaciones o artefactos navales, del que resulten daños para alguno de ellos o para las personas o las cosas, independientemente de la naturaleza y régimen de aguas o zonas marítimas en que tuviere lugar, a excepción de la relacionada con los buques de Estado, y que se regulará por lo dispuesto en las disposiciones de la presente Ley, del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910 y de los demás convenios internacionales sobre esta materia de los que la República de Guinea Ecuatorial sea Estado Parte.

2. Los daños que un buque, embarcación o artefacto naval cause a otro sin contacto como consecuencia de una maniobra incorrecta en la navegación y los daños derivados de abordaje, con independencia de que la responsabilidad se exija en un procedimiento judicial civil o penal, o en un procedimiento administrativo, se regularán también de acuerdo a lo dispuesto en el párrafo anterior.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

3. No se aplicará las disposiciones establecidas en los dos párrafos anteriores a las relaciones entre las partes vinculadas por un contrato de fletamento, pasaje o trabajo, que se regirán por sus normas específicas, ni a los daños por contaminación que se ocasionen como consecuencia de un abordaje.

Artículo 464.- Responsabilidad del armador o propietario del abordaje

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

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

Artículo 465.- Responsabilidad en caso de culpa compartida de los buques

1. En caso de abordaje causado por culpa compartida por ambos buques, la responsabilidad de sus respectivos armadores se graduará en proporción al grado de culpa atribuido a cada buque, embarcación o artefacto naval.

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

Artículo 466.- Responsabilidad solidaria de armadores frente a terceros

1. En caso de abordaje por culpa compartida de buques, los armadores o propietarios del buque, embarcación o artefacto naval implicados serán

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

solidariamente responsables con respecto a los daños sufridos por terceros, sean personales o materiales.

2. El armador o propietario que haya abonado una indemnización en virtud de la solidaridad prevista en el párrafo anterior gozará de acción de regreso contra el otro armador en proporción al grado de culpa de su buque.

Artículo 467.- Exigencia de responsabilidad al armador y su derecho de oposición

1. La exigibilidad de la responsabilidad del armador o propietario del buque sobre la indemnización por abordaje no estará subordinada al cumplimiento de ningún requisito formal, sin perjuicio de la carga de probar los hechos constitutivos de la pretensión y de la obligación de las partes implicadas en un abordaje de facilitarse recíprocamente la inspección de los daños sufridos.

2. No obstante, en el caso de culpa compartida por responsabilidad solidaria por abordaje el armador o propietario del buque podrá oponer válidamente frente a los terceros las excepciones que, en su extensión, correspondieran al otro armador, especialmente las derivadas del título contractual que pudiera existir entre ellos o las aplicables por limitación de responsabilidad.

Artículo 468.- Prescripción de acciones

1. En abordaje las acciones para reclamar indemnizaciones por daños y perjuicios prescribirán a los dos años contados desde la fecha en que tuvo lugar el suceso, mientras las acciones del armador para exigir el regreso contra el otro armador prescribirán al año a partir del día en que realizó el pago.

2. No obstante, los términos de prescripción señalados en el párrafo anterior no correrán cuando el buque, embarcación o artefacto naval se haya escapado o no haya sido detenido, empezando a correr desde el día en que fuere

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

aparecido y tuviere el armador conocimiento del lugar de su existencia o aparición.

CAPÍTULO III

DE LA AVERIA GRUESA

Artículo 469.- Acto de avería gruesa

Existe acto de avería gruesa cuando, intencionada y razonablemente, se causa un daño o gasto extraordinario para la salvación común de los bienes comprometidos en un viaje marítimo con ocasión de estar todos ellos amenazados por un peligro, que sea consecuencia directa o previsible de dicho acto y admisible como sacrificio en la masa activa de avería gruesa.

Artículo 470.- Deber de contribución a la avería gruesa

Los daños o gastos ocasionados en acto de avería gruesa serán soportados por los titulares de los intereses en riesgo en el momento de la avería, en proporción y con el límite del valor salvado de cada uno de ellos, cuyo deber de contribución no está subordinado al cumplimiento de ningún requisito formal a bordo, sin perjuicio de lo dispuesto en la presente ley en cuanto a las obligaciones del capitán acerca del Diario de Navegación.

Artículo 471.- Responsabilidad del acto de avería gruesa

Cuando la situación de peligro que justifica el acto de avería gruesa se deba a la culpa de alguna de las partes interesadas en el viaje, todos los daños y gastos causados serán a cargo del culpable, y no habrá lugar a contribución de las partes inocentes.

Artículo 472.- Derecho del armador de retención de la mercancía

Elimina la filigrana digital ahora
REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

El armador podrá retener, a bordo o en tierra, la mercancía transportada en tanto los interesados en ellas no constituya garantía suficiente del cumplimiento de su obligación de contribuir, o no suscriban un compromiso de resarcimiento de avería, en el que se detalle la mercancía correspondiente y su valor.

Artículo 473.- Liquidación de la avería gruesa y sus efectos

1. Todos los daños o gastos ocasionados en acto de avería gruesa serán liquidados o de forma privada o mediante un expediente de certificación pública.

2. La liquidación privada de los daños o gastos ocasionados en acto de avería gruesa carece de fuerza de obligar para los interesados, quienes podrán discutirla en el procedimiento judicial correspondiente, salvo que en el título que la origina se haya pactado otra cosa.

3. La liquidación de los daños o gastos ocasionados en acto de avería gruesa mediante expediente de certificación pública se practicará en defecto de liquidación privada y se ajustará al procedimiento establecido en la presente ley sobre la liquidación de avería gruesa.

Artículo 474.- Libertad de pactos sobre liquidación de avería gruesa

Los interesados en el viaje podrán en todo momento pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación, y pactar la liquidación privada de la avería gruesa por un liquidador, designado por el armador. A falta de precisión en otro sentido se entenderá aplicable la versión más reciente de las Reglas de York y Amberes y, en defecto de elección de cualesquiera reglas, serán aplicables las normas dispuestas legalmente.

Artículo 475.-Averías particulares

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

Las averías particulares, a diferencia de las gruesas, comprenderán las sufridas por el buque o la mercancía no relacionadas con un sacrificio voluntario destinado al beneficio común, y serán sufragadas por el propietario del bien que haya sufrido daño o por quien haya realizado el gasto, con excepción del derecho que le asiste para ejercitar acciones de responsabilidad civil y reembolso.

Artículo 476.- Prescripción de acciones

1. El derecho para exigir la contribución a la avería gruesa prescribe al año de terminar el viaje en el que esta tuvo lugar, entendiéndose que para cada partida de mercancía termina en el momento de su descarga definitiva.

2. El plazo previsto en el párrafo anterior se interrumpe por el comienzo de un procedimiento privado o de certificación pública para su liquidación.

pdfelement

CAPÍTULO IV

DE LAS SITUACIONES JURIDICAS RELACIONADAS CON SINIESTROS MARITIMOS

Artículo 477.- Identificación y consideración

A los efectos de lo dispuesto en el código CEMAC de la Marina Mercante también se consideran siniestros marítimos la encalladura, el incendio, el vuelco y la pérdida del buque, que se rigen por lo establecido en la presente Ley y el código CEMAC de la Marina Mercante.

Artículo 478.-Encalladura del buque

1. Existe encalladura del buque, embarcación o artefacto naval cuando este se haya colisionado con la costa, orilla o un obstáculo aislado y se quedara inmovilizado por falta o insuficiencia de agua bajo la quilla o casco, que recibe el tratamiento de naufragio cuando se refiera al transporte de pasajeros y se incluye n los riesgos que debe cubrir la póliza de seguro de cascos, debiendo el

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

porteador, armador o propietario asumir las responsabilidades que le correspondan conforme a la presente ley.

2. La encalladura no implicará automáticamente la pérdida del buque, embarcación o artefacto naval con el correspondiente derecho de abandono, salvo que no fuere rescatado definitivamente del lugar o se constatare la navegabilidad del mismo o la imposibilidad de su reparación, cuyo coste sea superior a las tres cuartas partes de su valor.

Artículo 479.-Incendio del buque

Existe incendio del buque, embarcación o artefacto naval cuando el fuego provoque daños a un pasajero o alcance partes del mismo que no estén destinadas a la combustión o al cargamento que se encuentre a bordo, cuya responsabilidad recaerá sobre el porteador, armador o propietario, salvo prueba en contrario. En este último caso, podrá repetir contra el responsable del incendio después de sufragar las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios.

pdfelement

Artículo 480.-Vuelco del buque

El vuelco del buque, embarcación o artefacto naval es un siniestro marítimo mediante el cual este pierde la estabilidad y se invierte la parte de la cubierta bajo el agua y la quilla en la superficie, y no implicará automáticamente la pérdida del buque, embarcación o artefacto naval con el correspondiente derecho de abandono, salvo que no fuere restablecido o se constatare la navegabilidad del mismo o la imposibilidad de su reparación, cuyo coste sea superior a las tres cuartas partes de su valor, debiendo el porteador, armador o propietario asumir las responsabilidades que le correspondan conforme a la presente Ley.

Artículo 481.-Pérdida total del buque

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
Elimina la filigrana digital ahora

las reparaciones las contribuciones a cargo del buque en la avería gruesa o en el salvamento.

d) Pérdida del buque, embarcación o artefacto naval por falta de noticias en el plazo de noventa días. La pérdida se entenderá verificada el último día del plazo citado, que se contará a partir del día en que se recibieron las últimas noticias. En este caso, la declaración de abandono deberá presentarse al asegurador dentro del plazo los otros noventa días siguientes a los anteriores, transcurridos los cuales el asegurado sólo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería.

Artículo 574.- Derecho de primas y extornos del asegurador

1. En el seguro marítimo por viaje, el asegurador adquiere el derecho a la prima desde el inicio del viaje, mientras en el seguro marítimo por tiempo determinado, lo adquiere desde que comienza a correr el plazo fijado.

2. En cualquier caso, todo extorno de la prima se entiende subordinado a que el buque no haya sido abandonado al asegurador, conforme a lo previsto en el artículo anterior, o no se haya producido una pérdida total cubierta por el contrato.

CAPÍTULO IV

DE LAS PARTICULARIDADES DEL SEGURO DE MERCANCIA

Artículo 575.- Régimen aplicable

El seguro marítimo de mercancía se regirá por lo establecido en las disposiciones que sigue y en la presente ley, las cuales se aplicarán tanto al transporte marítimo como a aquellas fases del transporte realizado por otros modos, siempre que sean accesorias del viaje marítimo.

Artículo 576.- Valoración del interés asegurado

Elimina la filigrana digital ahora

1. Con sujeción a lo pactado por las partes, el valor asegurable de la mercancía se fijará teniendo en cuenta su valor en origen incrementado con el de los gastos de su transporte, aduana y, en su caso, con el importe del beneficio esperado.

2. Para asegurar un margen de beneficio superior al diez por ciento del valor en origen de la mercancía, será necesario declararlo así expresamente en la póliza o certificado.

Artículo 577.- Responsabilidad del asegurador en el seguro de mercancía

En el seguro de mercancía la responsabilidad del asegurador comenzará en el momento de dejar tierra para su embarque en el puerto de salida, y finalizará cuando dicha mercancía esté en tierra en el puerto de destino.

Artículo 578.- Extensión de la cobertura por cláusula de almacén a almacén

Cuando el contrato de seguro contenga la cláusula de almacén a almacén o similar, la cobertura y la responsabilidad del asegurador se extenderán desde el momento en que la mercancía abandona el almacén de origen en el lugar fijado en la póliza hasta que llega al de destino en el lugar determinado en la póliza.

Artículo 579.- Cobertura de la mercancía en viaje

Si el seguro se contrata sobre mercancía en viaje, la cobertura la responsabilidad del asegurador comenzará a las cero horas del día de la conclusión del contrato y finalizarán a las veinticuatro horas de terminado el viaje en el puerto de destino.

Artículo 580.- Póliza flotante, su contenido y efectos

Elimina la filigrana digital ahora

1. En el seguro contratado mediante póliza flotante se presume la obligación del asegurado de aplicar a la misma todos los embarques definidos en la póliza que realice durante su plazo de vigencia, así como la cobertura automática de todas estas expediciones por el asegurador, quedándose obligado el asegurado de comunicar con antelación al asegurador la fecha de cada expedición.

2. La póliza flotante deberá expresar el capital máximo que el asegurador acepta garantizar para cada expedición, y el plazo de que dispone el asegurado para comunicar al asegurador una expedición en curso, entendiéndose que dicho plazo no será inferior a cuarenta y ocho horas a contar desde el momento en que el asegurado tuvo noticia de la expedición.

3. El incumplimiento de la obligación de comunicar la fecha de cada expedición por el asegurado, libera al asegurador de su obligación de cubrir la expedición concreta de que se trate, sin perjuicio de su derecho a reclamar la prima o primas correspondientes a ella. Además, el asegurador podrá rescindir el contrato, aunque dicha resolución no tendrá efecto con respecto a las expediciones notificadas anteriores a la declaración de la resolución.

Artículo 581.- Extensión de la cobertura durante el viaje

La mercancía asegurada estará cubierta por el contrato de seguro durante todo el viaje, incluyendo transbordos, operaciones de carga y descarga en puertos de tránsito o arribada y estancia en muelle o almacén en los mismos, así como los cambios de viaje o ruta ajenos a la voluntad del asegurado, sin perjuicio del deber del asegurado de comunicar dichas circunstancias al asegurador desde el momento en que las conociese y del pago de la sobreprima que en cada caso pudiera corresponder.

Artículo 582.-Ejercicio del derecho al abandono de mercancía por el asegurado

Elimina la filigrana digital ahora

El asegurado podrá ejercer el derecho al abandono de la mercancía asegurada en los casos siguientes:

a) Pérdida total de la mercancía.
b) Averías cuyo importe, más el costo de reacondicionamiento y reexpedición a destino, alcance el valor de la mercancía establecido en la póliza. A efectos de este cálculo se sumará al importe de las reparaciones, las contribuciones a cargo de la mercancía en la avería gruesa o en el salvamento.
c) Pérdida del buque porteador por falta de noticias durante noventa días.
d) Pérdida o innavegabilidad sobrevenida al buque durante el viaje, si la mercancía no ha podido ser reexpedida a destino en el plazo de noventa días o en el que fije la póliza, contado desde la pérdida o la innavegabilidad.

pdfelement

Artículo 583.- Plazo para la presentación de la declaración de abandono

1. La declaración de abandono de mercancía se realizará por el asegurado dentro de los sesenta días siguientes al de la producción de las circunstancias que dieron lugar al abandono, transcurridos los cuales el asegurado solo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería.

CAPÍTULO V

DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Artículo 584.- Seguro de responsabilidad civil y su regulación

Las normas reguladoras de los seguros de responsabilidad civil se aplicarán a los seguros que garantizan las indemnizaciones a perjudicados por daños y perjuicios determinados en el contrato de seguro, a las coberturas del riesgo de nacimiento de determinadas obligaciones de indemnizar a terceros incluidas en otros tipos de seguros marítimos y, en defecto de normas

Elimina la filigrana digital ahora

particulares propias, a los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por la presente ley.

Artículo 585.- Obligación del asegurador de indemnizar al perjudicado

El asegurador estará obligado a indemnizar al tercero perjudicado en el seguro de responsabilidad civil desde que existe y surge la responsabilidad de su asegurado ante dicho perjudicado, el cual tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación, siendo inválido cualquier pacto en contrario.

pdfelement

Artículo 586.- Limitación de la cobertura y responsabilidad del asegurador

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

2. A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, el asegurador podrá oponer al perjudicado las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que este gozase de acuerdo con la Ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad.

TÍTULO XIV

DE LA JURISDICCION Y PROCEDIMIENTOS ESPECIALES DE NATURALEZA MARITIMA

CAPITULO I

DE LAS DISPOSICIONES COMUNES

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 587.- Régimen y Ley Aplicable

1. Los procesos y procedimientos de naturaleza marítima, sean judiciales o administrativos, se regirán por lo dispuesto en la presente ley, el código CEMAC de la Marina Mercante y los convenios internacionales.

2. La elección de la Ley aplicable por las partes será reconocida de acuerdo a lo previsto por la presente Ley y, en su defecto, por la legislación vigente en la materia, siguiendo la anterior prelación.

Artículo 588.- Interpretación de las normas internacionales

1.Las autoridades judiciales y administrativas deberán fundar sus resoluciones y actos administrativos tomando en consideración el carácter uniforme del derecho marítimo, interpretando con uniformidad los convenios y reglas internacionales a que hace referencia la presente ley.

2. Asimismo deberán interpretar los contratos o cláusulas tipo internacionalmente aceptados, basándose en que los contratos o clausulas pactados correspondan al contenido obligacional aceptado en el ámbito internacional.

3. Para la interpretación de cualquier fuente de derecho marítimo, las autoridades judiciales y administrativas y las partes interesadas en el asunto podrán libremente aportar dictámenes jurídicos no vinculantes de expertos nacionales o extranjeros, cuya valoración quedará a la prudente apreciación de la autoridad.

Artículo 589.- Demanda y su contestación

1. Los escritos de demanda y de contestación a la misma se redactarán de la forma más precisa con la relación de los hechos en párrafos separados, seguido

Elimina la filigrana digital ahora

de los fundamentos de derecho también separados y luego la súplica, y podrán llevar la firma de un letrado.

2. Cuando el demandado tuviere su domicilio dentro de la jurisdicción de la autoridad que conozca del juicio, deberá contestar la demanda dentro de los nueve días hábiles siguientes a la fecha de la notificación de la demanda o en que haya surtido efectos el emplazamiento. Si reside fuera de la jurisdicción aludida y hubiera sido emplazado a través de su agente naviero, deberá proceder a su contestación dentro del término de noventa días hábiles siguientes de la notificación de la carta rogatoria o en que el emplazamiento se haya practicado en el domicilio de su agente naviero.

Artículo 590.- Emplazamiento de las partes a juicio

El emplazamiento a un juicio en materia marítima al demandado que tuviere su domicilio en el extranjero se practicará mediante carta rogatoria o través de su agente naviero en el domicilio registrado por este ante la Autoridad marítima, Registro de Buques y Empresas Marítimas.

Artículo 591.- Cómputo de términos legales o procesales

Los plazos previstos para los procesos y procedimientos de naturaleza marítima serán computados por días hábiles, salvo lo previsto expresamente en la presente Ley.

Artículo 592.- Inspección verificación de documentos del buque

1. La inspección del libro de navegación o de los certificados de un buque se hará a bordo o bien en las oficinas de la Autoridad marítima en el puerto en que se encuentre dicho buque.

Elimina la filigrana digital ahora

2. Cuando la inspección se realice en las oficinas de la Autoridad marítima en el puerto, al término de la misma, los documentos y objetos materia de ésta se devolverán de inmediato al capitán del buque.

Artículo 593.- Obligación de prestar garantía

Cuando en el proceso o procedimiento de naturaleza marítima se requiera al armador, propietario, naviero o entidad relacionada a ellos la prestación de una garantía, será suficiente la presentación de una carta de garantía de una entidad bancaria o aseguradora que cumpla los requisitos legales y reglamentarios.

pdfelement

CAPÍTULO II
DE LA JURISDICCION Y COMPETENCIA

Artículo 594.- Jurisdicción Competente

Los juzgados y tribunales de la jurisdicción ordinaria y la Autoridad marítima nacional de la República de Guinea Ecuatorial, cada uno en su ámbito de competencia, serán los órganos facultados para conocer de los procesos y procedimientos especiales de naturaleza marítima establecidos y regulados por la presente Ley y los convenios Internacionales, sin perjuicio del derecho que asiste a las partes de poder someter sus diferencias al arbitraje.

Artículo 595.- Nulidad de la cláusula de jurisdicción y arbitraje

1. Serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, que se incluyan en los contratos de utilización del buque, embarcación y artefacto naval o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente, sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en la República de Guinea Ecuatorial y en las normas de la CEMAC, CEEAC y OHADA.

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
Elimina la filigrana digital ahora

2. A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, queda prohibido insertar en el impreso de los contratos una cláusula de jurisdicción o arbitraje de competencia extranjera. Si apareciere, no evidenciará por sí solo el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo.

Artículo 596.-Atribución de competencia

Serán competentes, salvo que las partes hayan introducido válidamente una cláusula de jurisdicción exclusiva o de arbitraje, los órganos que se indican a continuación conforme al tipo de contrato o de acción promovida:

1. En los contratos de utilización del buque, a elección del demandante y por ese mismo orden, los juzgados, tribunales o la Autoridad marítima del:

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

2. En los contratos auxiliares de la navegación, a elección del demandante y por ese mismo orden, los juzgados, tribunales o la Autoridad marítima del:

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

3. Para conocer de la impugnación de la liquidación de avería gruesa, tanto la efectuada privadamente como la realizada por un notario con arreglo al correspondiente expediente de certificación pública, los juzgados, tribunales o la Autoridad marítima del lugar de finalización del transporte o del lugar de arribada del buque, si este último fuese distinto.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

CAPÍTULO III

DEL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES

Artículo 597.- Naturaleza y regulación del embargo preventivo

La medida cautelar de embargo preventivo del buque, embarcación o artefacto naval tanto nacional como extranjero, conllevará necesariamente la inmovilización del mismo en el puerto donde se encuentre, no se solicitará para asegurar la ejecución de una sentencia ya recaída o de un laudo arbitral ya dictado y se regulará por lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, el Código CEMAC de la Marina Mercante y en la presente Ley.

Artículo 598.- Competencia

1. Será competente para decretar el embargo preventivo de un buque, embarcación o artefacto naval, el juzgado o tribunal que tenga competencia objetiva para conocer de la pretensión principal o el del puerto o lugar en que se encuentre o aquel al que se espera que arribe, a elección del actor que solicita la adopción de la medida cautelar.

2. No obstante, si el buque, embarcación o artefacto naval no llegara al puerto esperado, el juzgado o tribunal de dicho puerto perderá su competencia.

3. Los buques, embarcaciones y artefactos navales nacionales también podrán ser embargados por el órgano administrativo competente, en especial por la Autoridad marítima nacional y conforme a lo previsto en la normativa específica que resulte de aplicación.

Artículo 599.- Competencia sobre el fondo del asunto

1. Cuando ordenado y practicado el embargo preventivo de un buque, embarcación o artefacto naval, resultare otro juzgado o tribunal de la República

Elimina la filigrana digital ahora

de Guinea Ecuatorial el competente para conocer el fondo del asunto, se mantendrá la medida acordada siempre que la demanda se interponga por el titular del crédito marítimo dentro del plazo fijado por el juez en función de las circunstancias del caso y lo acredite ante el mismo.

2. Si el actor no inicia el procedimiento dentro del plazo fijado, el juez acordará de oficio o a instancia de parte, la liberación del buque embargado. Si se presenta la demanda dentro del término fijado, y acreditado, remitirá las actuaciones al competente manteniendo la medida.

Artículo 600.- Embargo preventivo por crédito marítimo

1. Para decretar el embargo preventivo de un buque, embarcación o artefacto naval por crédito marítimo que se define en el artículo 1 del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, será necesario y suficiente que el actor alegue el derecho o crédito reclamado, la causa que lo motive y la embargabilidad del buque.

2. Recibido el escrito de solicitud de embargo preventivo, el juez o tribunal dictará auto en el que exigirá al actor que preste dentro del término de tres días una garantía en cantidad suficiente para responder de los daños, perjuicios y costas que puedan ocasionarse, la cual como mínimo será del quince por ciento del importe del crédito marítimo alegado y podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el Derecho, incluido el aval bancario.

3. No obstante, una vez fijado el importe de la garantía, el juez o tribunal podrá revisar su cuantía, de oficio o a instancia de parte, en atención al porte y a las dimensiones del buque, embarcación o artefacto naval, al coste derivado de la estancia del mismo en el puerto, a su precio de mercado por día, a sus compromisos contractuales, así como si está o no sujeto a línea regular, o si está o no cargado.

Elimina la filigrana digital ahora

4. Si el actor no prestare la garantía en el término fijado, el juez o tribunal dictará auto archivando las actuaciones con condena en costas procesales y sin ulterior recurso. Si la prestare dentro del plazo, dictará también auto decretando el embargo solicitado.

Artículo 601.-Embargo preventivo por otros créditos

1. El embargo preventivo de buques, embarcaciones y artefactos navales que se encuentren materialmente dentro de la jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, podrá ser acordado y practicado también por cualesquiera otros derechos o créditos contra el deudor al que pertenezca el buque, embarcación o artefacto naval, a solicitud de personas que tengan su residencia habitual o su establecimiento principal en la República de Guinea Ecuatorial , o de quien hubiere adquirido el crédito por cesión o subrogación de ellas.

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

Artículo 602.- Embargo preventivo y sometimiento a jurisdicción extranjera

Procederá también el embargo preventivo de un buque a los efectos de obtener una garantía, aunque, en virtud de la existencia en el contrato u otro documento de una cláusula de arbitraje o de una cláusula de jurisdicción, el crédito marítimo por el que se solicita el embargo deba someterse al conocimiento de una jurisdicción extranjera o de un tribunal arbitral.

Artículo 603.- Sustitución de inmovilización del buque por anotación registral

Elimina la filigrana digital ahora

En la práctica de los embargos preventivos el juez o tribunal o el órgano administrativo, la Autoridad marítima nacional, podrá acordar la sustitución de la inmovilización del buque, embarcación o artefacto naval por la anotación de la medida acordada y, en su caso, de la prohibición de enajenar en el Registro de Propiedad y Mercantil.

Artículo 604.-Buques embargables

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

Artículo 605.-Tramitación procesal del embargo preventivo de buques

El procedimiento judicial o administrativo del embargo preventivo de buques, embarcaciones y artefactos navales se ajustará a lo establecido en el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, el Acto Uniforme de la OHODA sobre los procedimientos simplificados de cobro y vías de ejecución, en la presente ley y, en su defecto, en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Artículo 606.- Ejecución del embargo preventivo de buques

1. Acordado el embargo preventivo de un buque, embarcación o artefacto naval, el juez o tribunal o autoridad marítima dará traslado de la resolución por el medio más rápido a la autoridad marítima del puerto en que se encuentre el buque o al que se espera que arribe, quien adoptará las medidas necesarias para la detención y prohibición de salida del buque.

2. Para la efectividad de la ejecución, la autoridad marítima del puerto podrá retirar y retener la documentación del buque, así como recabar la colaboración de la Autoridad portuaria, de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad

Elimina la filigrana digital ahora

y de las entidades públicas dedicadas a la vigilancia de costas, quienes vendrán obligados a prestar la colaboración requerida con arreglo a sus respectivas atribuciones.

Artículo 607.- Notificación del embargo preventivo al capitán

Una vez acordado y verificado el embargo preventivo de un buque, embarcación o artefacto naval, y prestada la garantía requerida, se notificará al capitán o al consignatario del buque, con entrega de copia de la demanda formulada y del auto que lo acuerda.

Artículo 608.- Cuestión de jurisdicción sobre el fondo del litigio

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

CAPÍTULO IV

DE LA VENTA FORZOSA DE BUQUES

Artículo 609.-Régimen y regulación de la venta forzosa de buques

La venta forzosa del buque, embarcación y artefacto naval, siendo la medida necesaria para hacer efectiva la inhabilitación de estos o la resolución judicial a fin de resarcir los créditos marítimos, se regirá por lo dispuesto en el

Elimina la filigrana digital ahora

Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, el Acto Uniforme de la OHODA sobre los procedimientos simplificados de cobro y vías de ejecución, en la presente ley, en la normativa administrativa que resulte de aplicación para la subasta de los bienes muebles sujetos a publicidad registral y, en su defecto, en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Artículo 610.- Notificación de la venta forzosa del buque

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

a) A la persona que tenga inscrita a su favor la propiedad del buque, embarcación o artefacto naval.
b) Al Registrador de Propiedad y Mercantil, al Registro de Buques y Empresas Marítimas, así como a la autoridad competente encargada de la inscripción del buque en el Estado que lo hubiera autorizado a enarbolar temporalmente su pabellón, si fuere el caso.
c) A todos los titulares de las hipotecas o gravámenes inscritos que no hayan sido constituidos al portador.
d) A todos los titulares de las hipotecas o gravámenes inscritos constituidos al portador y de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, siempre que el juez o tribunal u órgano administrativo competente hubiera recibido notificación de sus respectivos créditos.

Artículo 611.- Escrito de notificación, su contenido y plazo

1.La notificación se hará por escrito a las personas interesadas que se indican en el artículo anterior, si fueren conocidas, a través de los medios establecidos en la Ley de Enjuiciamiento Civil, en la legislación OHADA o en la normativa administrativa, según se trate de una venta judicial o administrativa,

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

respectivamente, por correo certificado, por medios electrónicos, por anuncios publicados en dos periódicos de ámbito nacional, pudiendo, además, insertarse los edictos en otras publicaciones, o por cualquier otro medio idóneo que permita obtener constancia de su recepción, aun cuando la persona a notificar tenga su domicilio fuera de la República de Guinea Ecuatorial.

2. El escrito de notificación deberá ser entregado a los interesados, al menos, con treinta días de antelación a la fecha prevista para la venta forzosa y expresará:

a) La fecha y el lugar de la venta forzosa, así como las circunstancias relativas a la venta forzosa o al proceso conducente a la misma que la autoridad judicial o administrativa que entienda del proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas.
b) Si la fecha y el lugar de la venta forzosa no pudieran determinarse con certeza, se notificará la fecha aproximada y el lugar previsto para la venta forzosa, así como las circunstancias indicadas en el párrafo anterior. No obstante, cuando estos datos lleguen a ser conocidos, se procederá a notificar la fecha y el lugar efectivos de la venta forzosa con una antelación mínima de siete días respecto a la fecha prevista para la venta.

pdfelement

Artículo 612.-Tercerías de mejor derecho

Los titulares de créditos marítimos privilegiados podrán comparecer y formular las correspondientes tercerías de mejor derecho en la forma y con los efectos previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil. También podrán hacerlo en cualquier procedimiento judicial de ejecución de hipoteca naval y en el procedimiento administrativo de apremio que se regirá por lo dispuesto en su normativa específica.

Artículo 613.- Efectos de la venta forzosa de buques

Elimina la filigrana digital ahora

1. Todas las hipotecas y gravámenes inscritos, salvo aquellos en los que el comprador se hubiere subrogado con el consentimiento de los acreedores, así como todos los privilegios y otras cargas de cualquier género que pudieran recaer sobre el buque, quedarán sin efecto y, en su caso, deberá ordenarse su cancelación, como consecuencia de la venta forzosa del buque, embarcación o artefacto naval.

2. A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, no será de aplicación lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento Civil sobre avalúo y declaración de cargas y sobre cargas y gravámenes.

Artículo 614.- Realización de la venta forzosa de buques

La venta forzosa de buques, embarcaciones y artefactos navales se realizará en pública subasta o venta directa por la autoridad judicial o administrativa que la haya acordado.

Artículo 615.- Distribución del producto de la subasta o venta directa del buque

1. Con el producto de la venta se pagarán, en primer lugar, los costes y gastos originados por el embargo preventivo o por la ejecución y subsiguiente venta del buque, para la remuneración y manutención de la tripulación, conservación del buque y los previstos en el artículo 4.1. a) del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, devengados desde el momento del embargo preventivo o desde el inicio de la ejecución; y en segundo lugar satisfarán, tras la ratificación definitiva de dicho embargo, los derechos del solicitante o acreedor.

2. El sobrante se repartirá de conformidad con lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Satisfechos

Elimina la filigrana digital ahora

todos los créditos, el saldo, si los hubiere, se entregará al propietario y será libremente transferible.

CAPÍTULO V

DEL PROCEDIMIENTO PARA LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

Artículo 616.- Competencia

1. Será competente para conocer de la constitución del fondo de limitación de responsabilidad por los créditos marítimos, el Juez o tribunal que esté conociendo de cualquier reclamación limitable que haya sido presentada contra el titular del derecho a limitar.

2. Cuando se pretendiere invocar el derecho a limitar ante los órganos judiciales de la República de Guinea Ecuatorial frente a reclamaciones interpuestas ante órganos judiciales extranjeros, serán de aplicación el código CEMAC de la Marina Mercante y los convenios internacionales vigentes en la materia.

Artículo 617.- Solicitud y plazo de constitución del fondo de limitación

1.Toda persona que invoque en un procedimiento civil el derecho a limitar la responsabilidad que se le reclame, deberá iniciar el trámite de constitución del fondo de limitación en el plazo máximo de diez días desde la invocación, presentando el escrito de la solicitud de constitución del fondo, en la forma que se determina en la presente ley, ante el mismo juzgado o tribunal que conoce de la reclamación, que la tramitará en pieza separada del pleito principal.

2. 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 Primera

Elimina la filigrana digital ahora

Instancia del mismo lugar, acreditándolo mediante testimonio al Juzgado de Instrucción o tribunal, Sala de lo Contencioso-administrativo o de lo Social u órgano administrativo dentro del mismo plazo señalado en el párrafo anterior, no siendo ejecutables las sentencias o resoluciones firmes dictadas en aquellos procedimientos sino contra el fondo regularmente constituido.

3. Presentado el escrito de solicitud con las formalidades exigidas y dentro del término, el Juzgado de Primera Instancia lo tramitará de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley y, en lo no previsto, por los trámites del juicio verbal.

Artículo 618.- Contenido del escrito de solicitud y documentos acompañados

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

a) Documento que acredite el ingreso en la cuenta que indique el juzgado o tribunal del importe de la suma máxima de indemnización calculada de acuerdo con las normas previstas en la presente ley sobre las cuantías máximas de indemnización dentro de la limitación de la responsabilidad, según la naturaleza de las reclamaciones formuladas, incrementado por sus intereses legales desde la fecha del siniestro o suceso marítimo hasta la de constitución. El referido ingreso podrá sustituirse por una garantía suficiente otorgada por una entidad financiera autorizada a operar en la República de Guinea Ecuatorial a favor del juzgado o tribunal.
b) Copia auténtica del certificado de arqueo.
c) Lista de tripulantes del buque en el momento del siniestro o suceso marítimo.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

d) Certificado del número máximo de pasajeros que el buque está autorizado a transportar cuando se tratare de que la limitación se refiera a reclamaciones por muerte o lesiones de los pasajeros.
e) Copia auténtica del certificado de navegabilidad del buque.
f) Certificado de la autoridad monetaria sobre la conversión en Francos cefas. del derecho especial de giro en el momento de constituirse el fondo.
g) Documento en que conste el cálculo del importe de la limitación.
h) Lista de acreedores sujetos a limitación, con indicación de su domicilio, si se conoce, el título de su reclamación y su importe estimado.

Artículo 619.- Auto de admisión de la solicitud o de denegación

1. El juez o tribunal dictará auto admitiendo a trámite la solicitud si se cumplen los requisitos legales previstos en el artículo anterior, en el que declarará constituido el fondo de limitación sin perjuicio de las impugnaciones que posteriormente puedan presentarse.

2. Si el escrito de solicitud no reuniese los requisitos señalados en el párrafo anterior, el juez o tribunal concederá al solicitante un plazo de cinco días para subsanar las omisiones apreciadas. Subsanadas que sean, dictará auto de admisión a trámite y, en caso contrario, la rechazará.

3. El juez o tribunal también podrá rechazar la solicitud si considera que la cuantía del fondo está mal calculada de acuerdo con los datos expuestos, señalando, en este caso el importe adecuado y otorgando asimismo un plazo de cinco días para su subsanación.

4. El auto que deniegue la constitución del fondo será recurrible en apelación por el solicitante.

Artículo 620.- Efectos del auto de admisión de la solicitud

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

1. El testimonio del auto de admisión a trámite de la solicitud será título bastante para obtener, en cualquier otro procedimiento judicial o administrativo derivado del mismo siniestro o suceso marítimo, el levantamiento de cualesquiera embargos u otras medidas cautelares sobre el buque, embarcación y artefacto naval u otros bienes propiedad de la persona titular del derecho a limitar, y producirá los mismos efectos frente a otros deudores del mismo crédito en cuyo nombre se haya constituido el fondo.

2. No obstante, los referidos procedimientos continuarán su trámite hasta la sentencia, pero su ejecución contra las personas beneficiadas por la limitación deberá forzosamente acumularse en el expediente sobre integración y reparto del fondo.

pdfelement

Artículo 621.- Nombramiento de comisario-liquidador del fondo

1. En el auto de admisión a trámite de la solicitud, el juez o tribunal acordará el nombramiento de un comisario-liquidador, quien deberá aceptar el cargo en el plazo de tres días mediante comparecencia ante la referida autoridad judicial, y a quien los interesados podrán recusar invocando las causas legales de recusación para los peritos que se establecen en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

2. El perito designado como comisario-liquidador, aceptado el cargo, tendrá derecho, en concepto de honorarios y gastos, a una retribución igual al uno por ciento del fondo finalmente distribuido entre los acreedores y podrá pedir una provisión de fondos para los gastos inmediatos, que deberá ser sufragada por el solicitante.

Artículo 622.- Formación de piezas separadas de los estados del fondo y reparto provisional de fondo

Elimina la filigrana digital ahora

1. Una vez aceptado el cargo y recibido el expediente, el comisario-liquidador formará tres piezas separadas. La primera se dedicará a la regulación del estado pasivo del fondo, la segunda contendrá todo lo pertinente al estado activo y la tercera será la pieza de reparto.

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

Artículo 623.- Notificación de la formación de los estados del fondo de limitación

1. Firme el auto que declara constituido el fondo, el comisario-liquidador notificará a todos los acreedores señalados en el escrito del solicitante, así como a cuantos aparezcan posteriormente, el inicio del procedimiento y su derecho a indicar su crédito y a ser parte en el procedimiento, y mandará publicar dicho auto en los medios de comunicación y en el Boletín Oficial del Estado.

2. Las notificaciones y demás incidencias relativas a los acreedores, sus reclamaciones y títulos, su cuantía respectiva y su integración en la masa serán ordenadas en la pieza primera.

3. A los acreedores se les otorgará un plazo común de treinta días para que presenten sus títulos o justificantes del crédito, que se ampliará hasta sesenta días para los residentes en el extranjero, pudiendo el comisario-liquidador exigir a cada acreedor la documentación que estime precisa para la debida justificación y constancia de su crédito.

Artículo 624.- Auto de formación del estado pasivo del fondo

Elimina la filigrana digital ahora

1. El constituyente del fondo o los acreedores podrán presentar ante el comisario-liquidador las alegaciones que estimen necesarias para impugnar la procedencia o el importe de los créditos, así como la improcedencia de su inclusión en el estado pasivo.

2. Terminado el referido tramite, el comisario-liquidador presentará un informe al juez o tribunal con la lista de los créditos admitidos en el estado pasivo y su importe, provisional o definitivo, así como las impugnaciones o alegaciones recibidas y las razones que justifican su decisión. A la vista de este Informe y documentos acompañados, el juez o tribunal resolverá mediante auto la formación y composición del estado pasivo, contra el cual procederá un recurso de reposición dentro de los tres días siguientes a la fecha de su notificación. Contra el auto que resuelve recurso de reposición se dará el de apelación.

Artículo 625.- Auto de formación del estado activo del fondo

1.En la pieza relativa al estado activo del fondo se recogerán las impugnaciones que, en su caso, los acreedores efectúen acerca de la procedencia o improcedencia del derecho a limitar la responsabilidad o de la cuantía y forma del fondo, y deberán presentarse en el plazo máximo de tres meses una vez notificado el expediente a cada acreedor, no siendo admisibles con posterioridad. De las impugnaciones formuladas se dará traslado al solicitante para alegaciones, en el plazo de veinte días.

2. Transcurrido el termino de tres meses establecido en el párrafo anterior, se hayan presentado o no impugnaciones, el comisario-liquidador elevará al juez o tribunal su informe sobre la validez e importe del fondo de limitación, así como sobre las impugnaciones presentadas y las razones que justifican su opinión. A la vista de este Informe y documentos acompañados, el juez o tribunal resolverá mediante auto sobre la procedencia y cuantía del fondo, contra el cual procederá un recurso de reposición dentro de los tres días siguientes a la fecha de su

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
Elimina la filigrana digital ahora

notificación. Contra el auto que resuelve recurso de reposición se dará el de apelación.

Artículo 626.- Obligación del solicitante de completar el fondo

Si en el auto de formación del estado activo del fondo a que se refiere el artículo anterior se estableciera una cuantía del fondo diversa y superior de la ya depositada o constituida, el solicitante deberá completar la diferencia en el plazo de diez días, incluso si dicho auto fuera recurrido. De no hacerlo, perderá el derecho a limitar su responsabilidad, declarando terminado el proceso y reteniendo la cantidad depositada o el aval para los efectos legales.

pdfelement

Artículo 627.- Declaración de improcedencia de la limitación

Si por resolución firme se estableciera la improcedencia de la limitación de responsabilidad, el juez o tribunal declarará terminado el trámite, ordenando retener, durante sesenta días, el aval o cantidad depositada para asegurar las reclamaciones que se presentaran ante el juez o tribunal competente y también como garantía de la ejecución de las que ya hubieren sido presentadas.

Artículo 628.- Auto de reparto definitivo

Firmes los autos que aprueban los estados activo y pasivo del fondo, el comisario-liquidador elaborará una propuesta de reparto definitivo conforme a lo previsto en la presente ley sobre la limitación de la responsabilidad y las cuantías máximas de indemnización, la cual será notificada a los acreedores y podrá ser impugnada por ellos en un plazo de veinte días. A la vista del Informe definitivo del comisario-liquidador, el juez o tribunal resolverá lo que estime conveniente mediante auto que será recurrible en reposición y apelación.

Elimina la filigrana digital ahora

TÍTULO XV

DE LA TRAMITACION NOTARIALDE EXPEDIENTES DE DERECHO MARITIMO

CAPÍTULO

DE LAS DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 629.- Regulación y finalidad

La tramitación notarial de los expedientes de derecho marítimo se regirá por lo dispuesto en la presente Ley, en especial en los siguientes artículos, y tendrá por finalidad la certificación pública de dichos expedientes por el Notario para los correspondientes efectos jurídicos.

Artículo 630.- Competencia notarial

Para conocer de los expedientes de derecho marítimo, que sean objeto de la presente regulación, solo será competente un notario, a elección de los interesados, de acuerdo con las disposiciones de la presente Ley.

Artículo 631.- Días y horas hábiles

En los procedimientos para la tramitación de los expedientes de derecho marítimo serán hábiles todos los días y horas sin excepción.

Artículo 632.- Gastos y honorarios del Notario y peritos

Los gastos ocasionados y los honorarios devengados a favor del Notario en la tramitación de los expedientes de derecho marítimo serán a cargo del solicitante. Sin embargo, los gastos y honorarios de los peritos serán dé cuenta de la persona que los propusiere.

Elimina la filigrana digital ahora

CAPÍTULO II

DEL PROCEDIMIENTO DE LA PROTESTA DE MAR POR INCIDENCIAS DEL VIAJE

Artículo 633.- Diligencias previas ante la Autoridad marítima portuaria o cónsul

1. En los casos en que la legislación aplicable exija que el capitán al llegar al puerto de destino haga constar algunas incidencias del viaje, o cuando el capitán lo considerase conveniente, deberá hacerlo ante la autoridad marítima del puerto con el objeto de acreditarlas de manera oficial, de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley, y si se tratara de un país extranjero, ante el cónsul de la República de Guinea Ecuatorial.

2. En el plazo de veinticuatro horas a contar desde su llegada al puerto de destino el capitán deberá:

a) Entregar a la autoridad marítima del puerto una copia de la parte correspondiente del Diario de Navegación y del acta en que hubiera hecho constar las incidencias producidas, así como, en su caso, una copia de la diligencia de protesta de incidencias instruida en un puerto de arribada previo al de destino.
b) Entregar a todos los interesados, que sean conocidos, en los hechos acaecidos, una copia del acta de protesta y, en su caso, una copia compulsada del mismo, conforme se establece en la presente ley.

Artículo 634.- Tramitación del expediente ante el Notario

1. Recibido el expediente de protesta de mar por incidencias de viaje, el Notario deberá recibir declaración de los firmantes del acta o actas levantadas, interesados y consignatarios, si residieren o tuvieren representación en el lugar y, por iniciativa de los interesados, procederá al examen del buque y de la mercancía que transporta.

Elimina la filigrana digital ahora

2. Practicado el examen del buque y de la mercancía que transporta, ordenará la tasación de los daños causados, cuya valoración se realizará por un perito nombrado de común acuerdo por el capitán y los interesados o consignatarios y, en defecto de acuerdo, por el Notario.

Artículo 635.-Acta notarial y su efecto

Recibida la valoración pericial, y subsanadas las incorrecciones o resueltas las impugnaciones, el Notario levantará la correspondiente acta, cuyas certificaciones se entregarán a los interesados y tendrá efecto de título ejecutivo para despachar la ejecución.

pdfelement

CAPÍTULO III

DEL PROCEDIMIENTO DE LA LIQUIDACION DE AVERIA GRUESA POR EL NOTARIO

Artículo 636.- Legitimación activa y solicitud de la liquidación

Cuando los interesados en un viaje marítimo no llegasen a un acuerdo para la liquidación privada de la avería gruesa, cualquiera de ellos podrá dirigirse a un notario mediante escrito de solicitud instando que se tramite el expediente de certificación pública de la liquidación de avería gruesa.

Artículo 637.- Contenido del escrito de solicitud y emplazamiento a los interesados

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

Elimina la filigrana digital ahora

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

Artículo 638.- Nombramiento del liquidador por el Notario

1. El Notario designará un liquidador a efectos de practicar la liquidación y le concederá un plazo razonable para preparar la liquidación, que deberá fijarse en función de las dificultades del caso y que no podrá exceder de cuatro meses, salvo causa justificada a instancia del propio liquidador.

2. Todos los interesados están obligados a prestar al liquidador designado la colaboración requerida en orden a la información y documentación que les fuere solicitada.

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

Artículo 639.- Impugnaciones y dictamen del liquidador

Recibidas las impugnaciones o las conformidades formuladas por los interesados, el Notario las trasladará al liquidador, quien vendrá obligado en el plazo de treinta días a emitir dictamen fundamentado sobre su improcedencia o su procedencia con la introducción de las modificaciones de la liquidación original que proponga.

Artículo 640.-Aprobación de la liquidación y recurso

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

Elimina la filigrana digital ahora

la liquidación, contra la cual procederá recurso con efectos suspensivos ante el juzgado de Primera Instancia competente.

Artículo 641.- Tramitación del recurso en el Juzgado de Primera Instancia

1. Admitido el recurso por el juez de Primera Instancia competente, se designará un nuevo liquidador para que practique la liquidación en la forma y plazos señalados en el artículo 638 de la presente Ley.

2. Recibidas las impugnaciones de los interesados o transcurrido el plazo de treinta días desde que se les puso de manifiesto la liquidación, se convocará una vista que se celebrará por los trámites del juicio verbal.

Artículo 642.- Resolución de aprobación de la liquidación y sus efectos

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

CAPÍTULO IV

DEL DEPOSITO Y VENTA DE MERCANCIA Y EQUIPAJE POR IMPAGO O ABANDONO

Artículo 643.- Legitimación activa y solicitud de depósito y venta

Cuando la Ley aplicable al contrato de fletamento faculte al porteador a solicitar el depósito y venta de mercancía o equipaje transportado en los casos en que el destinatario no abone el flete, el pasaje o los gastos conexos a su transporte o no se presente para retirar los efectos porteados, o cuando el transporte no pueda concluir a causa de una circunstancia fortuita sobrevenida durante el viaje, que hiciere imposible, ilegal o prohibida su continuación, él

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
Elimina la filigrana digital ahora

podrá dirigirse a un notario mediante escrito de solicitud instando que se tramite el expediente de certificación pública de depósito y venta de la mercancía o equipaje en el transporte marítimo.

Artículo 644.- Contenido del escrito de solicitud

En el escrito de solicitud de depósito y venta de la mercancía o equipaje en el transporte marítimo se expresarán con claridad los siguientes extremos:

a) Transporte de que se trata, con copia del conocimiento del embarque o título del pasaje.
b) Identidad del destinatario si fuere conocido.
c) Flete, pasaje o gastos reclamados.
d) Descripción de la clase o cantidad de mercancía cuyo depósito se solicita, con su valoración aproximada.
e) Fundamento de la solicitud, sea por impago o por falta de retirada de mercancía.
f) Propuesta de las personas o entidades que pudieran actuar de depositarias conforme a la Ley de Enjuiciamiento Civil.
g) Acreditar de forma fehaciente el hecho que le impidiere concluir el transporte en caso de ser o fundarse en una circunstancia fortuita sobrevenida durante el viaje, que hiciere imposible, ilegal o prohibida su continuación.

Artículo 645.- Tramitación del expediente

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

2. Si el destinatario no fuere hallado, o el requerido no pagara o diera garantía suficiente de pago en el acto del requerimiento o en las cuarenta y ocho

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

horas siguientes, el Notario acordará el depósito de la mercancía o equipaje de que se tratare.

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

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

Artículo 646.- Distribución y destino del producto de la venta

Con el importe obtenido de la venta se atenderá en primer lugar al pago de los gastos del depósito y los de la subasta, luego se procederá al pago del flete y demás gastos reclamados por el solicitante y, si hubiere, el remanente se entregará al titular de la mercancía o equipaje o se ingresará al Tesoro público en caso de que no compareciere.

Artículo 647.- Oposición al pago por el titular

1. Si el titular de la mercancía o equipaje manifestara su oposición al pago en el acto del requerimiento o en las cuarenta y ocho horas siguientes, se suspenderá la venta hasta que presentare al Notario la certificación de haber presentado la demanda correspondiente ante el juzgado de Primera Instancia competente. Si no formulare la demanda, se procederá a su venta. Si lo presentare, se suspenderá el procedimiento a resultas del juicio correspondiente.

2. El titular deberá presentar demanda o iniciar de otro modo el procedimiento judicial o arbitral ante el tribunal competente en el plazo de veinte días si se presentase ante un juzgado o tribunal de la República de Guinea Ecuatorial y de treinta días si se presentase ante un juzgado o tribunal extranjero, en ambos casos a contar desde la manifestación de la oposición.

Elimina la filigrana digital ahora

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

CAPÍTULO V

DE LA VENTA DE MERCANCIA O CARGA ALTERADA O AVERIADA

Artículo 648.- Solicitud de autorización de venta

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

2. En el escrito de solicitud se indicará el número, la clase de los efectos y el valor aproximado de los mismos.

Artículo 649.- Valoración pericial y venta de los efectos

1. Presentada la solicitud con la indicación o relación del número, clase y valor de los efectos que hayan de venderse, el Notario lo admitirá y nombrará perito que los reconozca y proceda a su valoración.

2. Acreditado por la declaración pericial el estado de los géneros, si el Notario lo considera necesario, ordenará la tasación y venta por persona o entidad especializada o en pública subasta de los efectos señalados.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

3. Con el monto obtenido se atenderá, en primer lugar, el pago de los gastos del Notario y del perito, luego los gastos del solicitante y después el remanente se entregará al titular de la mercancía o carga.

CAPÍTULO VI

DEL EXPEDIENTE SOBRE EXTRAVIO O DESTRUCCION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Artículo 650.- Regulación

El procedimiento de extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque se ajustará a lo dispuesto en los artículos siguientes, de este capítulo sin perjuicio de lo previsto los artículos 409 y siguientes de la presente Ley sobre la protección del adquirente de buena fe y sin culpa grave.

Artículo 651.- Competencia del Notario del lugar de destino

Para conocer del expediente de extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque solo será competente el Notario con sede en el lugar de destino fijado en el conocimiento para la entrega de la mercancía.

Artículo 652.- Legitimación activa y requerimiento del tenedor desposeído

1. El tenedor desposeído de un conocimiento de embarque estará legitimado activamente para promover el expediente de extravío, sustracción o destrucción del mismo y deberá acudir ante el Notario competente, requiriéndole para que inste al porteador a que no se entregue la mercancía a tercera persona para que el título sea amortizado y que se le reconozca la titularidad del conocimiento de embarque desaparecido.

2. El tenedor desposeído podrá realizar todos los actos tendentes a la conservación de su derecho. También podrá recibir mercancía del porteador una

Elimina la filigrana digital ahora

vez llegada al lugar de destino, siempre que preste caución ante el Notario por un importe equivalente al valor de la mercancía que pretenda recibir.

Artículo 653.- Contenido del escrito de requerimiento

En el escrito de requerimiento el tenedor desposeído deberá indicar los datos obligatorios del conocimiento de embarque, que exige y establece la presente Ley, así como las circunstancias que le justifican ser tenedor y las que acompañaron a la desposesión. Asimismo, deberá acompañar a dicho escrito los elementos de prueba de que disponga y proponer aquellos otros que puedan servir para fundamentar su derecho.

pdfelement

Artículo 654.- Traslado del requerimiento al porteador, cargador y endosante

1. Admitido el requerimiento a trámite, el Notario mediante acta lo notificará al porteador instándole a que, si se presentara tercero alguno a reclamar la mercancía referida, proceda a su retención y ponga las circunstancias de la presentación en conocimiento del Notario. Igual notificación se hará al cargador y, en su caso, endosantes, cuando fueran personas distintas del tenedor y con domicilio conocido.

2. Recibida la notificación, el porteador, cargador y endosante podrán formular ante el Notario, dentro de los diez días siguientes a la fecha de la notificación, las alegaciones que estimen oportunas.

Artículo 655.-Publicación del requerimiento y sobreseimiento

1. Recibidas las alegaciones formuladas por los interesados y hechas las averiguaciones solicitadas y las que estime oportunas sobre la veracidad de los hechos y sobre el derecho del tenedor desposeído, y transcurrido el plazo señalado en el artículo anterior, el Notario procederá inmediatamente a publicar el requerimiento recibido en el Boletín Oficial del Estado, y en los Medios

Elimina la filigrana digital ahora

Informativos Oficiales, fijando un plazo de un mes, desde la fecha de publicación, para que el tenedor del título pueda comparecer y formular oposición.

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

Artículo 656.- Comparecencia y reclamación de un tercero en el expediente

1. Si se presentara tercero reclamando las mercancías y justificará documentalmente su derecho, el porteador pondrá en conocimiento del Notario dicha circunstancia. El Notario incorporará al expediente esa reclamación y su justificación documental, suspendiéndola tramitación del mismo durante dos meses, sin que pueda autorizar acta de amortización del conocimiento de embarque sustraído o extraviado, y dentro de los cuales el tercero deberá formular la correspondiente demanda judicial ante el juzgado o tribunal competente.

2. Transcurridos los dos meses a que se refiere el párrafo anterior, sin que el tercero acredite que ha sido admitida la demanda judicial en ejercicio de su pretensión, el Notario proseguirá la tramitación del expediente, autorizando el acta de amortización del conocimiento de embarque sustraído o extraviado.

3. Si el tercero acreditare la admisión de su demanda judicial, el Notario declarará concluido el expediente sin autorizar la amortización.

Artículo 657.- Acta de amortización del conocimiento de embarque

Elimina la filigrana digital ahora

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

2. Declarada la amortización del conocimiento, el tenedor desposeído cuyo derecho hubiere sido reconocido podrá, en su caso, retirar la caución prestada o exigir al porteador la entrega inmediata de la mercancía, previo pago de los gastos de depósito ocasionados.

TÍTULO XVI

DE LAS NORMAS SOBRE LA LEY APLICABLE Y JURISDICCION COMPETENTE

CAPÍTULO I

DE LOS CONFLICTOS DE LEYES

Artículo 658.-Ley de nacionalidad del buque y su aplicación

1. La nacionalidad del buque se determina por la Ley del Estado que le otorga el uso de la bandera y se prueba mediante el respectivo certificado expedido legítimamente por las autoridades competentes de dicho Estado.

2. La Ley de nacionalidad del buque será de aplicación a todo lo relativo a la adquisición, transferencia y extinción de propiedad, a los privilegios marítimos y otros derechos reales o de garantía, así como a las medidas de publicidad que aseguren el conocimiento de dichos actos por parte d terceros interesados.

Artículo 659.- Efectos del cambio de nacionalidad

El cambio de la nacionalidad del buque no perjudicará los derechos emergentes de los privilegios marítimos y de otros derechos reales o de garantía.

Elimina la filigrana digital ahora

La extensión de estos derechos se regulará por la Ley de nacionalidad que tenga el buque en el momento en que se verifique el cambio de bandera.

Artículo 660.-Validez de los derechos de garantía constituidos en el extranjero

Las hipotecas y cualquier otro derecho de garantía sobre un buque de nacionalidad extranjera, legal y regularmente constituidos y registrados de acuerdo a sus leyes, serán válidos y producirán los correspondientes efectos en la República de Guinea Ecuatorial, siempre que exista reciprocidad del respectivo Estado.

pdfelement

Artículo 661.- Ley aplicable a las atribuciones del capitán del buque

Las atribuciones y poderes del capitán del buque, así como sus obligaciones y deberes, se regirán por la Ley del pabellón del buque.

Artículo 662.-Contrato de arrendamiento y fletamento a tiempo determinado

Los contratos de arrendamiento y fletamento de buques a tiempo determinado se regirán por la Ley del pabellón del buque.

Artículo 663.- Ley aplicable a las obligaciones de transporte de mercancía

Las obligaciones inherentes al contrato de fletamento total o parcial para el transporte de mercancía o al de transporte de carga general o de bultos aislados en cualquier buque y, en general, a todo contrato en que el porteador asume la obligación de entregar la mercancía o carga en destino, se regirán por la Ley del lugar donde han de ejecutarse y realizarse la entrega.

Artículo 664.- Regulación de transporte de pasajeros

Elimina la filigrana digital ahora

Las disposiciones de la presente ley que regulan la responsabilidad del porteador con respecto al pasajero y su equipaje, se aplicarán a todo contrato de transporte de personas por agua celebrado en la República de Guinea Ecuatorial o cuyo cumplimiento se inicie o termine en un puerto nacional, sea buque nacional o extranjero, o cuando sean competentes los juzgados y tribunales de la República de Guinea Ecuatorial para conocer de las causas relacionadas a ellos.

Artículo 665.- Ley aplicable a los abordajes

1. Los abordajes se regirán por la Ley del Estado en cuyas aguas se produjeren, y por la de la nacionalidad de los buques, cuando tengan la misma y ocurrieren en aguas no jurisdiccionales.

2. Los abordajes entre buques que enarbolen pabellones de Estados signatarios, adherentes o ratificantes de la Convención de Bruselas de 1.910 sobre unificación de ciertas normas en materia de abordajes, se regirán por lo dispuesto en dicha Convención.

3. Los abordajes de buques de distinta nacionalidad que tuvieren lugar en aguas no jurisdiccionales, se regirán cada uno por la Ley de su bandera y no podrán obtener más de lo que ella le concede.

Artículo 666.- Ley aplicable a la asistencia y salvamento marítimo

1. La asistencia y el salvamento marítimo prestados en aguas jurisdiccionales se regirán por la Ley del Estado respectivo, y por la del pabellón del buque asistente o salvador cuando se prestaren en aguas no jurisdiccionales, que también se aplicará a todo lo relativo a la porción del salario de asistencia o de salvamento que corresponda a la tripulación.

2. Los casos de auxilio comprendidos en el ámbito de aplicación de la Convención internacional sobre Salvamento Marítimo de 1.989, se regirán por lo dispuesto en dicha Convención.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 667.-Leyes aplicables a la avería común o particular

Salvo pacto expresamente especial, las averías se regirán:

a) Por la Ley de la nacionalidad del buque, que determinará la naturaleza de la misma, los elementos, las formalidades y la obligación de contribuir en avería común.
b) Por la Ley del Estado en cuyo puerto se practicaren la liquidación y prorrateo de la avería común.
c) Por la Ley de la nacionalidad del buque en todo lo relacionado con las averías particulares.
d) Por la Ley aplicable a su respectivo contrato de fletamento o de transporte en todo lo relacionado a las averías particulares de los efectos embarcados.

Artículo 668.- Contratos de seguro

Los contratos de seguro se regirán por la Ley del Estado donde esté domiciliada la entidad aseguradora. Si el seguro se ha contratado por intermedio de una sucursal o agencia, será de aplicación la Ley del lugar donde esta funcione, el cual se considerará su domicilio.

Artículo 669.-Contratos de embarco de la tripulación

Los contratos de embarco de la tripulación o de ajuste se regirán por la Ley de la nacionalidad del buque en el que el capitán, los oficiales y los demás tripulantes presten sus servicios.

Artículo 670.- Embargo y demás medidas precautorias

El derecho de embargar, adoptar cualquier medida precautoria y realizar judicialmente la venta de un buque, se regirá por la Ley aplicable a la situación geográfica específica en la que se encuentre.

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

CAPÍTULO II

DE LOS CONFLICTOS DE COMPETENCIAS

Artículo 671.- Competencia de los Juzgados y Tribunales Nacionales

Los juzgados y tribunales de la República de Guinea Ecuatorial serán competentes para entender en todo juicio o proceso en que sea parte un armador o propietario de un buque de pabellón nacional o de bandera extranjera en los casos en que, según la presente ley, el buque pueda ser embargado.

Artículo 672.- Competencia de las Autoridades Nacionales en abordaje

Las autoridades judiciales y administrativas de la República de Guinea Ecuatorial serán competentes para entender en las acciones penales, administrativas y disciplinarias que pueden ejercitarse contra el capitán o cualquier miembro de la tripulación al servicio de un buque, cuando el abordaje u otro siniestro o suceso marítimo de navegación ocurra en aguas jurisdiccionales o en aguas no jurisdiccionales y el buque sea de pabellón nacional en el momento de abordaje o cualquier otro accidente marítimo, y en especial cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

a) Cuando uno de los buques sea de matrícula nacional.
b) Cuando el demandado tuviere su residencia habitual, sede social o su domicilio en la República de Guinea Ecuatorial.

c) Cuando uno de los buques sea embargado en un puerto de la República de Guinea Ecuatorial por motivo de abordaje o se otorgue en dicho lugar una fianza o cualquier garantía sustitutiva.
d) Cuando después del abordaje uno de los buques hiciere su primera escala o arribo eventual a un puerto nacional.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

Artículo 673.- Competencia sobre los contratos de utilización de buques

1. Los Juzgados y Tribunales de la República de Guinea Ecuatorial serán competentes para conocer de los juicios derivados de los contratos de utilización de buques, cuando las obligaciones respectivas deban cumplirse en el territorio nacional, salvo que el demandante opte por los Juzgados y Tribunales del domicilio del demandado.

2. Será nula toda cláusula que establezca la competencia de otra jurisdicción que la de los Juzgados y Tribunales de la República de Guinea Ecuatorial, cuando se tratare de los contratos de fletamento total o parcial, o de transporte de carga general o de bultos aislados en un buque cualquiera, de pasajeros y sus equipajes y, en general, en todo contrato en que el trasportador o porteador asuma la obligación de entregar los efectos o carga en destino.

Artículo 674.- Competencia en materia de averías comunes

1. Serán competentes las autoridades judiciales y administrativas para conocer de los juicios y, en su caso, los procesos derivados de averías comunes cuando el suceso finalice o la liquidación y prorrateo se realicen en un puerto de la República de Guinea Ecuatorial.

Será nula toda cláusula que atribuya la referida competencia a los Juzgados o Tribunales de otro Estado.

Artículo 675.- Contrato de embarco

Además de la competencia que les corresponda con arreglo a las leyes generales, los Juzgados y Tribunales de la República de Guinea Ecuatorial serán competentes para conocer de todas las acciones derivadas del contrato de embarco del capitán, oficiales y tripulación que debieran cumplirse en un buque de pabellón nacional.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 676.- Competencia en relación a la asistencia y salvamento marítimo de buques y aeronaves

1. Los Juzgados y Tribunales de la República de Guinea Ecuatorial, sea cual fuere la nacionalidad de los buques, serán competentes para entender y conocer de los juicios derivados de los servicios de asistencia o salvamento marítimo que se prestaren en aguas jurisdiccionales y en los abordajes producidos en las mismas.

2. Cuando se tratare de las acciones por servicios de asistencia o salvamento marítimo prestados a buques y aeronaves y por estos en aguas no jurisdiccionales, los Juzgados y Tribunales Nacionales serán competentes en los casos siguientes:

a) Cuando uno de los buques sea de matrícula nacional.
b) Cuando el demandado tuviere su residencia habitual, sede social o su domicilio en la República de Guinea ecuatorial.
c) Cuando el buque auxiliado hiciere su primera escala o arribo eventual a un puerto nacional u otorgare en uno de los puertos nacionales una fianza o cualquier otra garantía para cubrir la correspondiente parte proporcional del salario de la tripulación del buque salvador.

Artículo 677.- Contratos de seguro

1. Los juzgados y tribunales de la República de Guinea Ecuatorial serán competentes para entender y conocer de las acciones derivadas de los contratos de seguro, cuando la entidad aseguradora o, en su caso, sus sucursales o agencias tuvieren su domicilio o sede social en el territorio nacional.

2. No obstante, cuando el asegurador o sus sucursales o agencias actúen de demandantes, deberán ejercitar las acciones ante los juzgados y tribunales del domicilio del demandado.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 678.- Prorroga de la jurisdicción

Producido un hecho, los Juzgados y Tribunales Nacionales, los residentes en la República de Guinea Ecuatorial pueden convenir, con posterioridad al mismo, someterlo a juicio de árbitros o de tribunal extranjero, si así les resultare conveniente.

TÍTULO XVII

DEL REGIMEN DISCIPLINARIO, ADMINISTRATIVO Y PENAL DE LA MARINA MERCANTE

pdfelement

CAPÍTULO I

DE LAS DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 679.- Régimen sancionador

El régimen sancionador que establece la presente ley integra el disciplinario, el administrativo y el penal. Cada uno de ellos tiene su propio sistema de infracciones y sus respectivas sanciones conforme al ámbito de su acción.

Artículo 680.- Clasificación de las infracciones

Las infracciones previstas en la presente ley se clasifican en disciplinarias, administrativas y penales. Las disciplinarias y administrativas se subdividen en leves, graves y muy graves, mientras las penales están constituidas por los delitos cometidos en el ámbito marítimo.

Artículo 681.- Responsables de las infracciones

Serán responsables de las infracciones establecidas en la presente ley las personas físicas o jurídicas que por sus acciones u omisiones cometan algún

Elimina la filigrana digital ahora

hecho tipificado y sancionado por el respectivo régimen sancionador en la presente ley.

Artículo 682.- Principios para la imposición de sanciones

Los principios rectores del régimen sancionador establecido en la presente ley son los siguientes:

a) Solo serán sancionadas las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción tipificada en la presente Ley y las Leyes complementarias.
b) Si un mismo hecho u omisión fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquélla que comporte la mayor sanción, sin perjuicio de las previsiones específicas de las responsabilidades penales.
c) Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la Autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso.
d) La sanción penal excluirá la imposición de sanción disciplinaria o administrativa.
e) En caso de que se hubiese previsto la responsabilidad administrativa solidaria de la empresa y trabajador, no procederá la imposición de sanción administrativa contra este cuando hubiese sido sancionado por el empresario por los mismos hechos.

Artículo 683.- Cosa juzgada

Por el mismo hecho, acción u omisión no podrá perseguirse a la persona responsables contra la cual se haya dictado una resolución definitiva en la República de Guinea Ecuatorial o en el extranjero, cuando haya cumplido la sanción impuesta o que la acción haya prescrito.

CAPÍTULO II

DEL REGIMEN DISCIPLINARIO DE LA MARINA MERCANTE

Elimina la filigrana digital ahora
REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

Artículo 684.- Infracciones disciplinarias y su clasificación

1. Serán infracciones disciplinarias en el ámbito de la Marina Mercante las faltas, acciones u omisiones, tipificadas y sancionadas en la presente ley, el código CEMAC de la Marina Mercante y, en su caso, en la legislación laboral vigente, que no podrán ser modificadas por el armador, propietario o cualquier otra persona en perjuicio de la gente de mar.

2. Las infracciones disciplinarias referidas en el párrafo anterior se clasifican en leves, graves y muy graves.

pdfelement

Artículo 685.- Infracciones leves

Serán infracciones leves las faltas, acciones u omisiones, siguientes:

a) Estado de embriaguez a bordo del buque sin provocar desorden o incidencia y fuera del horario de servicio.
b) Ausentarse del buque sin autorización.
c) Insulto o falta de respeto a los superiores y a los compañeros de la tripulación, así como a los pasajeros.
d) Inobservancia de las normas de cooperación, ayuda mutua y convivencia.
e) Negligencia en el cuidado de los efectos e instrumentos de servicio.
f) Sustracción de instrumentos de servicio, objetos de la carga, provisión o bienes pertenecientes a los compañeros o pasajeros, cuyo valor no exceda de cien mil Francos cefas.
g) Las previstas en el buque como leves.

Artículo 686.- Infracciones graves

Serán infracciones graves las faltas, acciones u omisiones, siguientes:

a) Desobediencia o negativa a obedecer las instrucciones u órdenes de los superiores o resistencia a su cumplimiento.
b) Negligencia en el servicio de guardia.

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
Elimina la filigrana digital ahora

c) Estado de embriaguez a bordo del buque con provocación de desorden o incidencia y en el horario de servicio.
d) Ejercicio de la profesión o servicio de forma negligente susceptible de poner en peligro la seguridad del buque.
e) Encender fuego o fumar en lugares prohibidos a bordo del buque.
f) Uso no autorizado, sin que haya pérdida o deterioro, o abandono de una embarcación, bote salvavidas, aparejo o cualquier material del buque.
g) Desgaste voluntario del material e instrumentos de servicio a bordo del buque.
h) Inobservancia de las normas de seguridad, higiene, condiciones de trabajo y de prevención de incendios y demás incidentes.
i) Comisión de alguna de las infracciones leves, causando lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a cien mil Francos cefas e inferiores a trescientos mil Francos cefas.
j) La reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción.
k) Las establecidas en el buque como graves.

Artículo 687.- Infracciones muy graves

Serán infracciones muy graves las faltas, acciones u omisiones, siguientes:

a) Embriaguez habitual a bordo del buque, en el servicio o guardia o con provocación de riñas con los compañeros o pasajeros.
b) Insubordinación manifiesta, desobediencia o resistencia reiterada a las instrucciones u órdenes de los superiores.
c) Amenazas, intimidación o coacción a los superiores.
d) Ausencia en el buque sin autorización, provocando el retraso de la salida del buque.
e) Poner en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.
f) La reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

g) Comisión de alguna de las infracciones graves, causando lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a trescientos mil Francos cefas.
h) Tenencia y/o consumo de sustancias prohibidas.
i) Operarse estando indocumentado.
j) Otras establecidas en el buque como muy graves.

Artículo 688.- Responsables de las infracciones disciplinarias

Serán responsables por la comisión de alguna de las infracciones disciplinarias previstas en la presente ley las personas siguientes:

a) Los tripulantes, cualquiera que sea su nacionalidad, que estén inscritos en el rol de la tripulación de un buque de bandera de la República de Guinea Ecuatorial desde el día de su embarco hasta la fecha de su desembarco.
b) Los que se encuentren a bordo del buque en calidad de práctico, pasajero o de persona empleada u ocupada a bordo del mismo, o los náufragos o polizones durante el tiempo que dure su estancia y presencia en el buque, sea cual fuere su nacionalidad.
c) Los que, aunque no se encuentre a bordo del buque, hayan cometido alguna de las referidas infracciones, sea cual fuere su nacionalidad.
d) Los marinos de nacionalidad ecuatoguineana que hayan embarcado a bordo de un buque extranjero fletado a casco desnudo con autorización del Gobierno de la República de Guinea Ecuatorial
e) Los miembros de la tripulación, náufragos, personas abandonadas o que se hayan ausentado sin autorización y hayan sido embarcadas por la tripulación en caso de la pérdida del buque hasta que sean entregados al Estado o autoridad correspondiente de su nacionalidad, así como las personas embarcadas que hayan pedido recibir el mismo tratamiento que los miembros de la tripulación.
f) Los miembros de las fuerzas armadas y cuerpos de seguridad del Estado de la República de Guinea Ecuatorial y de los Estados de la

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

CEMAC enrolados por cualquier concepto en un buque, los cuales serán juzgados por la Jurisdicción Militar de su Estado.

Artículo 689.- Sanciones

1. Por las infracciones leves se impondrán las sanciones siguientes:
a) Amonestación.
b) Apercibimiento oral.
c) Multa hasta trescientos mil Francos cefas.
d) Descuento o retención de haberes de uno a siete días.
e) Las establecidas en la legislación complementaria y en el buque para faltas leves.
2. Por las infracciones graves se impondrán las sanciones siguientes:
a) Apercibimiento por escrito.
b) Multa de trescientos mil un Francos cefas. hasta quinientos mil Francos cefas.
c) Descuento o retención de haberes de ocho a quince días.
d) Las establecidas en la legislación complementaria y en el buque para las faltas graves.
3. Por las infracciones muy graves se impondrán las sanciones siguientes:
a) Suspensión del servicio o empleo y sueldo por un periodo de tiempo no superior a seis meses.
b) Multa de quinientos mil un Francos cefas. a un millón Francos cefas.
c) Despido.
d) Baja en el registro nacional de la gente del mar.
e) Las establecidas en la legislación complementaria y en el buque para las faltas muy graves.

Artículo 690.- Criterios de graduación de las sanciones

Las sanciones disciplinarias previstas en el artículo anterior se aplicarán, tomando en consideración los criterios siguientes:

a) Intencionalidad.

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

b) Perturbación del servicio.
c) Producción de lesión a las personas o daños y perjuicios a estas o al buque.
d) Puesta en peligro al buque, la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar o la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.
e) Reiteración o reincidencia.

Artículo 691.- Competencia

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en la presente ley corresponderá, según la gravedad de la infracción o de la sanción, al capitán del buque, armador o propietario y a la Autoridad marítima.

2. El capitán del buque ejerce la autoridad sobre todas las personas que se encuentren a bordo del mismo y será competente en imponer las sanciones establecidas para las infracciones leves contra cualquier infractor. No obstante, podrá solicitar del armador o propietario y de la autoridad marítima la adopción de las sanciones para infracciones graves y muy graves.

3. El armador o propietario como empleador tendrá la obligación de garantizar el buen funcionamiento del buque y la seguridad del mismo, de sus empleados y de todas las personas que se embarquen en dicho buque, y será competente en imponer las sanciones necesarias a los tripulantes y demás personal empleado vinculado con la actividad empresarial del buque en los casos de infracciones leves, graves y muy graves, excepto la de baja del registro nacional de la gente de mar.

4. La autoridad marítima velará por el estricto cumplimiento de las normas reguladoras de la actividad marítima de los buques y podrá, de oficio o a petición del capitán o armador del buque, imponer sanciones previstas para las infracciones leves, graves y muy graves, excepto la de despido.

Artículo 692.- Procedimiento

Elimina la filigrana digital ahora

1. El capitán del buque, una vez cometida alguna de las infracciones previstas en la presente ley, abrirá la investigación de la misma, convocando al supuesto infractor y a los testigos de cargo y descargo y anotando en el libro de disciplina el resultado de la investigación, la naturaleza de la falta cometida, los nombres y declaraciones de los testigos y las manifestaciones del acusado, con la precisión de la sanción a él impuesta y de las demás medidas adoptadas, si las hubieren, en cuya hoja firmarán el capitán, el acusado o infractor y los testigos, previa lectura integra de la misma. Los testigos deberán ser como mínimo dos de cargo y dos de descargo. Contra la decisión adoptada por el capitán procederá recurso dentro de tres días de la notificación ante la autoridad marítima del puerto o ante el armador o propietario, según sea cuestión marítima o laboral.

2. Cuando el capitán solicitare del armador o propietario o de la autoridad marítima la adopción de alguna sanción contra el supuesto infractor, deberá presentar una declaración o denuncia fundada con indicación de los testigos, la falta cometida y demás circunstancias del hecho. Recibida la declaración o denuncia, se convocarán al capitán, el acusado y los testigos, se les interrogarán y luego se dictará la resolución que se estime conveniente dentro de las competencias de cada uno, contra la cual procederá recurso dentro de tres días de la notificación ante la autoridad marítima nacional o ante el órgano jurisdiccional laboral competente, cuando se tratare de cuestiones laborales.

3. El armador o propietario ajustará sus actuaciones al procedimiento establecido en el buque y a las disposiciones vigentes en la materia para la imposición de sanciones a los tripulantes y demás empleados.

La autoridad marítima portuaria, una vez cometida alguna de las infracciones previstas en la presente ley, abrirá la investigación de la misma, convocando al supuesto infractor y a los testigos de cargo y descargo y anotando en el libro de sanciones el resultado de la investigación, la naturaleza de la falta cometida, los nombres y declaraciones de los testigos y las manifestaciones del

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

acusado, la sanción a él impuesta y las demás medidas adoptadas, si las hubieren, en cuya hoja firmarán el capitán, el acusado o infractor y los testigos, previa lectura integra de la misma. Contra la resolución dictada por la autoridad marítima del puerto procederá recurso dentro de tres días de la notificación ante la autoridad marítima nacional.

4.Cuando se trate de la sanción de baja del registro nacional de la gente del mar, la autoridad marítima portuaria o, en su caso, el Director General de Registro de Buques y Empresas marítimas instruirá el correspondiente expediente en el término improrrogable de cuarenta y cinco días, tomando declaración al acusado y practicando las pruebas que estime necesarias, inclusive las testificales. Practicadas las pruebas, se preparará una propuesta de resolución que se elevará al Ministro Encargado De la Marina Mercante como la Autoridad Marítima Nacional, para resolución definitiva, contra la cual procederá recurso ante la Presidencia del Gobierno.

Artículo 693.- Libro de disciplina y Libro de sanciones

1. Todo buque deberá llevar a bordo un Libro de disciplina debidamente diligenciado y firmado por la Autoridad marítima nacional, en el que el capitán anotará las infracciones cometidas, sanciones impuestas y las demás circunstancias exigidas por la presente ley, y que el capitán deberá presentar a la autoridad marítima portuaria cada vez que se registre la comisión de una falta para su anotación y visado.

2. Cada autoridad marítima portuaria tendrá a su disposición un Libro de sanciones en el que consignará las sanciones disciplinarias impuestas a los infractores, inscribiéndolas en el asiento que corresponda a cada infractor y con la indicación de la falta cometida y demás circunstancias del hecho. El asiento será firmado por la autoridad marítima, el infractor, los testigos y, en su caso, por el capitán, armador o propietario o su representante legal.

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 694.- Prescripción

Las infracciones disciplinarias previstas en la presente Ley prescriben:

a) En un año para las infracciones leves.
b) En tres años para las infracciones graves.
c) En cinco años para las muy graves.

CAPÍTULO III

DEL REGIMEN ADMINISTRATIVO DE LA MARINA MERCANTE

Artículo 695.- Infracciones administrativas y su clasificación

Serán infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante y de la zona portuaria las faltas, acciones u omisiones, tipificadas y sancionadas en la presente ley, que se clasificarán en leves, graves y muy graves.

Artículo 696.- Infracciones leves

Serán infracciones administrativas leves las faltas, acciones u omisiones, siguientes:

1. En relación a la seguridad marítima:
   a) Estado de embriaguez o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, que ponga en peligro la seguridad del buque y de la vida humana en el mar.
   b) Actos contrarios a las normas reglamentarias que puedan perturbar la seguridad de la navegación.
   c) Insulto o falta de respeto al capitán, oficiales y a los compañeros de la tripulación, así como a los pasajeros.
   d) Actos contrarios a las instrucciones u órdenes del capitán o de los oficiales del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación.
2. Respecto a la ordenación del tráfico marítimo:

Elimina la filigrana digital ahora

a) Falta de presentación por parte del capitán, o de la persona que deba hacerlo, de la documentación exigida.
b) Incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de Marina Mercante sobre carga o descarga de mercancía a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.
c) Utilización, dentro del puerto, de señales acústicas no autorizadas por el correspondiente reglamento.
d) Incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Autoridad Marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

3. En relación a la protección marítima:
a) Actos contrarios a la normativa y al plan de protección del buque.
b) Incumplimiento de las instrucciones sobre las medidas a aplicar para la protección marítima.
c) Desgaste o deterioro de las indicaciones sobre la protección marítima.

4. En lo referente a la contaminación del medio marino:
a) Incumplimiento de las normas sobre mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo o la inobservancia de las prohibiciones de contaminarlas.
b) Realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación del medio marino.
c) Incumplimiento de la normativa y de las instrucciones dictadas en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por los buques y residuos de carga.

5. En lo que se refiere a las zonas e instalaciones portuarias:
a) Incumplimiento de las instrucciones relacionadas con las operaciones marítimas en las zonas e instalaciones portuarias.
b) Realización de estas operaciones marítimas en el ámbito portuario con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario u otros buques, o sin tomar las precauciones necesarias.

Elimina la filigrana digital ahora

c) Utilización no autorizada, inadecuada o sin las condiciones de seguridad suficientes, de los equipos portuarios.
d) Causar por negligencia o dolo directamente daños a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte marítimos o terrestres, situados en la zona portuaria.
e) Incumplimiento negligente de las indicaciones del práctico.

Artículo 697.- Infracciones graves

Serán infracciones graves las faltas, acciones u omisiones, siguientes:

1. En relación a la seguridad y protección marítimas:

a) Riñas, altercados y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque, de la vida humana en el mar o de la navegación.
b) Incumplimiento de las normas reglamentarias susceptible de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.
c) Desobediencia, incumplimiento o resistencia de las instrucciones u órdenes del capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.
d) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.
e) Actos o actuaciones de cualquier miembro de la tripulación a bordo del buque en estado de embriaguez o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
f) Negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.
g) Omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando del buque, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

h) Embarque clandestino a bordo de un buque de la República de Guinea Ecuatorial.
i) Traspasar los capitanes, patrones u otro personal marítimo los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional que posean.
j) Falta de comunicación por los interesados a la autoridad marítima portuaria más próxima, salvo causa justificada, del cese de la situación de peligro de un buque o plataforma fija que hubiera ocasionado su petición de socorro.
k) Falta de conocimiento o incumplimiento de los miembros de la tripulación de todo buque de la República de Guinea Ecuatorial de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro o suceso marítimo.
l) Incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos.
m) Negativa u obstrucción a ser inspeccionados y a colaborar con la inspección cuando sean requeridos.
n) Navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por cualquier clase de buque, embarcación o artefacto naval destinado a usos de transporte, pesca o de recreo fuera de los canales balizados de acceso a la costa, en las zonas marcadas como reservadas al baño y debidamente balizadas, así como la navegación en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de doscientos metros en las playas y cincuenta metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes.
o) Incumplimiento de las normas sobre protección marítima por los navieros, capitanes, oficiales o algún otro miembro de la tripulación del buque.
p) Incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos.
q) Negativa, obstrucción u obstaculización de la investigación de siniestro o suceso marítimo, así como la simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para dicha investigación.

Elimina la filigrana digital ahora

r) Comisión de alguna infracción leve causando lesión a una persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días e inferior a quince días, o daños o perjuicios superiores a trescientos mil Francos cefas e inferiores a quinientos mil Francos cefas.
s) Reiteración o reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción.
t) Cualesquiera otras que pongan en peligro la seguridad del buque, de la vida humana en el mar, de la navegación o de la protección marítima.

2. En lo referente a la ordenación del tráfico marítimo:

a) Incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso o contraseñas en los buques del pabellón nacional.
b) Carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.
c) Realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.
d) Incumplimiento de las normas reglamentarias o instrucciones de la Autoridad Marítima Portuaria en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias, o sobre régimen y tráfico de buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso deportivos, de recreo o dedicadas a cualquier uso, o sobre el empleo de los mismo que pueda significar riesgo para la navegación, para las personas o para el medio ambiente marino.
e) Incumplimiento de las normas sobre entrada, estancia y despacho de buques, embarcaciones y artefactos navales o sobre enrolamiento de la tripulación y régimen del rol ante la autoridad marítima y oficinas consulares.
f) Incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas marítimas en el Registro de Buques y Empresas Marítimas, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados, o de no dedicarse a la actividad empresarial en el

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

sector marítimo o de las industrias marítimas sin haber estado inscrito debidamente en el Registro de Buques y Empresas Marítimas.

g) Falta de inscripción en el registro nacional de la gente del mar, o falta de libreta marítima o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión de marino.
h) Contravención o incumplimiento de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones, artefactos navales o plataformas fijas o flotantes en los correspondientes libros del Registro de Buques y Empresas Marítimas.
i) Utilización de buques, embarcaciones, artefactos navales o plataformas fijas o flotantes en tráficos o actividades no permitidas por sus respectivas inscripciones.
j) Contravención o incumplimiento de las normas sobre la utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.
k) Construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor del mismo sin la debida autorización administrativa o con infracción de las normas que la regulan, o la botadura del buque sin el permiso correspondiente.
l) Incumplimiento de las normas reglamentarias sobre desguace, destrucción, hundimiento o abandono de buques, embarcaciones, artefactos navales o plataformas fijas o flotantes en aguas bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial.
m) Incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.
n) Incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.
o) Comisión de alguna infracción leve causando lesión a una persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días e inferior a quince días, o daños o perjuicios superiores a trescientos mil Francos cefas e inferiores a quinientos mil Francos cefas.
p) Reiteración o reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

q) Cualesquiera otras que pongan en peligro el tráfico marítimo de los buques.

3. Respecto a la prevención de la contaminación del medio marino:

a) Evacuación o vertido negligente de materiales, chatarras, basura, desechos u otras sustancias desde buques, embarcaciones, artefactos navales o plataformas fijas o flotantes u otras construcciones en la mar en aguas y espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, infringiendo la legislación vigente sobre la materia.

b) Incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

c) Incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.

d) Falta de comunicación inmediata a la Autoridad Marítima más próxima sobre los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques, embarcaciones, artefactos navales, plataformas fijas o flotantes u otras instalaciones que se encuentren en aguas o espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial.

e) Vertido o introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, sin la debida autorización.

f) Comisión de alguna infracción leve causando lesión a una persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días e inferior a quince días, o daños o perjuicios superiores a trescientos mil Francos cefas e inferiores a quinientos mil Francos cefas.

g) Reiteración o reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción.

Elimina la filigrana digital ahora

h) Cualesquiera otras que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino.

4. Respecto a las zonas e instalaciones portuarias:

a) Vertido no autorizado desde buques, embarcaciones o artefactos navales de productos sólidos, líquidos o gaseosos en las aguas portuarias.
b) Incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba.
c) Incumplimiento de las normas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.
d) Ofrecimiento o entrega de dinero, regalos, obsequios o dádivas al personal de la Autoridad Marítima o Portuaria, con el objeto de captar su voluntad, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.
e) Obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad marítima o portuaria.
f) Falsedad en la información suministrada a la Autoridad Marítima o portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.
g) Omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolque que resulten obligatorios.
h) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.
i) Comisión de alguna infracción leve causando lesión a una persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días e inferior a quince días, o daños o perjuicios superiores a trescientos mil Francos cefas e inferiores a quinientos mil Francos cefas.
j) Reiteración o reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como leves antes del plazo establecido para su prescripción.
k) Cualesquiera otras que constituyan un riesgo grave para las personas, la seguridad y protección de las zonas e instalaciones portuarias o para la prevención de la contaminación del medio marino.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 698.- Infracciones muy graves

Serán infracciones muy graves las faltas, acciones u omisiones, siguientes:

1. En relación a la seguridad y protección marítimas:

a) Autorizar, ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad y de la vida de las personas embarcadas.
b) Alteración sustancial en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.
c) Incumplimiento de las normas o instrucciones de la Autoridad Marítima sobre depósito, manipulación, carga, estiba, desestiba, transporte o mantenimiento de materias explosivas o peligrosas a bordo de los buques.
d) Utilización, sin necesidad, de señales de socorro o arbitrariamente de signos distintivos que confieran al buque el carácter de buque hospital o cualquier otro característico en contra de lo previsto en el Derecho Internacional.
e) Contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación dichas funciones.
f) Falta de conocimiento o cumplimiento de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro o suceso marítimo por parte de los miembros de la tripulación de los buques nacionales de pasaje.
g) Incumplimiento de las normas o resoluciones de la Autoridad Marítima en materia de dotaciones mínimas de seguridad de los buques o de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasione accidentes con daños para las personas.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

h) Incumplimiento de las normas o resoluciones de la Autoridad Marítima sobre la instalación y el desarrollo de actividades desde plataformas fijas que se encuentren en aguas y espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial.
i) Actos y actuaciones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de embriaguez o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
j) Denegación o no prestación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad, por la acción u omisión del capitán o de los miembros de la tripulación del buque.
k) Incumplimiento grave de las normas de protección marítima o de las instrucciones u órdenes recibidas para la protección de buques o instalaciones portuarias.
l) Inobservancia de las disposiciones del plan de protección del buque o de la instalación portuaria.
m) Comisión de alguna infracción grave causando lesión a una persona que motive baja por incapacidad laboral superior a quince días, o daños o perjuicios superiores a quinientos mil (500.000) Francos cefas.
n) Reiteración o reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción.
o) Cualesquiera otras que constituyan un peligro para la seguridad del buque o de la navegación o un riesgo grave para las personas.

2. Respecto a la ordenación del tráfico marítimo:

a) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque o embarcación o artefacto naval destinado a usos de transporte, pesca o de recreo.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora
REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

b) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de su nacionalidad, o sin llevar el nombre, número OMI y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.
c) Navegar sin que el buque o embarcación o artefacto naval destinado a usos de transporte, pesca o de recreo se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados.
d) Incumplimiento de las normas que reservan para buques de pabellón nacional determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente ley.
e) Incumplimiento de las normas sobre Registro de Buques y Empresas Marítimas, exportación, importación o abanderamiento de buque nacional en favor de extranjeros o de buques extranjeros en la República de Guinea Ecuatorial.
f) Incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones que afecten a la libertad de navegación o a la prevención de situaciones ilícitas a bordo del buque o a las medidas que garanticen la protección de medio ambiente marino, o que causen situaciones de peligro a borde del buque.
g) Incumplimiento de las disposiciones y condiciones previstas en la presente ley sobre la extinción del contrato de pasaje, régimen de responsabilidad del porteador en transporte de pasaje y equipaje, seguro obligatorio y sobre el contrato de remolque.
h) Prestación de servicios de navegación marítima sin la correspondiente concesión o autorización administrativa.
i) Falsedad de la información que reglamentariamente se deba suministrar a la Autoridad marítima.
j) Incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas marítimas titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje o exterior y de altura.
k) Comisión de alguna infracción grave causando lesión a una persona que motive baja por incapacidad laboral superior a quince días, o daños o perjuicios superiores a quinientos mil (500.000) Francos cefas.

pdfelement

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
Elimina la filigrana digital ahora

l) Reiteración o reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción.
m) Cualesquiera otras que pongan en peligro el tráfico marítimo y la seguridad del buque o de la navegación.

1. En lo que se refiere a la prevención de la contaminación del medio marino:

a) Vertido o evacuación deliberada de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito desde buques, embarcaciones, artefactos navales o plataformas fijas o flotantes u otras construcciones que se encuentren en aguas o espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, salvo cuando se cuente con la debida autorización de vertido.
b) Contaminación deliberada del medio marino por el hundimiento o desguace de buques, embarcaciones, artefactos navales o la destrucción de plataformas fijas o flotantes u otras construcciones que se encuentren en aguas o espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, salvo cuando se cuente con la debida autorización.
c) Vertido o evacuación deliberada de desechos u otras materias resultantes directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, embarcaciones, artefactos navales, plataformas fijas flotantes u otras construcciones que se encuentren en aguas o espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial.
d) Vertido o introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, sin la debida autorización.

parlemont

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
Elimina la filigrana digital ahora

e) Comisión de alguna infracción grave causando lesión a una persona que motive baja por incapacidad laboral superior a quince días, o daños o perjuicios superiores a quinientos mil (500.000) Francos cefas.
f) Reiteración o reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción.
g) Cualesquiera otras que puedan producir contaminación del medio ambiente marino constituir un riesgo o peligro para la salud humana, vida marina y recursos biológicos y marinos.

2. En lo referente a las zonas e instalaciones portuarias:

a) Actos y actuaciones que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.
b) Vertido no autorizado desde buques, embarcaciones o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en las aguas portuarias.
c) Realización, sin el debido título administrativo conforme a esta ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, sin la debida autorización.
d) Prestación de servicios portuarios de practicaje o remolque sin el debido título habilitante.
e) Comisión de alguna infracción grave causando lesión a una persona que motive baja por incapacidad laboral superior a quince días, o daños o perjuicios superiores a quinientos mil (500.000) Francos cefas.
f) Reiteración o reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción.
g) Cualesquiera otras que constituyan un riesgo o peligro para la seguridad y protección marítimas de las zonas e instalaciones portuarias o para las personas.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 699.- Responsables por la comisión de las infracciones administrativas

Serán responsables por la comisión de alguna de las infracciones administrativas previstas en la presente Ley las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) El armador, naviero, propietario o titular de la actividad empresarial que realice el buque, embarcación, artefacto naval, plataforma o construcción, o la persona que sea directamente responsable de la infracción o, en su defecto, el capitán o patrón del buque, cuando se tratare de las infracciones relacionadas con la seguridad y protección marítimas y fueren cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes o no o de recreo, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones en los espacios marítimos nacionales. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques, cuando no lo fueren directamente.
b) Las personas a que vaya dirigido el precepto infringido o a las que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad en los casos en que las infracciones fueren cometidas por usuarios o por terceros que realicen actividades que se vean afectadas en el ámbito de la seguridad o protección marítima.
c) El naviero, armador, propietario, el titular de la actividad empresarial, asegurador de la responsabilidad civil o de la actividad empresarial y el capitán del buque, embarcación, artefacto naval, plataforma fija o cualquier construcción o instalación que se encuentren en aguas o espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, directa o solidariamente, en el caso de las infracciones por contaminación del medio marino. Los referidos responsables quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado, pudiendo la Administración competente ejecutar o encomendar a su costa las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente.

Elimina la filigrana digital ahora

d) El titular en el caso de incumplimiento de las condiciones de una licencia, concesión, autorización o título administrativo.
e) El naviero, armador, propietario, consignatario o, en su defecto, el capitán o patrón del buque, practico o su empresa, directa o solidariamente, en los casos de infracciones relacionadas con el buque, embarcación o artefacto naval en la zona portuaria.
f) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancía, con carácter solidario el personal que manipule la misma y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, y subsidiariamente el consignatario de la mercancía.
g) El autor o responsable de la acción u omisión y, en su caso, solidariamente la Empresa responsable de la prestación del servicio con la que el autor tenga relación laboral, cuando se tratare de infracciones por causar daños a las obras e instalaciones portuarias.
h) Las personas responsables del transporte de la mercancía o sustancia toxica y peligrosa, y subsidiariamente las obligadas a facilitar la información a la autoridad marítima o portuaria sobre la misma.
i) Las personas que ofrezcan o entreguen el dinero, dadiva, obsequio o regalos para comprar voluntades y los trabajadores y funcionarios que los soliciten o reciban.

Artículo 700.- Exención de la responsabilidad

A las personas no nacionales, embarcadas a bordo de buques extranjeros, aunque se hallen en zonas bajo la jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial no se les aplicarán las disposiciones sobre infracciones y sanciones administrativas en materia de Marina Mercante, siempre que el hecho afecte exclusivamente al orden interior del buque y hubieren participado en él únicamente personas de nacionalidad extranjera. En estos casos, las autoridades nacionales se limitarán a prestar a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y fueren procedentes de acuerdo con el Derecho Internacional.

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

Artículo 701.- Sanciones administrativas

Las sanciones administrativas imponibles por la comisión de las infracciones cometidas serán las siguientes:

1. Por las infracciones leves se impondrá:

   a) Apercibimiento por escrito y multa de dos millones a quince millones Francos cefas.
   b) Multa de quince millones uno a treinta millones de Francos cefas.

2. Por las infracciones graves se impondrán:

   a) Multa de cincuenta millones a noventa millones Francos cefas en casos de las infracciones contra la seguridad o protección marítima.
   b) Multa de treinta millones a setenta millones Francos cefas en caso de las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo,
   c) Multa de ochenta millones a trescientos millones Francos cefas por las infracciones de contaminación del medio marino.
   d) Multa de diez millones a trescientos millones Francos cefas por las infracciones cometidas en zonas e instalaciones portuarias.

3. Por las infracciones muy graves se impondrán:

   a) Multa de cien millones a cuatrocientos millones Francos cefas en caso de las infracciones contra la seguridad o protección marítima.
   b) Multa de ochenta millones a ciento cincuenta millones Francos cefas en caso de las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo,
   c) Multa de cuatrocientos millones a mil quinientos millones Francos cefas. en las infracciones por contaminación del medio marino.
   d) Multa de trescientos millones a mil quinientos millones en las infracciones cometidas en las zonas e instalaciones portuarias.
   e) Multa del cincuenta por ciento 50 por 100 del valor de las obras e instalaciones por daños causados a las mismas.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

4. En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.

5. En el caso de que los reconocimientos efectuados a buques mercantes nacionales y extranjeros confirmen o revelen deficiencias que tengan como consecuencia la medida de policía administrativa de prohibir la navegación del buque, se impondrá como sanción accesoria a la multa el pago de todos los costes de inspección, cuyo coste por hora será fijado por el Ministro Encargado de la Mariana Mercante

6. Las sanciones que se impongan a los distintos sujetos como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente, salvo que se establezca un régimen diferente en la presente Ley.

7. Las sanciones impuestas por infracciones graves o muy graves, una vez firmes, se harán públicas en la forma que reglamentariamente se establezca.

8. La cuantía de la multa fijada en la presente disposición podrá condonarse parcialmente mediante acuerdo del Órgano Competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine.

Artículo 702.- Sanciones accesorias y complementarias

Serán sanciones administrativas accesorias y complementarias a las principales las siguientes:

Elimina la filigrana digital ahora

1. Por las infracciones leves la suspensión por un período no superior a un mes, como sanción accesoria en infracciones cometidas en las zonas e instalaciones portuarias.

2. Por las infracciones graves:

   a) Suspensión por un período superior a un mes e inferior a seis meses, como sanción accesoria en infracciones cometidas en las zonas e instalaciones portuarias.
   b) Suspensión del título profesional del capitán o patrón del buque, práctico de servicio o de cualquier miembro de la tripulación, como sanción accesoria, por un período no superior a un año cuando fueren responsables de las infracciones contra la seguridad o protección marítima.

3. Por las infracciones muy graves:

   a) Retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo que se aplicará como sanción complementaria a la que en cada caso procediera.
   b) Anulación de la homologación oficial del prototipo como sanción accesoria en el caso de alteración sustancial en la construcción de elementos de salvamento.
   c) Inhabilitación o suspensión temporal de la actividad o servicio de los infractores, como sanción accesoria, por un plazo máximo de tres a cinco años para ser titulares de autorizaciones y concesiones en caso de infracciones cometidas en las zonas e instalaciones portuarias en la utilización de dominio público marítimo o portuario.
   d) Suspensión del título profesional del capitán o patrón del buque, práctico de servicio o de cualquier miembro de la tripulación, como sanción accesoria, por un período superior a un año e inferior a cinco años cuando fueren responsables de las infracciones contra la seguridad o protección marítima.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

Artículo 703.- Medidas reparatorias y coercitivas

1. En el supuesto de la comisión de alguna de las infracciones administrativas previstas en la presente ley y con independencia de las sanciones que proceda imponer en cada caso, se adoptarán también las medidas siguientes:

a) Restitución de las cosas o su reparación o reposición a su estado anterior.
b) Indemnización por los daños y perjuicios causados por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como por los beneficios perdidos, en el plazo que se fije.
c) Declaración de caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.
d) Denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.
e) Revocación de la licencia, autorización o concesión, cuando sea procedente.

parlement

2. Cuando la restitución y reparación o reposición al estado anterior no fuera posible, y en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan, atendiéndose a los criterios siguientes:

a) Cuando el beneficio sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.
b) Cuando los daños y perjuicios fueran de difícil evaluación, la Autoridad Marítima o Portuaria tendrá en cuenta para fijar la indemnización el coste teórico de la restitución y reparación o reposición, el valor de los bienes dañados y el beneficio obtenido por el infractor, aplicando en todo caso el que proporcione el mayor valor.

Artículo 704.- Criterios de graduación de las sanciones

Las sanciones administrativas previstas en la presente ley se aplicarán, tomando en consideración los criterios siguientes:

Elimina la filigrana digital ahora

a) Intencionalidad o negligencia.
b) Perturbación del servicio.
c) Producción de lesión a las personas o daños y perjuicios a éstas o a los bienes
d) Puesta en peligro al buque, la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar o la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.
e) Relevancia externa de la conducta infractora.
f) Beneficio obtenido por la comisión de la infracción.
g) Reiteración o reincidencia.

Artículo 705.- Competencia

La competencia para la imposición de las sanciones administrativas previstas en la presente ley corresponderá:

a) A la Autoridad marítima del puerto o portuaria, según los casos, para los supuestos de infracciones leves cometidas en las zonas e instalaciones portuarias.
b) A los Directores Generales y Delegados Regional y Provinciales, cada uno en su ámbito jurisdiccional y de competencia, en los supuestos de infracciones leves contra la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo o las relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques, embarcaciones, artefactos navales, plataformas fijas o flotantes u otras instalaciones que se encuentren en aguas o espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial.
c) Al Ministro Encargado de la Marina Mercante, a propuesta del Director General o de los Delegados Regional y Provinciales, en el ámbito de sus competencias, para los supuestos de infracciones graves.
d) Al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro Encargado de la Marina Mercante, en los casos de infracciones muy graves, y en los demás casos por razón de competencia cuantitativa.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 706.- Procedimiento

1. El personal y los responsables de la Autoridad marítima o portuaria estarán obligados a formular las denuncias, tramitar las que se presenten, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.

2. El personal de la Autoridad marítima con funciones de inspección o control estará facultado para acceder a las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos o a los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas de pabellón nacional o extranjero, que se encuentren en aguas o espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.

3. Las infracciones previstas en la presente ley serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Contra la resolución dictada en el expediente procederá recurso dentro del término legal ante el órgano jerárquicamente superior, salvo las resoluciones dictadas por el Consejo de Ministros, contra las cuales no se dará recurso alguno.

4. Toda resolución firme se procederá a su ejecución en todos sus pronunciamientos.

Artículo 707.- Medios y medidas para garantizar el cobro

Para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado y ejecutar la resolución recaída en el expediente administrativo, así como el del importe de las multas e indemnizaciones por daños o perjuicios causados, que pueden ser reclamados

Elimina la filigrana digital ahora

por vía administrativa de apremio, la autoridad marítima o portuaria podrá hacer uso de los medios de ejecución forzosa o de apremio establecidos en la Ley de Procedimiento Administrativo.

Artículo 708.- Obligación de consignación de los hechos por el capitán o patrón

El capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval vendrá obligado a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo del mismo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción administrativa de las previstas en la presente ley. El asiento será suscrito por el capitán o patrón y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.

Artículo 709.- Retención de buques

1.La Autoridad Marítima Portuaria podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones sobre indemnizaciones y reparación de daños causados a consecuencia de la contaminación del medio marino. Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la referida Autoridad o de la Autoridad marítima nacional.

2. Asimismo, el órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere la presente ley. Para ello podrá solicitar la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad Nacionales,

Elimina la filigrana digital ahora

cuando fuera necesario. Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente.

Artículo 710.- Prescripción de las infracciones

1. Las infracciones administrativas previstas en la presente ley prescriben en el plazo de cinco años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves, cuyo término comenzará a contarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma. Sin embargo, en el caso de que los hechos o actividades constitutivos de infracción fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

3. No obstante, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá al infractor la restitución de las cosas y su reparación o reposición a su estado anterior. A estos efectos, se considerará que una construcción o instalación está totalmente terminada cuando esté dispuesta para servir al fin previsto sin necesidad de ninguna actuación posterior, cuya fecha de terminación será constatada por la Autoridad marítima o portuaria y por la licencia, permiso o autorizaciones de funcionamiento o servicio, o el certificado final de obra suscrito por técnico competente.

Artículo 711.- Prescripción de las sanciones administrativas

Las sanciones administrativas previstas en la presente ley prescriben en el plazo de cinco años para las correspondientes a las infracciones muy graves, tres años para las graves y un año para las leves, cuyo término comenzará a contarse desde la fecha que termina el cumplimiento de la sanción impuesta.

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

CAPÍTULO IV

DEL REGIMEN PENAL DE LA MARINA MERCANTE

Artículo 712.- Infracciones penales marítimas y su clasificación

1. Serán infracciones penales marítimas las acciones y omisiones tipificadas y penadas en el Código CEMAC de la Marina Mercante y la presente ley, que se clasificarán en delitos y faltas.

2. Los delitos y faltas marítimos no tipificados ni penados en el Código CEMAC de la Marina Mercante y la presente ley se ajustarán a lo dispuesto en el código penal común y demás leyes penales vigentes.

pdfelement

Artículo 713.-Delitos contra la seguridad de la navegación y sus penas

1. Será castigado como reo del delito contra la seguridad de la navegación marítima a la pena de reclusión menor a reclusión mayor toda persona, tripulante, capitán o patrón del buque que:

a) Se apoderare de un buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante o ejerciere control del mismo mediante violencia, intimidación o amenaza.
b) Cometiere un acto de violencia contra una persona que se encuentre a bordo de un buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante, si, por su naturaleza, dicho acto pone en peligro la seguridad de la navegación del mismo.
c) Cometiere un acto de abordaje contra el buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante, lo destruyere o causare daños al mismo o a su carga que por su naturaleza ponen en peligro la seguridad de la navegación del mismo.
d) Colocare o hiciere colocar en un buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante, por cualquier medio, un dispositivo o una

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

sustancia que pueda destruirlo o causar al mismo o a su carga daños que por su naturaleza comprometieren o pusieren en peligro la seguridad de la navegación del mismo.

e) Destruyere o dañare gravemente las instalaciones o servicios de navegación marítima, o perturbare gravemente su funcionamiento.
f) Difundiere o comunicare conscientemente una información falsa y con ello pusiere en peligro la seguridad de la navegación del buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante.
g) Indujere o incitare a otro a cometer alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.
h) Amenazare con cometer alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores, esté o no acompañada de una condición o exigencia impuesta con el fin de obligar a una persona física o jurídica a cumplir o abstenerse de cumplir un acto.
i) Cometiere en grado de tentativa alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.

pdfelement

2. Cuando se causare muerte de las personas, que se encuentren o no a bordo del buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante, se impondrá la pena de reclusión mayor en su grado máximo.

Artículo 714.-Delitos contra la salvaguardia de la vida humana en el mar y sus penas

1. Será castigado como reo del delito contra la salvaguardia de vida humana en el mar a la pena de prisión mayor a reclusión menor toda persona, tripulante, capitán o patrón del buque que:

a) Cometiere un acto de abordaje o cualquier otro acto ilícito, por cualquier medio o dispositivo, contra el buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante, que por su naturaleza pusiere en peligro la salvaguardia de vida humana en el mar o la vida de las personas a bordo del mismo.

Elimina la filigrana digital ahora

b) Provocare naufragio o incendio de un buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante, que por su naturaleza pusiere en peligro la salvaguardia de vida humana en el mar o la vida de las personas a bordo del mismo.
c) Denegare o no prestare auxilio o salvamento a un buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante, a las personas que se encuentren a bordo del mismo en peligro de perderse sus vidas, o a los náufragos que se encuentren abandonados en el mar, pudiendo hacerlo sin riesgo para sus personas ni para el buque.
d) No utilizare todos los medios a su alcance o no acudiere al auxilio o salvamento a un buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante, a las personas que se encuentren a bordo del mismo en peligro de perderse sus vidas, o a los náufragos que se encuentren abandonados en el mar, pudiendo hacerlo sin riesgo para sus personas ni para el buque.
e) Indujere o incitare a otro a cometer alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.
f) Amenazare con cometer alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores, esté o no acompañada de una condición o exigencia impuesta con el fin de obligar a una persona física o jurídica a cumplir o abstenerse de cumplir un acto.
g) Cometiere en grado de tentativa alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.

2. Cuando se causare muerte de las personas, que se encuentren o no a bordo del buque, embarcación, artefacto naval o plataforma fija o flotante, se impondrá la pena de reclusión mayor.

Artículo 715.- Delito de transporte y tráfico ilícito de menores

1. Será castigado como reo del delito de transporte y tráfico ilícito de menores en el mar a la pena de prisión menor a prisión mayor toda persona, armador, propietario, agente naviero, transportista o porteador, tripulante, capitán o patrón del buque que:

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
Elimina la filigrana digital ahora

a) Embarcare a bordo de un buque, embarcación o artefacto naval a un niño o adolescente menor de dieciocho años de edad, por su propia cuenta, o a iniciativa de sus padres o uno de ellos, o por su tutor o cualquier otra persona que ejerza o no la patria potestad sobre el menor, para entregarlo a un tercero, a cambio o no de un pago, con el propósito de explotar su persona o su trabajo.
b) Embarcare a bordo de un buque, embarcación o artefacto naval a un niño o adolescente menor de dieciocho años de edad, con conocimiento del transportista o del capitán o patrón y con el mismo propósito.
c) Embarcare a bordo de un buque, embarcación o artefacto naval a un niño o adolescente menor de dieciocho años de edad, con o sin conocimiento del transportista o del capitán o patrón y con fines pedófilos o prostitución.
d) Participare de forma voluntaria en el transporte ilícito de los referidos menores.
e) Indujere o incitare a otro a cometer alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.
f) Cometiere en grado de tentativa alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.

2. Cuando se causare muerte de algún menor, que se encuentren o no a bordo del buque, embarcación o artefacto naval, a consecuencia de transporte y tráfico ilegal de menores, se impondrá la pena de reclusión mayor.

Artículo 716.- Delito de piratería y sus penas

1. Incurrirán en la pena de reclusión mayor como reos del delito de piratería las personas, tripulación o pasajeros de un buque, embarcación o artefacto naval que:

a) Cometieren cualquier acto ilegal de violencia, intimidación o fuerza en las cosas contra otro buque, embarcación, artefacto naval o plataforma

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

fija o flotante o contra las personas o bienes que se hallaren embarcados a bordo del mismo, en los espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, en alta mar o en los lugares no pertenecientes a la jurisdicción de un Estado, apresando lo en abordaje, o abriendo fuego contra el mismo, o causando muerte o lesión a las personas embarcadas.

b) Causaren o provocaren, desde el mar o desde tierra, con señales falsas o por otros medios dolosos el naufragio, encalladura o el desvío de la ruta de un buque, embarcación o artefacto naval con la finalidad de apresarlo, atentar contra las personas embarcadas en el mismo o de sustraer los bienes que se encuentren a bordo y hacerse con ellos.
c) Participaren de forma voluntaria en la organización y comisión de los actos constitutivos del delito de piratería o en la utilización de un buque, embarcación o artefacto naval pirata.
d) Indujeren, incitaren o facilitaren a otros a cometer alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.
e) Cometieren en grado de tentativa alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.

2. Cometerá el delito de piratería la tripulación de un buque de guerra o de un buque al servicio público que se amotinare y apoderare de otro buque, embarcación o artefacto naval, y será castigada a la pena de reclusión mayor.

3. Cuando se causare muerte de las personas, que se encuentren o no a bordo del buque, embarcación o artefacto naval, a consecuencia de actos de piratería, se impondrá la pena de reclusión mayor en su grado máximo.

Artículo 717.- Infracciones penales de legislación laboral marítima y sus penas

Será castigado como reo del delito contra las normas laborales marítimas a la pena de arresto mayor a prisión menor:

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
Elimina la filigrana digital ahora

a) Toda persona física o jurídica, funcionario público, autoridad, armador, propietario, naviero o su representante o la agencia de contratación que celebrare un contrato o permitiere su celebración con maquinaciones fraudulentas para el marino, cobrando de este algún pago para la consecución del puesto, o cediéndole con promesa de pago e infringiendo las normas de colocación de la gente del mar.
b) Toda persona, armador, propietario, capitán o patrón del buque que consintiere el embarque de una persona como tripulante a bordo sin estar legalmente contratada o enrolada.
c) Todo armador, propietario, naviero, capitán o patrón del buque que no adoptare las medidas necesarias para garantizar la seguridad personal y laboral, la higiene y habitabilidad de la tripulación a bordo del buque, exponiéndola a riesgos y accidentes de mar y trabajo.
d) Todo armador, propietario, naviero o su representante que impusiere al capitán o patrón del buque la admisión de una persona a la tripulación sin tener la formación requerida ni estar inscrita como marino en el registro nacional de la gente del mar.
e) Todo armador, propietario, naviero, capitán o patrón del buque que falsificare el rol de tripulación para embarcar personas no contratadas, ni enroladas o sin la competencia necesaria.
f) Todo capitán o patrón, oficial o tripulante del buque que abandonare su servicio o puesto de guardia.
g) Todo capitán o patrón del buque que abandonare injustamente a un tripulante en un puerto extranjero o desembarcare a un tripulante enfermo sin cuidarse de él o disponerle el servicio médico necesario.
h) Toda persona, capitán, patrón o tripulante que falsificare los títulos certificados de formación y capacitación profesional, sin serlo, o la libreta marítima de inscripción en el registro nacional de la gente de mar, con el propósito de conseguir un puesto de trabajo.
i) Cualquier otro hecho cometido que conllevare la existencia de una maquinación o confabulación dolosa en la colocación de la gente del mar, en su enrolamiento y durante el ejercicio de la actividad laboral en el mar.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 718.-Delitos de contaminación del medio marino y sus penas

1. Será castigado como reo del delito de contaminación del medio marino a la pena de prisión mayor a reclusión menor y multa de tres mil millones de Francos cefas a siete mil millones de Francos cefas el capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval que efectuare intencionada y maliciosamente vertido de hidrocarburos, sustancias liquidas peligrosas transportadas a granel, sustancias peligrosas transportadas en tanques, cisternas o bultos o de residuos y basura, según las reglas de los anexos ratificados por el Gobierno de la República de Guinea Ecuatorial del Convenio MARPOL 73/78.

2. Cuando los hechos a que se refiere en el párrafo anterior fueren cometidos a causa de un siniestro o suceso marítimo, por imprudencia o negligencia del capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval, se le impondrán la pena de prisión menor a prisión mayor y multa de mil millones de Francos cefas a tres mil millones de Francos cefas.

3. Cuando los hechos a que se refiere en los dos párrafos anteriores fueren cometidos más allá del límite del mar territorial de la República de Guinea Ecuatorial, se impondrán las mismas penas y multas al capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval.

4. En el caso de que el capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval no comunicare a la autoridad marítima más próxima de la República de Guinea Ecuatorial sobre cualquier eventualidad del buque en relación a la contaminación del medio marino, incurrirá en la pena de arresto mayor a prisión menor y multa de quinientos mil Francos cefas a mil millones de Francos cefas.

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

Artículo 719.- Delitos contra la ordenación del transporte marítimo

1. Será castigado como reo del delito contra la ordenación del transporte marítimo a la pena de prisión menor a prisión mayor y multa de quinientos mil Francos cefas a cien millones de Francos cefas toda persona, armador, propietario, agente naviero, transportista o porteador, tripulante, capitán o patrón, pasajero del buque que:

a) Realizare actos o actividades que perturben la ordenación de transporte o tráfico marítimo de los buques, embarcaciones y artefactos navales en los espacios marítimos bajo la soberanía o jurisdicción de la República de Guinea Ecuatorial, bloqueando o alterando los canales de entrada y salida de buques, los espacios de fondeo, las rutas de travesía, o provocando la paralización del transporte marítimo o paralizándolo.
b) Desviare el buque, embarcación o artefacto naval o de la carga que transportare.
c) Estableciere intencionadamente falsos canales o rutas para desordenar el funcionamiento del transporte o tráfico marítimo de buques, embarcaciones o artefactos navales.
d) Incumpliere las normas relativas a la navegación reservada.
e) Desobedeciere o incumpliere la obligación del servicio público a requerimiento del órgano competente de la Administración.
f) Introdujere, transportare o traficare drogas, estupefacientes y demás sustancias psicotrópicas a bordo del buque, embarcación o artefacto naval, o utilizare este para su transporte o traslado de un lugar a otro dentro del ámbito nacional o fuera del país.
g) Accediere a zonas marítimas o costas restringidas y no autorizadas para la navegación, o navegare por aguas no autorizadas por el despacho de su puerto de salida.
h) Destruyere o causare deterioro las boyas, balizas y demás señales marítimas para crear vicios o para generar desorden en el funcionamiento del transporte y tráfico marítimo.

portelement

Elimina la filigrana digital ahora

i) Cometiere robo, sustracción u ocultación de bienes naufragados, abandonados o pecios, o se apoderare de ellos y no los entregare a la autoridad marítima, o procediere sin la debida autorización al reflotamiento o extracción de objetos, bienes o buques hundidos.
j) Prestare los servicios de practicaje sin estar autorizado, o actuar de practico sin la debida habilitación.
k) Practicare el intrusismo profesional en cualquier esfera de la actividad del transporte marítimo y de la marina mercante.
l) Negare a presentar a la autoridad marítima los documentos, certificados o la información que le fueren requeridos.
m) Indujere, incitare o facilitare a otros a cometer alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.
n) Cometiere en grado de tentativa alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.

pdfelement

2. Cuando se causare muerte de las personas, que se encuentren o no a bordo del buque, embarcación o artefacto naval, a consecuencia de la comisión del delito contra la ordenación de transporte y tráfico marítimo, se impondrá la pena de reclusión mayor.

Artículo 720.- Delito de difusión de transmisiones no autorizadas desde la alta mar

1. Será castigado como reo del delito de difusión de transmisiones no autorizadas desde la alta mar a la pena de arresto mayor a prisión menor y multa de un millón Francos cefas a cien millones de Francos cefas toda persona, armador, propietario, agente naviero, tripulante, capitán o patrón del buque que produjere, expandiere o dirigiere transmisiones por radio, televisión, internet y demás medios de la tecnología de información y comunicación desde un buque, embarcación, artefacto naval o instalación fija o móvil en alta mar al público en general en violación de los reglamentos internacionales relativos al reparto de frecuencias.

Elimina la filigrana digital ahora

2. Además de las penas y multas previstas en el párrafo anterior, se acordará la confiscación del equipo emisor con todos sus componentes.

Artículo 721.-Delitos contra la policía de la navegación

Será castigado como reo del delito contra la policía de la navegación a la pena de arresto mayor a prisión menor y multa de trescientos mil Francos cefas a veinte millones de Francos cefas el capitán o patrón, oficial o tripulante del buque, embarcación o artefacto naval que:

a) Simulare por siniestro o suceso marítimo la inutilidad o innavegabilidad del buque, embarcación o artefacto naval para obtener algún beneficio a favor del armador, propietario o naviero o para determinar su venta forzosa.
b) Practicare la intrusión en el ejercicio de la profesión de capitán o patrón, oficial de puente o de maquinista de buque, embarcación o artefacto naval.
c) Navegare sin los libros, documentos y certificados obligatorios que debe tener a bordo o no los llevare con las formalidades legales requeridas, o los destruyere.
d) Navegare por aguas o buques no autorizados por su título profesional.
e) Admitiere a bordo pasajeros o carga sin formalidad legal alguna o en número o cantidad superior a la capacidad autorizada para el buque, embarcación o artefacto naval.
f) Emprendiere la navegación sin tener a bordo y en buen estado los elementos y dispositivos de salvamento, los equipos y materiales de seguridad, los instrumentos náuticos, los pertrechos, los víveres demás componentes necesarios.
g) Adulterare los víveres embarcados a bordo para el consumo de la tripulación.

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

h) Enarbolare la bandera, insignia o contraseña ilegitima, de otro Estado o de un Organismo Internacional sin la debida autorización y para crear cierta confusión.
i) Abandonare el mando o gobierno del buque, embarcación o artefacto naval durante la navegación u omitiere las precauciones o diligencias debidas para evitar el apresamiento, destrucción o siniestro o suceso marítimo del mismo.
j) Indujere, incitare o facilitare a otros a cometer alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.
k) Cometiere en grado de tentativa alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.

pdfelement

Artículo 722.- Delitos contra la policía interna del buque

1. Será castigado como reo del delito contra la policía interna del buque a la pena de arresto mayor a prisión menor y multa de trescientos mil Francos cefas a veinte millones de Francos cefas el capitán o patrón, oficial o tripulante del buque, embarcación o artefacto naval que cometiere alguno de los actos ilícitos siguientes:

a) Abandono del buque, embarcación o artefacto naval por el capitán o patrón.
b) Ausencia injustificada del capitán, patrón o del oficial encargado del puente de mando a la entrada o salida del puerto.
c) Abuso de autoridad del capitán, patrón u oficial a los demás miembros de la tripulación o pasajeros.
d) Producción maliciosa de daños, desperfectos o averías al buque, embarcación o artefacto naval y la carga embarcada en el mismo.
e) Inscripción fraudulenta en los libros y documentos que se conserven a bordo del buque, embarcación o artefacto naval.
f) Usurpación de mando del buque, embarcación o artefacto naval.
g) Empréstitos ilegales sobre el buque, embarcación o artefacto naval o su venta ilegal.

Elimina la filigrana digital ahora

h) Sustracción, supresión o desvío de correos o violación de correspondencia postal.
i) Estado de embriaguez habitual en el buque o durante la guardia o servicio.
j) Rebelión, violencia o complot a bordo contra el capitán o patrón.
k) Desobediencia, desacato, resistencia o insubordinación a la autoridad u órdenes del capitán o patrón.
l) Inducción, incitación o facilitación de que se cometa alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.
m) Ejecución o realización de la tentativa alguna de las infracciones penales previstas en los incisos anteriores.

2. Los delitos de asesinato, homicidio, robo, estafa, hurto, violación, estupro o prostitución que se cometieren a bordo de un buque, embarcación o artefacto naval por el capitán, patrón, oficial o por algún miembro de la tripulación. serán castigados con las penas inmediatamente superiores en grado a las señaladas respectivamente a cada uno de ellos en la legislación penal vigente.

3. Se impondrán las penas previstas en los dos párrafos anteriores a los pasajeros que cometieren alguna de las infracciones penales establecidas en los mismos.

Artículo 723.- Delitos contra la policía de los puertos

1. Será castigado como reo de delito contra la policía de puertos a la pena de arresto mayor a prisión menor y multa de Trescientos mil (300.000) francos cefas veinte millones (20.000.000) de Francos cefas, toda persona, armador, propietario, naviero, consignatario, Capitán o Patrón, Oficial, tripulación o pasajero del buque, embarcación o artefacto naval que cometiere alguno de estos actos ilícitos siguientes:

Elimina la filigrana digital ahora

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL SECRETARIO GENERAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

a) Amenaza, intimidación o atentado contra la policía portuaria en el ejercicio de su autoridad y funciones.
b) Desobediencia, desacato, resistencia o insubordinación grave y manifiesta a las órdenes e instrucciones de la policía portuaria.
c) Menoscabo o lesiones a la integridad física a la policía portuaria.
d) Cualquier otro previsto en el Código penal vigente y en la presente Ley.

2. Cuando se causare muerte a consecuencia de estos delitos se impondrá al reo a la pena de reclusión mayor.

Artículo 724.- Delitos relativos a los polizones

1.Será castigado como reo del delito relativo a polizones a la pena de arresto mayor o multa del cuádruplo de los gastos realizados por el capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval y a la devolución de los gastos de manutención durante el viaje toda persona que penetrare clandestinamente a bordo de un buque, embarcación o artefacto naval, se encontrare en el mismo sin que figure en el rol de la tripulación, desprovisto del título de transporte, no habiendo sido recogida a bordo tras una operación de auxilio o salvamento o por cualquier otro motivo legítimo, o continuare clandestinamente a bordo del mismo, con el propósito de viajar del puerto de salida a otro de destino sin cumplir las formalidades necesarias.

2. El capitán o patrón, oficial o cualquier tripulante que consintiere la presencia de polizones a bordo del buque, embarcación o artefacto naval, o los ocultare o no los entregare a la autoridad marítima, incurrirá en la pena de arresto mayor o multa del quíntuplo de los gastos de manutención y repatriación del polizón por inmigración ilegal.

3. El capitán o patrón del buque, embarcación o artefacto naval y, en su caso, el armador, propietario, naviero o su representante o consignatario quedará

Elimina la filigrana digital ahora

obligado a abonar el importe de todos los gastos de manutención y repatriación del polizón transportado.

Artículo 725.- Faltas penales marítimas sus penas

Serán consideradas faltas penales marítimas las acciones u omisiones leves cometidas por el capitán o patrón, oficial, tripulante o por cualquier pasajero del buque, embarcación o artefacto naval, o por cualquier otra persona, que no constituyan delito de los previstos en la presente ley ni en el código penal vigente, y se castigarán con la pena de arresto menor o multa de cinco mil Francos cefas. a tres millones Francos cefas.

pdfelement

Artículo 726.-Penas accesorias

1. A los responsables de las infracciones penales previstas en la presente ley se les impondrán las accesorias de suspensión o inhabilitación de la profesión, la confiscación de los instrumentos del delito y demás establecidas en el código penal vigente, según los casos.

2. Asimismo, se ordenará la anotación de la pena impuesta en el correspondiente asiento del registro nacional de la gente del mar cuando se tratare de un marino.

Artículo 727.- Graduación de las penas

Para la apreciación y graduación de las responsabilidades derivadas de las infracciones penales marítimas previstas en la presente ley y para la aplicación y cumplimiento de las penas impuestas a los infractores se ajustará a lo dispuesto en la legislación penal vigente.

Artículo 728.- Competencia

1. Serán competentes para la investigación e instrucción de las diligencias previas o preparatorias de las causas sobre las infracciones penales marítimas

Elimina la filigrana digital ahora

previstas en la presente ley la autoridad marítima nacional o territorial y, en su caso, el juzgado de instrucción del lugar en que se haya cometido el hecho.

2. Para el inicio de las actuaciones judiciales será competente el Fiscal General de la República tras recibir las diligencias practicadas y el expediente remitido por la autoridad marítima, quien hará sus propias averiguaciones para la comprobación del hecho punible.

3. La jurisdicción penal ordinaria de la República de Guinea Ecuatorial será competente para la instrucción del correspondiente sumario y enjuiciamiento de la causa, salvo disposición especial en contrario.

Artículo 729.-Responsabilidad civil

La responsabilidad civil directa o subsidiaria derivada de las infracciones penales marítimas previstas en la presente ley se ajustará a las disposiciones de la legislación penal vigente.

Artículo 730.-Prescripción de acciones y penas

Las acciones penales y las penas previstas en la presente Ley prescriben conforme a lo dispuesto en la legislación penal vigente.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

Primera. - las faltas y delitos marítimos cometidos hasta la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, se conocerán conforme a lo previsto en la Legislación Penal vigente.

Segunda. - hasta tanto entren en funcionamiento los diferentes Órganos y Cuerpos Especiales contemplados en la Ley, las atribuciones y funciones que a éstos les correspondan, serán ejercidas por el Ministerio Encargado de la Marina Mercante.

Elimina la filigrana digital ahora

República de Guinea Ecuatorial
PRESIDENCIA

Núm. .....
Ref. .....
Secc.....

DISPOSICIÓN ADICIONAL:

Única. - Se faculta al Gobierno dictar cuantas disposiciones sean necesarias para la mejor aplicación de la presente Ley.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA:

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a la presente Ley.

DISPOSICIÓN FINAL:

La presente Ley entra en vigor a partir de su publicación en el Boletín Oficial del Estado y por los Medios Informativos Nacionales.

Dado en Malabo, a ocho días del mes de Julio del año dos mil veinte.

POR UNA GUINEA MEJOR

REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
EL PRESIDENTE

OBIANG NGUEMA MBASOGO

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

Excmo. Señor Ministro de Transportes, Correos y Telecomunicaciones.

Elimina la filigrana digital ahora

República de Guinea Ecuatorial
PRESIDENCIA

PAGINADO INDICE

TITULOS **Páginas**

EXPOSICION DE MOTIVOS Página 1

TITULO I DISPOSICIONES GENERALES **paginas 2/14**

Artículo 1: Objeto
Artículo 2: Ámbito de Aplicación
Artículo 3: Exclusión del ámbito de Aplicación
Artículo 4: Definiciones
Artículo 5: Fuentes e Interpretación de la ley
Artículo 6: Promoción y Desarrollo de la Actividad de la Marina Mercante
Artículo 7: Protección de la Navegación Libre
Artículo 8: Del Servicio Público de Salvamento Marítimo y Protección del medio Ambiente Marino
Artículo 9: establecimiento de Obligaciones de Servicio Publico
Artículo 10: Obligación de enarbolar la Bandera y Hacer visibles su Nombre y Matricula
Artículo 11: Medidas de Garantía de la Navegación Marítima del medio Marino
Artículo 12: Autorización de Entrada, Permanencia y Despacho
Artículo 13: Situación de Peligro a Bordo
Artículo 14: Prevención de Actividades Ilícitas y Tráficos prohibidos
Artículo 15: Hundimiento y Desguace de Buques
Artículo 16: Asistencia a los Buques de Arribada Forzosa
Artículo 17: Actuaciones respecto al Procedimiento Judicial o Administrativo de Buques
Artículo 18: Propiedad de Buques Abandonados
Artículo 19: Restricción y Prohibición de la Navegación
Artículo 20: Régimen de Paso Inocente

TITULO II DE LA AUTORIDAD MARITIMA **paginas 14/21**

Artículo 21: Potestad Soberana de la Autoridad Marítima Nacional
Artículo 22: Autoridad Marítima Nacional
Artículo 23: Ejercicio de la Autoridad Marítima
Artículo 24: Competencias del Ministerio Encargado de la Marina Mercante
Artículo 25: Competencias de las Direcciones Generales
Artículo 26: Del comité Nacional de Seguridad y Protección Marítima
Artículo 27: Inspección Marítima
Artículo 28: Competencias de las Delegaciones Regionales y Provinciales
Artículo 29: Competencias y Funciones de la Capitanía del Puerto
Artículo 30: Extensión de las competencias de la capitanía del Puerto
Artículo 31: Creación
Artículo 32: Funciones
Artículo 33: Requisitos

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

TITULO III DE LOS BUQUES Y EMPRESAS MARITIMAS **paginas 21/41**

Artículo 34: Obligación General
Artículo 35: Obligación de Inscripción de los demás Registros
Artículo 36: Carácter del Registro de Buques y Empresas Marítimas
Artículo 37: Baja automática y simultanea del Registro de Buques y Empresas
Artículo 38: Póliza de Seguro de la Responsabilidad civil
Artículo 39: Negocios jurídicos y derechos sobre el Buque
Artículo 40: Naturaleza Jurídico-Registral de los buques, embarcaciones, artefactos navales plataformas
Artículo 41: Identificación e individualización del Buque
Artículo 42: Partes, Pertenencias y accesorios del Buque
Artículo 43: Adquisición del Buque
Artículo 44: Copropiedad de los buques, embarcaciones y artefactos navales
Artículo 45: Transmisión de la propiedad del buque
Artículo 46: Dotación de los buques
Artículo 47: Inscripción del buque en el Registro
Artículo 48: Matricula del Buque
Artículo 49: Requisitos para la Matricula del buque
Artículo 50: Solicitud de la matricula del buque
Artículo 51: Expedición de Certificado de la Matricula del Buque
Artículo 52: Abanderamiento y Nacionalidad de Buques
Artículo 53: Uso del pabellón nacional
Artículo 54: Efectos del Abanderamiento
Artículo 55: Abanderamiento provisional de buques
Artículo 56: Abanderamiento temporal de buques
Artículo 57: La pérdida de la nacionalidad de procedencia
Artículo 58: Comienzo y cese del Abanderamiento temporal de Buques
Artículo 59: Baja del Registro a causa de Detenciones
Artículo 60: Denegación del Abanderamiento de buques
Artículo 61: Garantías Reales en caso de cambio definitivo de Pabellón
Artículo 62: Garantías Reales en caso de cambio temporal del Pabellón
Artículo 63: Certificado y Documentos obligatorio de los buques nacionales
Artículo 64: Expedición, renovación y retirada de certificados y documentos
Artículo 65: Conservación, custodia y exhibición de certificados y documentos
Artículo 66: inscripción de embarcaciones de recreo y tradicionales
Artículo 67: Empresas Marítimas
Artículo 68: Inscripción en el Registro de Buques y Empresas Marítimas
Artículo 69: Responsabilidad Civil
Artículo 70: Obligaciones específicas de la empresa consignataria de buque
Artículo 71: Importación y exportación de buques
Artículo 72: Explotación naviera
Artículo 73: Conferencias marítimas
Artículo 74: Obligaciones de información y consulta
Artículo 75: Obligación general
Artículo 76: principios rectores de la inscripción de buques y empresas marítimas

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 77: Bienes y actos inscribibles
Artículo 78: Inscripción de buques
Artículo 79: Exclusión de la obligación de inscripción de buques
Artículo 80: cancelación del asiento o folio registral de buque
Artículo 81: Efectos del cambio de matrícula y temporal de pabellón
Artículo 82: Impugnabilidad de derechos inscritos de los buques de recreo y deportivos

TITULO IV DE LA TRIPULACION DEL BUQUE, SU FORMACION Y TITULACION paginas 41/59

Artículo 83: Tripulación de los buques
Artículo 84: Dotación mínima de seguridad para los buques
Artículo 85: Tripulación de a bordo del buque
Artículo 86: Nacionalidad de la tripulación del buque
Artículo 87: Embarque y desembarque de la tripulación
Artículo 88: Contrato de alojamiento marítimo
Artículo 89: periodo de prueba
Artículo 90: Refrendo del contrato de alojamiento marítimo
Artículo 91: Seguridad social
Artículo 92: Contratación fraudulenta de los marinos
Artículo 93: validez y nulidad del contrato de alojamiento marítimo
Artículo 94: Terminación del contrato de alojamiento marítimo
Artículo 95: Obligaciones de preaviso
Artículo 96: Liquidación del tripulante
Artículo 97: Indemnización al tripulante
Artículo 98: Obligaciones del tripulante
Artículo 99: Obligaciones del armador
Artículo 100: Responsabilidad solidaria de los armadores y sus representantes en contratación de tripulantes
Artículo 101: Desaparición del tripulante y sus efectos
Artículo 102: Registro de la gente del mar
Artículo 103: Obligación general de la gente del mar
Artículo 104: Registro del personal marítimo de los buques pesqueros
Artículo 105: Practica de la inscripción de la gente del mar
Artículo 106: Requisitos para la inscripción de la gente del mar
Artículo 107: Expedición de libreta marítima y demás documentos
Artículo 108: Baja del registro de buques y empresas marítimas
Artículo 109: Obligación general de formación y capacitación
Artículo 110: Formación de los profesionales del sector pesquero
Artículo 111: Programas de formación de la gente del mar
Artículo 112: Titulación y certificación obligatoria
Artículo 113: Profesionales del sector pesquero
Artículo 114: Expedición y registro de títulos y certificados
Artículo 115: Control y verificación de la titulación de la tripulación de buques
Artículo 116: Medidas aplicables en caso irregularidades en la formación y titulación de la tripulación de buques nacionales y extranjeros

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 117: Medidas de protección de la gente del mar
Artículo 118: Designación del capitán
Artículo 119: Requisitos del capitán
Artículo 120: Competencias del capitán
Artículo 121: Prioridad del criterio profesional del capitán
Artículo 122: Sustitución del capitán
Artículo 123: Obligaciones del capitán para la seguridad del buque
Artículo 124: Observancia de las ordenes de los buques de las fuerzas armadas y seguridad del estado
Artículo 125: Obligación de comunicar accidentes
Artículo 126: Actuación en ausencia de autoridades competentes en el extranjero
Artículo 127: Actuación en calidad de autoridad publica
Artículo 128: Facultades en materia de registro civil
Artículo 129: Extensión de certificado de defunción e inventario de los bienes del fallecido
Artículo 130: Conservación y destino de los cadáveres
Artículo 131: Custodia y entrega de bienes y de documentación
Artículo 132: Valor de los asientos de diario de navegación
Artículo 133: Representación del armador por el capitán
Artículo 134: Actuación del capitán en caso de necesidad
Artículo 135: Facultad de redacción de protesta de mar
Artículo 136: Responsabilidad del capitán en las maniobras portuarias

TITULO V DE LA NAVEGACION MARITIMA **paginas 59/82**

Artículo 137: Régimen del dominio público Marítimo
Artículo 138: Espacios Marítimos bajo la Soberanía o Jurisdicción Nacional
Artículo 139: Aguas Interiores
Artículo 140: Mar Territorial
Artículo 141: Zona Contigua
Artículo 142: Zona económica exclusiva
Artículo 143: Organización del Tráfico Marítimo
Artículo 144: Disposición común a los buques para la navegación
Artículo 145: Obligaciones de los buques Nacionales
Artículo 146: Tipos de navegación Marítima
Artículo 147: Navegación de cabotaje y su carácter reservado
Artículo 148: Navegación de altura o exterior
Artículo 149: Navegación de Servicio
Artículo 150: Navegación de Pesca
Artículo 151: Navegación Auxiliar
Artículo 152: Navegación para la Investigación Científica
Artículo 153: Navegación de Circulación
Artículo 154: Navegación de Recreo
Artículo 155: Navegación Interior
Artículo 156: Navegación de Línea Regular y no Regular
Artículo 157: Navegación de buques de Estado y de Guerra
Artículo 158: Prohibición de detención y fondeo fuera de las zonas Portuarias

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 159: Exhibición del pabellón
Artículo 160: Navegación de submarinos y demás vehículos sumergibles
Artículo 161: Deber de prevención e información de registro en la navegación
Artículo 162: Balizamiento y zona de seguridad de navegación
Artículo 163: Navegación de buques que comporten riesgos especiales
Artículo 164: suspensión del paso inocente
Artículo 165: Ejercicio del derecho de persecución y de visita
Artículo 166: Detención y conducción del buque a puerto nacional
Artículo 167: Ejercicio de la jurisdicción civil en el mar territorial
Artículo 168: Ejercicio de la jurisdicción penal en el mar territorial
Artículo 169: Intervención a petición del capitán o representante Diplomático o Consular
Artículo 170: Notificación al agente Diplomático o Consular
Artículo 171: Prohibición de detenciones injustificadas y pagos arbitrarios
Artículo 172: Sobrevuelo de aeronaves extranjeras
Artículo 173: Competencias de la autoridad marítima nacional
Artículo 174: Competencia de la autoridad portuaria
Artículo 175: Entrada en puerto
Artículo 176: Preaviso de llegada del buque
Artículo 177: Prohibición de entrada y cierre temporal de puertos
Artículo 178: Entrada y estancia de buques de propulsión nuclear
Artículo 179: Entrada y estancia de buques que transporten sustancias radioactivas o mercancías peligrosas
Artículo 180: Arribada forzosa
Artículo 181: Régimen general de visita y de estadía
Artículo 182: Presentación de documentos de los buques
Artículo 183: Información obligatoria sobre la presencia de polizones
Artículo 184: Tripulación de seguridad y los buques en puerto y fondeo
Artículo 185: Atraque, amare y fondeo de buques inactivos
Artículo 186: Empleo de medios radioelectrónicos a bordo
Artículo 187: Despacho de buque
Artículo 188: Despacho de embarcaciones de pesca
Artículo 189: Despachos de embarcaciones deportivas y de recreo
Artículo 190: Indemnización y reparación por daños al dominio público marítimo o portuario
Artículo 191: Jurisdicción sobre buques extranjeros
Artículo 192: inmunidad
Artículo 193: Navegación por aguas interiores marítimas y entrada en puerto
Artículo 194: Submarinos extranjeros de estado
Artículo 195: Navegación de buques o submarinos extranjeros de estado con riesgos especiales
Artículo 196: Actividades prohibidas a los buques de extranjeros de estado
Artículo 197: Medidas respecto a los buques de guerra de otros estados
Artículo 198: Finalidad y régimen gestión del servicio de practicaje
Artículo 199: Extensión de la obligación del servicio de practicaje
Artículo 200: Obligación de prestación de servicio de practicaje a los buques
Artículo 201: Habilitación, función y formación del practico
Artículo 202: Competencia de la autoridad portuaria
Artículo 203: Competencia de la autoridad marítima

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 204: Régimen económico
Artículo 205: Responsabilidad de los prácticos
Artículo 206: Finalidad del servicio de remolque
Artículo 207: Régimen económico
Artículo 208: Responsabilidad civil

TITULO VI DE LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACION paginas 83/95

Artículo 209: Obligación general
Artículo 210: Competencia y función de policía de la navegación
Artículo 211: Policía portuaria y sus funciones
Artículo 212: Sistema de socoro y seguridad de la navegación
Artículo 213: Requisitos de seguridad de los buques
Artículo 214: Requisito de seguridad para las embarcaciones tradicionales
Artículo 215: Inspección y control de seguridad de los buques
Artículo 216: Personal habilitado para inspección y control de buques
Artículo217: Competencia de los inspectores de los buques
Artículo 218: Prohibición y suspensión de operaciones y de salida del buque
Artículo 219: Recurso contra la decisión de los inspectores de buques
Artículo220: Coste de las inspecciones
Artículo 221: Certificados de seguridad, su expedición y renovación
Artículo 222: Efectos de los certificados
Artículo 223: Exhibición de los certificados
Artículo 224: competencia de la autoridad marítima nacional
Artículo 225: Inspección de buques extranjeros
Artículo 226: Presunción de cumplimiento de las normas de seguridad
Artículo 227: Detención de buque extranjeros
Artículo 228: Autorización y reconocimiento
Artículo 229: Responsabilidad de la autoridad marítima nacional
Artículo 230: función de las sociedades de clasificación y organizaciones reconocidas
Artículo 231: Obligación de las empresas marítimas y autoridades portuarias
Artículo232: Responsabilidad de las sociedades de clasificación y organizaciones reconocidas
Artículo 233: Requisitos de protección marítima de los buques nacionales
Artículo 234: Control de buques a efecto de protección marítima
Artículo 235: requisitos de protección de las instalaciones portuarias
Artículo 236: Competencia de la autoridad marítima
Artículo 237: servicio de señalización, marítima y ayudas a la navegación
Artículo 238: Competencia de la autoridad marítima nacional
Artículo 239: competencia de la autoridad portuaria
Artículo 240: Inspección de los sistemas y dispositivos para la navegación marítima
Artículo 241: obligación de información de información
Artículo 242: Creación y finalidad
Artículo 243: Fuentes de financiación
Artículo 244: Obligación de los operadores
Artículo 245: regulación de la estructura y funcionamiento

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

TITULO VII PROTECCION DE MEDIO MARINO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION MARINA
Páginas 95/102

Artículo 246: Obligación común a los buques
Artículo 247: Competencia de la autoridad marítima nacional
Artículo 248: Plan nacional de preparación y lucha contra la contaminación
Artículo 249: Plan de prevención y lucha contra la contaminación a bordo de los buques
Artículo 250: Colaboración con las autoridades del medio ambiente
Artículo 251: Colaboración internacional
Artículo 252: Excepciones a la prohibición de descarga y vertido al mar
Artículo 253: Obligación de notificar actos de contaminación
Artículo 254: obligación de información de los terminales marítimos privados
Artículo 255: inspección de buques
Artículo 256: Certificado de prevención de la contaminación de buques
Artículo 257: investigación de sucesos de contaminación
Artículo 258: Servicio de recepción de residuos en los puerto
Artículo 259: seguro obligatorio por daños debidos a la contaminación
Artículo 260: Prohibición de descarga de aguas sucias al mar
Artículo 261: Prohibición de alojar basura al mar
Artículo 262: Prohibición de vertido de desechos al mar
Artículo 263: Permiso para el vertido de derechos
Artículo 264: Sanción a los infractores
Artículo 265: Prohibición de vertido y descarga de hidrocarburos al mar
Artículo 266: Libro de registro de hidrocarburos
Artículo 267: Prohibición de vertido y descarga de sustancias nocivas, peligrosas y perjudiciales a granel o en bultos al mar
Artículo 268: Ley aplicable
Artículo 269: Responsables del daño por contaminación
Artículo 270: Indemnización de daños por contaminación
Artículo 271: Acción del perjudicado contra la aseguradora

TITULO VIII DE LA PROPIEDAD DE LOS BUQUES **Paginas 103/121**

Artículo 272: Condición de armador, propietario y de naviero
Artículo 273: Presunción del armador
Artículo 274: Propiedad del buque y sus componentes
Artículo 275: Documento público de propiedad del buque
Artículo 276: Modos de adquisición de la propiedad del buque
Artículo 277: Naturaleza y forma de contrato de construcción naval
Artículo 278: Reparación y remodelación de buques
Artículo 279: Forma de pago del precio
Artículo 280: Obligación de construir
Artículo 281: Perdida del buque durante la construcción
Artículo 282: Obligación de entrega de recepción
Artículo 283: Demora en la entrega y denegación de recepción

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 284: Adquisición del dominio
Artículo 285: Vicios y defectos ocultos
Artículo 286: Prescripción de acciones
Artículo 287: Régimen y forma de contrato de compraventa de buques
Artículo 288: Pago del precio
Artículo 289: Adquisición de la propiedad y eficacia frente a terceros
Artículo 290: Perdida, riesgos, saneamiento y caducidad de acción
Artículo 291: Adquisición de propiedad del buque por buena fe
Artículo 292: Adquisición de propiedad del buque por su abandono
Artículo 293: declaración de amarre y fondeo temporal
Artículo 294: Declaración de abandono del buque por el armador
Artículo 295: Declaración de abandono del buque por la autoridad marítima
Artículo 296: Naturaleza y constitución de copropiedad naval
Artículo 297: Facultades de los copropietarios
Artículo 298: Designación del administrador de la copropiedad naval
Artículo 299: Derechos de copropietario sobre la cuota indivisa
Artículo 300: Derecho de adquisición preferente de la cuota indivisa
Artículo 301: Disolución o resolución de la propiedad Naval
Artículo 302: Régimen Jurídico de los privilegios Marítimos
Artículo 303: Prelación de los privilegios Marítimos
Artículo 304: Extensión de los privilegios marítimos sobre la flota
Artículo 305: Privilegios sobre el buque en construcción o reparación
Artículo 306: Privilegios sobre la mercancía transportada con el buque
Artículo 307: Otros privilegios Marítimos
Artículo 308: Inscripción de privilegios marítimos
Artículo 309: Extinción de privilegios marítimos
Artículo 310: Exclusión de los privilegios marítimos
Artículo 311: Ejecución de los privilegios marítimos
Artículo 312: Naturaleza y Finalidad de la Hipoteca naval
Artículo 313: Constitución de la hipoteca sobre el buque
Artículo 314: Hipoteca sobre buque de construcción
Artículo 315: Legitimidad y capacidad para la construcción de la hipoteca naval
Artículo 316: Efectos de la hipoteca naval
Artículo 317: Formalidades del contrato de hipoteca naval
Artículo 318: Formulación de otros acuerdo en el contrato
Artículo 319: Inscripción de la hipoteca naval en el contrato
Artículo 320: Inscripción de créditos refaccionados en el registro
Artículo 321: Extensión de la hipoteca naval
Artículo 322: Subsistencia integra de la hipoteca naval
Artículo 323: Notificación de la hipoteca nava
Artículo 324: Exclusión de la indemnización de seguro de la hipoteca naval
Artículo 325: Derecho de retención del buque
Artículo 326: Ejercicio del derecho de hipoteca
Artículo 327: Ejecución de hipoteca naval
Artículo 328: Prescripción y caducidad
Artículo 329: Hipoteca sobre buques extranjeros

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

República de Guinea Ecuatorial
PRESIDENCIA

REPÚBLICA DE GUINEA ECUATORIAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES, CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
EL SECRETARIO GENERAL

TITULO IX DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACION DEL BUQUE paginas 121/ 153

Artículo 330: Régimen aplicable
Artículo 331: Modalidades de contratos para utilización del buque
Artículo 332: Obligaciones de gestión náutica y comercial
Artículo 333: Visados de contratos con autoridad marítima nacional
Artículo 334: Naturaleza y forma del contrato
Artículo 335: Obligaciones del arrendador
Artículo 336: Obligaciones del arrendatario
Artículo 337: Enajenación del buque arrendado
Artículo 338: Perturbación del uso del buque arrendado
Artículo 339: Subarriendo del buque y cesión del arriendo
Artículo 340: Obligaciones de pago del precio en subarriendo
Artículo 341: Efectos del contrato de cesión de arriendo
Artículo 342: Prescripción de acciones
Artículo 343: Naturaleza y finalidad
Artículo 344: Modalidades de arrendamiento
Artículo 345: Carácter imperativo de las disposiciones sobre arrendamiento de buques deportivos y de recreo
Artículo 346: Demora en la entrega del buque
Artículo 347: Prevalencia del criterio profesional del Patrón
Artículo 348: Obligación del arrendatario de informar de los daños sufridos
Artículo 349: Seguro Obligatorio
Artículo 350: prescripción de acciones
Artículo 351: Naturaleza y forma del contrato de fletamento
Artículo 352: Fletamento por tiempo determinado y por viaje
Artículo 353: Fletamento a casco desnudo
Artículo 354: Fletamento en régimen de conocimiento de embarque
Artículo 355: Subfletamento
Artículo 356: Contratación del transporte por el fletador
Artículo 357: Contratos de volumen
Artículo 358: Peculiaridad del contrato de transporte multimodal
Artículo 359: Contrato del buque para fines distintos del transporte de mercancías
Artículo 360: Obligaciones del porteador
Artículo 361: Incumplimiento de puesta a disposición del buque
Artículo 362: Puerto pactado para la puesta a disposición del buque
Artículo 363: Designación del puerto y responsabilidad derivada
Artículo 364: Designación del muelle o lugar de carga y responsabilidad derivada
Artículo 365: Obligaciones del fletador en operaciones de carga y estiba
Artículo 366: Obligaciones del fletador en operaciones de desestiba y descarga
Artículo 367: Carga sobre cubierta
Artículo 368: Realización del viaje y demora en su inicio
Artículo 379: Responsabilidad del porteador por la desviación del buque
Artículo 370: Obligación de custodia de la mercancía transportada
Artículo 371: Custodia de mercancía en puerto no de destino por arribada forzosa

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 372: Condiciones de seguridad del puerto de destino
Artículo 373: Obligación de entrega de mercancía
Artículo 374: Obligaciones del fletador
Artículo 375: Prohibición de embarque clandestina
Artículo 376: Prohibición de embarque de mercancías peligrosas sin declaración ni consentimiento
Artículo 377: Regulación del flete
Artículo 378: Regulación del flete de mercancías perdida o averiada
Artículo 379: Privilegio del crédito por el flete
Artículo 380: Derecho de retención y depósito de mercancías
Artículo 381: plancha y su computo
Artículo 382: Computo independiente de los plazos de carga y descarga
Artículo 383: Demora en la carga o descarga de la mercancía, su duración y computo
Artículo 384: Indemnización de daños y perjuicios por demora
Artículo 385: Causas de extinción anticipada del contrato
Artículo 386: Extinción del contrato por impedimento durante el viaje
Artículo 387: Modificación del destino por el fletador
Artículo 388: efectos de venta del buque
Artículo 389: Responsabilidad del porteador por perdida, daños o retrasos
Artículo 390: Repetición del porteador contractual contra el porteador efectivo
Artículo 391: Limitación de responsabilidad por la custodia y conservación de la mercancía
Artículo 392: Limitación de responsabilidad por perdida o daño
Artículo 393: Retraso en la entrega de la mercancía
Artículo 394: Limitación de responsabilidad por retraso en la entrega de mercancía
Artículo 395: Responsabilidad en el transporte de animales vivos
Artículo 396: Responsabilidad de porteadores sucesivos
Artículo 397: notificación de protestas al porteador
Artículo 398: Prescripción de acciones y su computo
Artículo 399: Naturaleza y emisión del conocimiento de embarque
Artículo 400: Obligación y entrega del conocimiento de embarque
Artículo 401: Pluralidad de conocimiento
Artículo 402: Contenido del conocimiento de embarque
Artículo 403: Obligación de forma del conocimiento de embarque
Artículo 404: Efectos de la transmisión del conocimiento de embarque
Artículo 405: Entrega de mercancía al tenedor legitimo
Artículo 406: Carácter de título del conocimiento de Embarque
Artículo 407: Sustitución del conocimiento de embarque en soporte papel o electrónico
Artículo 408: Efectos de la sustitución del conocimiento de embarque
Artículo 409: Protección del adquirente de buena fe
Artículo 410: Retención mercancía por impago del flete
Artículo 411: Fuerza probatoria del conocimiento de embarque
Artículo 412: Reservas con y sin comprobación y su eficacia
Artículo 413: Acción del porteador contra el cargador y las cartas de garantía
Artículo 414: Aplicación de las normas relativas al conocimiento de embarque al documento del transporte multimodal
Artículo 415: Régimen de las cartas de porte marítimo

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 416: Contenido de la carta del porte marítimo
Artículo 417: Fuerza probatoria de la carta de porte marítimo
Artículo 418: Entrega de mercancía en caso de carta de porte marítimo
Artículo 419: naturaleza y régimen aplicable
Artículo 420: Billete de pasaje y su contenido
Artículo 421: Sustitución de billetes de pasaje por ticket
Artículo 422: emisión del billete de pasaje
Artículo 423: Obligaciones del porteador
Artículo 424: Responsabilidad del porteador por la interrupción del viaje
Artículo 425: Derechos del pasajero
Artículo 426: Obligaciones del pasajero
Artículo 427: Equipaje, su clasificación y registro
Artículo 428: Prohibición de embarque de equipaje con contenidos peligrosos
Artículo 429: privilegio y derecho de retención
Artículo 430: Extinción del contrato de pasaje marítimo
Artículo 431: Régimen de limitaciones de responsabilidad del porteador
Artículo 432: Seguro obligatorio para buque de transporte de pasajeros
Artículo 433: Naturaleza y modalidades del contrato de remolque
Artículo 434: Peculiaridad del remolque de transporte
Artículo 435: Particularidad del remolque maniobra
Artículo 436: Responsabilidad por daños causados en el remolque
Artículo 437: Remolque de fortuna y derecho a remuneración al remolcador
Artículo 438: Prescripción de acciones

TITULO X DE LOS CONTRATOS AUXILIARES EN LA EXPLOTACION DE BUQUES paginas 53/158

Artículo 439: Naturaleza del contrato de gestión naval
Artículo 440: Régimen aplicable en la gestión naval
Artículo 441: Obligación del gestor naval
Artículo 442: Responsabilidad solidaria extracontractual
Artículo 443: Naturaleza y régimen jurídico del contrato de consignación
Artículo 444: Firma de conocimiento de embarque y sus efectos
Artículo 445: Responsabilidad por daños a la mercancía o por su perdida
Artículo 446: Actuación del consignatario como transitario u operador de carga
Artículo 447: Naturaleza del contrato de practicaje portuaria
Artículo 448: Obligaciones reciprocas del capitán y el práctico
Artículo 449: Preeminencia de la responsabilidad del capitán en practicaje
Artículo 450: Responsabilidad o daños causados en la ejecución del practicaje
Artículo 451: Contenido del contrato de manipulación portuaria
Artículo 452: Legitimidad del cargador y otros para contratar
Artículo 453: Documentos de recepción de mercancía por el operador
Artículo 454: Obligaciones del operador portuario sobre protestas
Artículo 455: Derecho de retención de mercancía por el pago
Artículo 456: Responsabilidad del operador portuario
Artículo 457: Limitación de la responsabilidad del operador portuario
Artículo 458: Legitimación activa en acciones contra el operador portuario

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 459: Prescripción de acciones

TITULO XI DE LOS SINIESTROS MARITIMOS Y SU INVESTIGACION **paginas 159/177**

Artículo 460: Supuestos y régimen aplicable a los siniestros marítimo
Artículo 461: obligación de notificación de siniestro marítimo
Artículo 462: Obligación de investigación de los siniestros marítimos
Artículo 463: Naturaleza y régimen jurídico de abordaje
Artículo 464: Responsabilidad del armador o propietario del abordaje
Artículo 465: Responsabilidad en caso de culpa compartida de los buques
Artículo 466: Responsabilidad de armadores frente a terceros
Artículo 467: Exigencia de responsabilidad al armador y su derecho de oposición
Artículo 468: Prescripción de acciones
Artículo 469: Acto de avería gruesa
Artículo 470: Deber de contribución a la avería gruesa
Artículo 471: Responsabilidad del acto de la avería gruesa
Artículo 472: Derecho del armador de retención de la mercancía
Artículo 473: Liquidación de la avería gruesa y sus efectos
Artículo 474: Libertad de pactos sobre liquidación de avería gruesa
Artículo 475: Averías particulares
Artículo 476: prescripción de acciones
Artículo 477: Identificación y consideración
Artículo 478: Encalladura del buque
Artículo 479: Incendio del buque
Artículo 480: Vuelco del buque
Artículo 481: Perdida del buque
Artículo 482: Naturaleza y régimen jurídico aplicable
Artículo 483: Salvamento de buques de estado
Artículo 484: Contratos de salvamento marítimo
Artículo 485: Derecho a premio y su excepción
Artículo 486: Pago del premio
Artículo 487: Reparto del premio entre armador y tripulación
Artículo 488: Prohibición de prestación de servicios de salvamento y sus efectos
Artículo 489: Derecho de retención del buque y bienes salvados
Artículo 490: Intervención de la autoridad marítima
Artículo 491: Inmunidad de buques y cargamento de estados extranjeros
Artículo 492: Bienes salvados de propiedad desconocida
Artículo 493: Régimen jurídico aplicable
Artículo 494: Prohibición de arrojar objetos al mar y zonas de navegación
Artículo 495: Obligación de notificación a la autoridad marítima
Artículo 496: Comunicación por la Autoridad marítima a los propietarios
Artículo 497: Deber de balizamiento y de prevención de la contaminación
Artículo 498: Obligación de extracción de buques naufragados o hundidos
Artículo 499: Derechos de propiedad de buques y bienes naufragados o hundidos
Artículo 500: Prescripción adquisitiva a favor de estado y su interrupción
Artículo 501: Régimen de las operaciones de exploración y extracción

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 502: Solicitud de autorización de exploración o extracción
Artículo 503: Exploración o extracción de buques o bienes propiedad del estado
Artículo 504: Exploración o extracción de bienes de comercio prohibido o restringido
Artículo 505: Propiedad, exploración o extracción de buques de estado
Artículo 506: Régimen del patrimonio cultural subacuático situado fuera del mar territorial
Artículo 507: Finalidad de la investigación de los siniestros marítimos
Artículo 508: Competencia de la autoridad marítima nacional
Artículo 509: Obligación de investigar los siniestros marítimos
Artículo 510: Obligación del capitán de levantar acta del siniestro marítimo
Artículo 511: Principios de investigación
Artículo 512: Facultades de investigadores
Artículo 513: Notificación a las partes y al estado de pabellón o ribereño
Artículo 514: Notificación sobre el incendio de la investigación
Artículo 515: Pruebas del siniestro o suceso marítimo
Artículo 516: Informe de la investigación
Artículo 517: Resolución sobre siniestro o sucesos marítimos
Artículo 518: Responsabilidad civil y penal derivada de siniestro marítimo

TITULO XII DE LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD EN EL COMERCIO MARITIMO
Páginas 178/182

Artículo 519: Régimen general de limitación de responsabilidad
Artículo 520: Exclusión de limitación a los artefactos navales y plataformas fijas
Artículo 521: Regímenes especiales de limitación
Artículo 522: Reclamaciones sujetas a limitación
Artículo 523: Reclamaciones excluidas de limitación
Artículo 524: Calculo de limite general de indemnización
Artículo 525: Cuantía de limite especial para caso de muertes o lesiones
Artículo 526: Prohibición de reducción de la cuantía de indemnización
Artículo 527: Conversión del derecho especial de giro a la moneda nacional
Artículo 528: Concurrencia de acreedores y distribución de fondos de limitación
Artículo 529: Subrogación
Artículo 530: Constitución de fondo de limitación y responsabilidad
Artículo 531: Uso y destino del fondo de limitación
Artículo 532: Efecto de la constitución del fondo de limitación
Artículo 533: Caducidad del derecho a limitar la responsabilidad

TITULO XIII DE LOS SEGUROS MARITIMOS **paginas 182/197**

Artículo 534: Régimen aplicable al seguro marítimo
Artículo 535: Interés asegurado y modalidades de seguro marítimo
Artículo 536: Seguro del buque y su interés asegurado
Artículo 537: Seguro del flete y su interés
Artículo 538: Seguro de cargamento o mercancía y su interés
Artículo 539: Seguro de responsabilidad civil y su interés
Artículo 540: Correlación del valor del interés asegurado de la indemnización
Artículo 541: Póliza de seguro del buque y presunción de su valor declarado

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 542: Seguro múltiple y sus efectos
Artículo 543: Coaseguro y sus efectos
Artículo 544: Asegurador abridor en el coaseguro
Artículo 545: Indemnización asegurador al asegurado por riesgos cubierto
Artículo 546: Extensión de responsabilidad por dolor y culpa de asegurado
Artículo 547: Contrato de seguro marítimo, su carácter y finalidad
Artículo 548: Conclusión del contrato de seguro y su prueba
Artículo 549: Nulidad del contrato de seguro marítimo
Artículo 550: Declaración de riesgos al asegurador
Artículo 551: Efectos de la inexactitud o reticencia en la declaración de riesgos
Artículo 552: Obligación de pago de la prima de seguro
Artículo 553: Obligación del asegurado de comunicar el siniestro
Artículo 554: Deber de evitar o aminorar el daño
Artículo 555: Transmisión del interés asegurado
Artículo 556: Obligación del asegurador de indemnizar en las condiciones pactadas y exclusión de sustitución o reparación del objeto asegurado
Artículo 557: Contenido de la cuantía de indemnización
Artículo 558: Daños y perjuicios excluidos de la indemnización
Artículo 559: Liquidación del siniestro o suceso marítimo
Artículo 560: Declaración del abandono y su notificación al asegurador
Artículo 561: Aceptación de efectos de abandono
Artículo 562: Practica de la liquidación del siniestro y pago de la indemnización
Artículo 563: Prescripción de acciones
Artículo 564: Modalidades de contrato de seguro marítimo de buques
Artículo 565: Responsabilidad del asegurador en el seguro marítimo por tiempo
Artículo 567: Prologa de la cobertura en el seguro marítimo por tiempo
Artículo 568: Responsabilidad por abordajes
Artículo 569: Obligación de mantener la navegabilidad del buque
Artículo 570: Extensión de responsabilidad del asegurador por vicios ocultos
Artículo 571: Prohibición de subrogación contra los miembros de la dotación
Artículo 572: Derecho del asegurador al complemento de prima
Artículo 573: Ejercicio del derecho al abandono por asegurado
Artículo 574: Derecho de primas y extornos del asegurador
Artículo 575: Régimen aplicable
Artículo 576: Valoración del interés del asegurado
Artículo 577: Responsabilidad del asegurador en el seguro de la mercancía
Artículo 578: Extensión de la cobertura por cláusula de almacén a almacén
Artículo 579: Cobertura de la mercancía en viaje
Artículo 580: Póliza flotante, su contenido y efectos
Artículo 581: Extensión de la cobertura durante el viaje
Artículo 582: Ejercicio del derecho al abandono de mercancía por el asegurado
Artículo 583: Plazo para la presentación de la declaración de abandono
Artículo 584: Seguro de responsabilidad civil y su regulación
Artículo 585: Obligación del asegurador de indemnizar al perjudicado
Artículo 586: Limitación de la cobertura y responsabilidad del asegurador

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

TITULO XIV DE LA JURISDICCION Y PROCEDIMIENTOS ESPECIALES DE NATURALEZA MARITIMA **Páginas 197/210**

Artículo 587: Régimen y ley aplicable
Artículo 588: Interpretación de las normas internacionales
Artículo 589: Demanda y su contestación
Artículo 590: Emplazamiento de las partes a juicio
Artículo 591: Computo de términos legales y procesados
Artículo 592: Inspección y verificación de documentos del buque
Artículo 592: Obligación de prestar garantía
Artículo 594: Jurisdicción competente
Artículo 595: Nulidad de la cláusula de jurisdicción y arbitraje
Artículo 596: Atribución de competencia
Artículo 597: Naturaleza y regulación del embargo preventivo
Artículo 598: Competencia
Artículo 599: Competencia sobre el fondo del asunto
Artículo 600: Embargo preventivo por crédito marítimo
Artículo 601: Embargo preventivo por otros créditos
Artículo 602: Embargo preventivo y sometimiento a jurisdicción extranjera
Artículo 603: Sustitución de inmovilización del buque por anotación registral
Artículo 604: Buques embargables
Artículo 605: Tramitación procesal del embargo preventivo de buques
Artículo 606: Ejecución del embargo preventivo de buques
Artículo 607: Notificación del embargo preventivo al capitán
Artículo 608: Cuestión de jurisdicción sobre el fondo del litigio
Artículo 609: Régimen y regulación de la venta forzosa de buques
Artículo 610: Notificación de la venta forzosa del buque
Artículo 611: Escrito de notificación, su contenido y plazo
Artículo 612: Tercerías de mejor derecho
Artículo 613: Efectos de la venta forzosa de buques
Artículo 614: Realización de la venta forzosa de buques
Artículo 615: Distribución del producto de la subasta o venta directa del buque
Artículo 616: Competencia
Artículo 617: Solicitud y plazo de constitución del fondo de limitación
Artículo 618: Contenido del escrito de solicitud y documentos acompañados
Artículo 619: Auto de admisión de la solicitud o de denegación
Artículo 620: Efectos del auto de admisión de la solicitud
Artículo 621: nombramiento de comisario-liquidador del fondo
Artículo 622: Formación de piezas separados de los estados del fondo y reparto provisional de fondo
Artículo 623: Notificación de la formación de los estados
Artículo 624: Auto de formación del estado pasivo del fondo
Artículo 625: Auto de formación del estado activo del fondo
Artículo 626: Obligación del solicitante de completar el fondo
Artículo 627: Declaración de improcedencia de la limitación
Artículo 628: Auto de reparto definitivo

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

TITULO XV DE LA TRAMITACION NOTARIAL DE EXPEDIENTES DE DERECHO MARITIMO
Páginas 210/217

Artículo 629: Regulación y finalidad
Artículo 630: Competencia notarial
Artículo 631: Días y horas hábiles
Artículo 632: Gastos y honorarios del notario y peritos
Artículo 633: Diligencias previas ante la autoridad marítima portuaria o Cónsul
Artículo 634: Tramitación del expediente ante el notario
Artículo 635: Acta notarial y sus efectos
Artículo 636: Legitimación activa y solicitud de la liquidación
Artículo 637: Contenido del escrito de solicitud y emplazamiento a los interesados
Artículo 638: Nombramiento del liquidador por el notario
Artículo 639: Impugnación y dictamen del liquidador
Artículo 640: Aprobación de la liquidación y recurso
Artículo 641: Tramitación del recurso en el juzgado de primera instancia
Artículo 642: Resolución de aprobación de la liquidación y sus efectos
Artículo 643: Legitimación activa y solicitud de depósito y venta
Artículo 644: Contenido del escrito de solicitud
Artículo 645: Tramitación del expediente
Artículo 646: Distribución y destino del producto de la venta
Artículo 647: Oposición al pago por el titular
Artículo 648: Solicitud de autorización de venta
Artículo 649: Valoración pericial y venta de los efectos
Artículo 650: Regulación
Artículo 651: Competencia del notario del lugar de destino
Artículo 652: Legitimación activa y requerimiento del tenedor desposeído
Artículo 653: Contenido del escrito de requerimiento
Artículo 654: Traslado del requerimiento al porteador, cargador y endosante
Artículo 655: Publicación del requerimiento y sobreseimiento
Artículo 656: Comparecencia y reclamación de un tercero en el expediente
Artículo 657: Acta de amortización del conocimiento de embarque

TITULO XVI DE LAS NORMAS SOBRE LEY APLICABLE Y JURISDICCION COMPETENTE
Páginas 219/222

Artículo 658: Ley de nacionalidad del buque y su aplicación
Artículo 659: Efectos de cambio de nacionalidad
Artículo 660: Validez de los derechos de garantía constituidos en el extranjero
Artículo 661: Ley aplicable a las atribuciones del capitán del buque
Artículo 662: Contrato de arrendamiento y fletamento a tiempo determinado
Artículo 663: Ley aplicable a las obligaciones de mercancía
Artículo 664: Regulación de transporte de pasajeros
Artículo 665: Ley aplicable a los abordajes
Artículo 666: Ley aplicable a la asistencia y salvamento marítimo
Artículo 667: Leyes aplicables a la avería común o particular
Artículo 668: Contratos de seguro

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 669: Contratos de embarco de la tripulación
Artículo 670: Embargo y demás medidas precautorias
Artículo 671: Competencia de los juzgados y tribunales nacionales
Artículo 672: Competencia de las autoridades nacionales en abordaje
Artículo 673: Competencia sobre los contratos de utilización de buques
Artículo 674: Competencia en materia comunes
Artículo 675: Contrato de embarco
Artículo 676: Competencia en relación a la asistencia y salvamento marítimo de buques y aeronaves
Artículo 677: Contratos de seguro
Artículo 678: Prorroga de la jurisdicción

TITULO XVII DEL REGIMEN, DISCIPLINARIO ADMINISTRATIVO Y PENAL DE LA MARINA MERCANTE **Páginas 222/255**

Artículo 679: Régimen sancionador
Artículo 680: Clasificación de las infracciones
Artículo 681: responsables de las infracciones
Artículo 682: Principios para la imposición de sanciones
Artículo 683: cosa juzgada
Artículo 684: Infracciones disciplinarias y su clasificación
Artículo 685: Infracciones leves
Artículo 686: Infracciones graves
Artículo 687: Infracciones muy graves
Artículo 688: Responsables de las infracciones disciplinarias
Artículo 689: Sanciones
Artículo 690: Criterios de graduación de las sanciones
Artículo 691: Competencia
Artículo 692: Procedimiento
Artículo 693: Libro de disciplina y libro de sanciones
Artículo 694: Prescripción
Artículo 695: Infracciones administrativas y su clasificación
Artículo 696: Infracciones leves
Artículo 697: Infracciones graves
Artículo 698: Infracciones muy graves
Artículo 699: Responsables por la comisión de las fracciones administrativas
Artículo 700: Extensión de la responsabilidad
Artículo 701: Sanciones administrativas
Artículo 702: Sanciones asesorías y complementarias
Artículo 703: Medidas preparatorias y coercitivas
Artículo 704: Criterios de graduación de las sanciones
Artículo 705: Competencia
Artículo 706: Procedimiento
Artículo 707: Medios y medidas para garantizar el cobro
Artículo 708: Obligación de consignación de los hechos por el capitán o patrón
Artículo 709: Retención de buques

pdfelement

Elimina la filigrana digital ahora

Artículo 710: Prescripción de las infracciones
Artículo 711: Prescripción de las sanciones administrativas
Artículo 712: infracciones penales marítimas y su clasificación
Artículo 713: Delitos contra la seguridad de la navegación y sus penas
Artículo 714: Delitos contra la salvaguardia de la vida humana en el mar y sus penas
Artículo 715: Delito de transporte y tráfico ilícito de menores
Artículo 716: Delito de piratería y sus penas
Artículo 717: Infracciones penales de legislación laboral marítima y sus penas
Artículo 718: Delitos de contaminación del medio marino y sus penas
Artículo 719: Delitos contra la ordenación del transporte marítimo
Artículo 720: Delito de difusión de trasmisiones no autorizadas desde la alta mar
Artículo 721: Delitos contra la policía de la navegación
Artículo 722: Delitos contra la policía interna del buque
Artículo 723: Delito contra la policía de los puertos
Artículo 724: Delitos relativos a los polisones
Artículo 725: Faltas penales marítimas y sus penas
Artículo 726: Penas accesorias
Artículo 727: Graduación de las penas
Artículo 728: Competencia
Artículo 729: Responsabilidad civil
Artículo 730: Prescripción de acciones y penas

pdfelement