

I. DISPOSICIONS GENERALS**CAP DE L'ESTAT****7877** *Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima.*

FELIPE VI

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegen i entenguen esta llei.

Sapieu: Que les Corts Generals han aprovat la llei següent i jo la sancione.

PREÀMBUL**I**

La Llei de Navegació Marítima du a terme una reforma àmplia del dret marítim espanyol contemplant tots els seus aspectes. Es tracta d'una renovació que no busca una mera actualització i codificació, sinó que també respon a la imprescindible coordinació amb el dret marítim internacional i l'adequació a la pràctica actual del transport marítim.

Esta norma permet superar les contradiccions que hi ha entre els diversos convenis internacionals vigents a Espanya i la dispersa normativa que regula esta matèria, la capçalera de la qual està encara constituïda pel llibre III del Codi de Comerç del 1885. Al mateix temps, posa fi a les carències que en estos últims anys s'han detectat en relació amb una pluralitat d'interessos nacionals la tutela dels quals ha de ser reforçada. És el cas de la seguretat de la navegació, la protecció del medi ambient i del patrimoni cultural subaquàtic, l'ús del mar territorial, la lluita contra la contaminació, els interessos espanyols en matèria de pesca, l'estrangeria i la immigració, o la lluita contra el contraban.

La llei regula el marc en què s'inscriuen les activitats pròpies del tràfic marítim, constituït pel medi geogràfic mateix i pels espais físics que les fan possible, així com els instruments i els vehicles, la qual cosa garantix la necessària coherència del dret espanyol amb els diferents convenis internacionals en matèria de dret marítim. Esta amplitud comporta que esta llei incloga pràcticament tots els aspectes de la navegació, tant de dret públic com privat.

II

El títol preliminar respon a les orientacions més modernes del dret marítim, i arreplega en l'article 2 la regla d'interpretació de la llei de conformitat amb els convenis internacionals vigents a Espanya. Esta vocació d'uniformitat comporta el propòsit d'acabar amb la criticada dualitat de regulacions que hi ha en molts àmbits d'esta matèria, en els quals, d'una banda, Espanya ha ratificat diferents convenis internacionals, i, d'altra banda, disposa d'una legislació pròpia que, en molts casos, no s'hi ajusta. Açò explica també la tècnica legislativa emprada, basada en la remissió als convenis vigents en cada matèria, mentres que la llei es reserva el paper de dotar de contingut els espais que eixos tractats internacionals deixen als estats.

III

El títol I s'inspira, principalment, en la Convenció de les Nacions Unides sobre Dret del Mar (CNUDM/UNCLOS), aprovada el 10 de desembre de 1982 a Montego Bay. Este títol I s'estructura en sis capítols, en els quals es formula una regulació bàsica i sistemàtica de la policia de la navegació, que es completa amb la normativa en matèria de ports de

l'Estat i de marina mercant. Estes normes despleguen la seua eficàcia davant de barcos nacionals i estrangers que naveguen per les nostres aigües o s'hi detenen. L'aplicació del règim de policia de la navegació obeeix principalment a un criteri territorial, sense perjudi del respecte a les competències de l'Estat del pavelló, que ha portat el dret internacional a configurar els conceptes d'estat riberenc i estat rector del port. El camp d'aplicació d'este títol I es delimita tant en clau territorial –dins dels espais marítims espanyols la llei regix per a tots els barcos– com per l'anomenada llei del pavelló –hi queden subjectes els barcos espanyols, tan se val on estiguen. En el capítol VI s'arreglen les especialitats reconegudes als barcos d'estat estrangers.

En el règim d'estada en aigües interiors marítimes i al port regix el principi de sobirania del riberenc, al voltant del qual s'articulen les competències judicials i administratives sobre tots els barcos que no siguen d'estat.

IV

El títol II comença la regulació de l'estatut jurídic del barco definint-lo com a vehicle destinat a la navegació que cobrix també situacions estàtiques transitòries, com és el barco en construcció, fondejat, encallat o en desballestament. Esta noció exclou, per tant, els artefactes navals –caracteritzats per romandre flotant en un lloc o punt fix de les aigües– i les plataformes fixes –tota estructura o instal·lació susceptible de dur a terme operacions d'explotació dels recursos naturals marítimes o de destinar-se a unes altres activitats, emplaçada sobre el llit del mar, ancorada o recolzada en este. A la nota inherent de mobilitat que caracteritza el barco s'hi afegix la seua capacitat per al transport de persones o coses a tots els fins. Amb això es prescindix de les distincions de barco públic o privat, civil o militar, mercant o de recreació, esportiu o científic. Quan les seues dimensions siguen inferiors a vint-i-quatre metres o no tinga coberta correguda, es qualificarà d'«embarcació», i les més menudes es podran configurar reglamentàriament com a «unitats menors».

Els artefactes navals, caracteritzats tant per la flotabilitat com perquè no estan destinats a navegar, es diferencien de les obres o construccions fixes que, tot i que es poden sustentar totalment o parcialment per mitjà de flotació, tenen la consideració de béns immobles d'acord amb el Codi Civil (com és el cas de les denominades illes artificials, rígidament unides al llit de les aigües, o de les instal·lacions portuàries). El requisit addicional dels artefactes d'aptitud per a allotjar persones o coses deixa fora del concepte les boies, les balises i la resta de xicotets artificis flotants, generalment utilitzats per a la seguretat de la navegació o la senyalització de la pesca. La característica de permanència, pròpia dels artefactes, és precisament l'atribut que justifica un règim substantiu i registral no sempre coincident amb el dels barcos.

Les transformacions materials dels barcos i embarcacions i els canvis jurídics que es deriven de la seua participació en el tràfic mercantil determinen la necessitat d'identificar-los i que quede constància pública de les relacions que suporten en la seua condició de béns mobles de significatiu valor econòmic. El seu caràcter enregistrable fa jurídicament possible que siguen hipotecables, sense detriment de ser qualificats com a cosa moble. I es reconeixen les situacions de titularitat compartida (copropietat del barco), que, en els casos de falta de dedicació de la cosa comuna a una explotació mercantil, quedarà subjecta directament al règim general, sense una altra especialitat que l'arreglada en la llei mateixa per a reglamentar els drets d'adquisició preferent (en particular, la nova regulació del tanteig).

La publicitat és crucial en el tràfic patrimonial i es fa mitjançant la inscripció en el Registre de Béns Mobles (Secció de barcos), que s'ha de coordinar amb el Registre de Barcos i Empreses Navilieres. Els dos tenen atribuïdes funcions diferents. El Registre de Béns Mobles produirà els efectes jurídics propis de la publicitat material de titularitats i gravàmens, davant de la significació típicament administrativa del Registre de Barcos i Empreses Navilieres.

La norma sobre adquisició de la propietat articula, amb caràcter dispositiu, el règim jurídic dels contractes de construcció i de compravenda. El contracte de construcció

regula el tema principal del pas de la propietat i dels riscos segons les pràctiques contractuals més difoses en el tràfic. En el contracte de compravenda es manté, en matèria de risc de la venda, la concepció marítima tradicional, de signe contrari a la civil, i es presta especial atenció a la interferència que la venda del barco pot produir sobre els contractes d'utilització en vigor. Respecte d'això, la bona fe imposa deures informatius per al comprador del barco, als quals la llei connecta un efecte subrogatori sobre el noliejament i els contractes de lloguer, que no es produirà en cas contrari. No obstant això, esta omisió sí que generarà les responsabilitats corresponents tant davant del comprador com de les altres parts dels contractes d'utilització.

Es prescindix definitivament de les figures dels préstecs a la grossa ventura o risc de nau, per a assentar el crèdit marítim sobre un sistema de privilegis simplificat, i es reduïxen als que s'accepten internacionalment pel Conveni sobre els privilegis marítics i la hipoteca naval del 1993, incloent-hi l'extensió de la garantia per als crèdits salarials d'origen dubtós a tots els barcos gestionats per una mateixa empresa.

V

Idèntic propòsit modernitzador presidix la renovació que el títol III du a terme en el règim dels subjectes de la navegació, començant per la figura de l'armador, que no exclou la del propietari del barco, però sí que la desplaça a un pla secundari. La diferència entre propietari i armador permet distingir entre la simple cotitularitat del barco i el verdader condomini naval. L'explotació mercantil en comú sota un règim de majoria permet qualificar la relació com quelcom diferent de la copropietat i els qui la protagonitzen com a veraders armadors i naviliers.

Les idees que no es pot ser armador sense possessió del barco i sense utilitzar-lo en la navegació i que per a ser-ho no s'ha d'exercir una activitat empresarial són importants perquè tenen conseqüències de règim. És així perquè tot armador (propietari o no) es pot inscriure en el Registre de Béns Mobles; però només qui fa navegar el seu barco amb finalitat empresarial és empresari, i, com a tal, tindrà accés al Registre Mercantil. D'altra banda, la llei conserva el concepte de navilier –ja arrel·legat en la legislació de ports de l'Estat i de la marina mercant– i el limita als qui es dediquen a l'explotació de barcos mercants (excloent-ne els dedicats a la pesca). Quan, a més, en tinguen la possessió, seran també armadors.

De conformitat amb esta regulació, l'armador és el primer interessat a inscriure's com a tal en els registres que corresponguen. De la mateixa manera, el propietari d'un barco que no el dedique directament a la navegació no voldrà assumir les conseqüències i responsabilitats que deriven d'una utilització a la qual és totalment alié. Per eixa raó, la llei faculta el simple propietari a sol·licitar la inscripció com a armador d'aquell que verdaderament posseeix i utilitza el barco. Correspon exclusivament a l'armador fer front als actes i omissions de la dotació del barco i a les obligacions contretes pel seu capità. Esta regla té molt poques excepcions, derivades principalment de normes internacionals. En l'àmbit de la navegació esportiva o de recreació, qui aparega inscrit com a amo en el Registre de Béns Mobles o en el Registre de Barcos i Empreses Navilières és considerat *ex lege* com a armador, sense possibilitat de prova en contra.

La llei també coordina les normes administratives i mercantils aplicables al personal marítim amb el dret del treball, règim propi de la dotació. Esta regulació complementa, d'una banda, el que disposen el Conveni internacional sobre formació, titulació i guàrdia de la gent de mar (STCW, 78/95, barcos mercants) i el conveni internacional del mateix nom per al personal dels barcos pesquers (STCW-F/95), que contenen el règim internacional del que la llei denomina «De la titulació, certificació i inspecció»; d'altra banda, complementa el règim de les dotacions mínimes de seguretat, objecte de regulació tant en el Conveni internacional de seguretat de la vida humana en el mar (SOLAS 74/88) com en el Conveni sobre treball marítim 2006 de l'organització internacional del treball (CTM o MLC 2006), tots vigents a Espanya.

Es parla de la dotació en sentit ampli, entesa com el conjunt de tots els individus embarcats sota contracte d'enrolament. Este concepte jurídic concreta, per a un barco determinat, el més genèric de «gent de mar» o «marins», arreplegat en l'al·ludit CTM 2006.

Queda garantida la llibertat professional del capità per a prendre decisions autònomes en matèria de seguretat i protecció del medi ambient. Per a això, s'arreplega de forma sintètica i clara el poder que té per a actuar en interès del barco, amb legitimació activa i passiva per a comparéixer en tots els procediments judicials i actuacions administratives que reclamen la seua presència per causa de relacions jurídiques sorgides en ocasió de la navegació o l'explotació del barco. S'aclarix la responsabilitat de l'armador pels actes il·lícits del capità davant de tercers (tant si són d'origen contractual com extracontractual), i es regula la «protesta de mar» com a instrument probatori exempt de formalisme, que obliga el capità a deixar constància en el diari de navegació dels successos ocorreguts durant el viatge i a certificar-los després de forma unilateral en la protesta.

VI

En el títol IV, la regulació de la responsabilitat del portador per danys i avaries de les coses transportades manté el règim vigent, contingut en les Regles de la Haia – Visby, ratificades per Espanya i per la generalitat dels països marítims. Segons l'OCDE, estes regles regulen actualment el 95 per 100 del comerç marítim mundial. S'han unificat els règims de responsabilitat del portador, aplicables al transport marítim en règim de coneixement d'embarcament –nacional o internacional– i al noliejament en les seues diverses modalitats. Este règim revist caràcter de dret necessari (inderogable per a les parts, en benefici del titular del dret sobre les mercaderies) en els transports contractats en règim de coneixement d'embarcament, pel fet de ser un sector en què la capacitat de negociació dels usuaris del servici és més limitada. Quan hi haja pòlissa de noliejament, el règim legal tindrà caràcter derogable, atesa la posició d'igualtat entre noliejadors i armadors. Conseqüentment, poden ser vàlides les clàusules d'exoneració o limitació de responsabilitat que pacten. La llei ha tingut en compte els últims convenis en esta matèria, especialment les conegudes Regles de Rotterdam, amb la qual cosa es preveuen ulteriors modificacions del seu articulat quan entren en vigor.

Les solucions arreplegades en el text no se separen de la pràctica usual, per la qual cosa el noliejament es configura com a contracte de transport. El noliejament autònom continua complint el model del transport que algú realitza en benefici d'un altre, que paga per això, movent-se d'origen a destinació i procurant el desplaçament sol·licitat. El tipus contractual unificat que arreplega la llei es compagina amb la previsió d'especialitats quan són necessàries, tal com s'esdevé amb els noliejaments per viatge, el noliejament per temps i el trasllat de mercaderies sota coneixement. Es deixa fora d'eixe tipus legal la contractació de barcos per a uns altres fins diferents (instal·lació de cables, investigació oceanogràfica, actuacions de trencagel...), supòsits en què només seran aplicables les normes d'eixe tipus jurídic que són imprescindibles i adequades (les relatives a la posada a disposició, ocupació del barco, noli i extinció anticipada).

També es regulen els contractes de passatge; el remolc (en la doble modalitat de remolc-maniobra i remolc-transport); l'arrendament de barco (ja siga a casc nu o armat, equipat), la disciplina del qual s'articula seguint les solucions més equilibrades del dret dels formularis, i l'arrendament nàutic, conegut comunament com a xàrter i que gaudix de particularitats pròpies.

VII

El títol V arreplega els denominats contractes auxiliars de la navegació, que incorporen els patrons que ha anat generant la vida del tràfic. És el cas dels formularis del Consell Marítim Internacional i del Bàltic COMIB/BIMCO (Baltic and International Maritime Council) per al contracte de gestió naval, o de les normes internacionals (Conveni sobre responsabilitat dels empresaris de terminals de transports en el comerç internacional, subscrit a Viena el 19 d'abril de 1991, que ha sigut firmat, però no ratificat encara per

Espanya). L'atenció se centra en la definició del règim de responsabilitat pròpia dels models mercantils de la comissió o de l'agència com a prototips dels contractes de gestió d'interessos aliens.

La gestió naval proporciona als propietaris auxili en matèria comercial, nàutica, laboral i asseguradora. En el cas que el gestor no indique el nom del seu armador o navilier al subscriure els contractes, respondrà solidàriament amb este, encara que esta responsabilitat es pot limitar. També hi ha eixa limitació en el contracte de manipulació portuària. La seua especialitat radica en el caràcter inderogable del sistema de responsabilitat, establert en benefici dels usuaris d'empreses de càrrega i descàrrega o de terminals de transport. En la prestació dels seus servicis, estes queden subjectes a respondre per culpa presumpta, encara que, en compensació, tenen també reconegut un dret de retenció fins que no se'ls pague el que se'ls dega. En el cas del consignatari, la idea central de la regulació és que qui no cobra el noli per a si mateix tampoc ha de respondre com a transportista, encara que estiga legitimat per a firmar els coneixements d'embarcament. En canvi, si el consignatari oculta el nom del navilier, respondrà solidàriament amb ell.

El practicatge, configurat com a assessorament, imposa una actuació interactiva amb el capità (a qui correspon la decisió última) i amb la dotació mateixa. Per això es considera culpa exclusiva del pràctic la que derive d'aspectes que només depenen d'ell, com succeïx amb la inexactitud o l'omissió de l'assessorament necessari o la falta de suport tècnic degut. Al contrari, s'imputa al capità la falta o el defectuós seguiment d'instruccions correctes i oportunament rebudes, així com la incapacitat per a identificar les instruccions insuficients (que ha de suplementar) o per a descartar les errònies (que està obligat a corregir). Atesa la freqüent confluència de culpes, l'armador queda subjecte a suportar els danys propis i està obligat a rescabalar dels aliens; la llei aclaria que tots els subjectes imputables (armador, capità, pràctic) seran responsables solidàriament, sense perjudici de les accions de tornada que a cada un puga correspondre en el repartiment intern d'eixes culpes.

VIII

En regular els accidents de la navegació, el títol VI comença per ocupar-se de l'abordatge, el règim del qual es remet al Conveni per a la unificació de determinades regles en matèria d'abordatge, subscrit a Brussel·les el 23 de setembre de 1910. Es fixa així la responsabilitat per culpa provada, l'exclusió del cas fortuït i la graduació de les culpes efectivament produïdes –que mai comprendran les relacions contractuals entre les parts d'un contracte de treball, passatge o noliejament–, quan eixes culpes tinguen naturalesa compartida. Per a una major protecció dels tercers, la llei declara la responsabilitat solidària dels dos armadors. Eixint al pas d'altres dubtes interpretatius manifestats en la nostra recent jurisprudència, s'estén l'àmbit d'aplicació d'esta normativa especial als processos penals o administratius en què s'exigisca una responsabilitat patrimonial com a subsidiària de la penal o disciplinària, perquè la regulació material d'estos assumptes no pot variar pel simple fet que la responsabilitat siga exigida per una o altra via procedimental.

En matèria d'avaria comuna, se segueixen les Regles de York i Anvers, que constitueixen una regulació pràctica, senzilla i eficaç. En la mesura que estes regles no són autosuficients, es regulen unes altres qüestions, com ara el dret de retenció dels efectes per a contribuir o la prescripció de les accions. La liquidació d'eixes avaries comunes l'efectuarà un liquidador privat designat per l'armador, però s'ha previst un procediment per als casos en què no s'aconsegueixca l'acord dels interessats sobre este punt.

La llei remet al Conveni internacional sobre salvament marítim, subscrit a Londres el 28 d'abril de 1989, en la regulació d'eixa mateixa matèria. La jurisdicció civil coneixerà de les reclamacions corresponents, llevat que les parts acorden sotmetre's a un sistema d'arbitratge marítim administratiu davant d'òrgans especialitzats de l'Armada, o quan la intervenció d'estos òrgans siga necessària per tractar-se de salvament de béns abandonats en la mar i de propietat desconeguda. L'articulació d'un concepte

omnicomprensiu del salvament i l'habilitació del capità i l'armador per a subscriure convenis respecte d'això són millores tècniques importants que s'acomoden a la intervenció de l'Administració marítima en les operacions de salvament a fi d'assegurar la protecció del medi ambient. El reconeixement d'un dret de retenció del salvador, sense detriment del recurs a un possible embargament preventiu del barco i dels béns salvats, és una altra novetat.

Es regula el naufragi o l'afonament de barcos a l'efecte de determinar la situació dels béns afectats, el dret de propietat sobre estos i el règim d'unes extraccions que se sotmeten a l'autorització administrativa corresponent. Es procura també un règim per a la contaminació marítima que imposa una responsabilitat quasi objectiva de l'armador del barco o del titular de l'artefacte que causa la contaminació, junt amb l'exigència de la corresponent assegurança obligatòria, de conformitat amb els convenis internacionals aplicables als quals remet la llei, especialment al Conveni internacional sobre responsabilitat civil nascuda de danys deguts a contaminació per hidrocarburs, 1992 (Conveni de responsabilitat civil, 1992) i al Conveni internacional sobre responsabilitat civil nascuda de danys deguts a contaminació per hidrocarburs per a combustible dels barcos (BUNKERS, 2001). D'esta manera s'aconsegueix l'aplicació extensiva dels principis internacionals als supòsits de danys de contaminació diferents dels específicament previstos pel dret uniforme vigent.

Així mateix, la pertinença d'Espanya a l'àmbit comunitari europeu comporta més exigències en matèria de responsabilitat per contaminació marina. Açò porta a fer plenament aplicables als supòsits regulats en este títol els principis mediambientals inclosos en l'article 191 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea, la qual cosa significa una major qualitat en la construcció i el manteniment dels barcos per a dificultar els processos de contaminació, i una atribució de responsabilitat a qui la causa d'acord amb els principis «prevenció en la font» i «qui contamina paga».

IX

El títol VII, que s'ocupa de la limitació de la responsabilitat, simplifica els règims anteriors –interns i internacionals– bastant més confusos. I ho fa a partir del Conveni sobre la limitació de la responsabilitat nascuda de reclamacions de dret marítim, fet a Londres el 19 de novembre de 1976 (CMLR/LLMC), esmenat pel Protocol del 1996, el règim del qual es completa en este títol. El denominat sistema de barem o tarifa, que ara se segueix, no presenta més dificultats d'aplicació i ofereix més seguretat jurídica.

A excepció dels artefactes navals i les plataformes fixes, la limitació de responsabilitat és un dret invocable en qualsevol procediment. El seu fonament és objectiu (ja que es referix només a determinats crèdits) i no genera presumpció de responsabilitat a l'esgrimir-lo. Els naviliers podran demanar-la i optar per la global d'este títol o per les específiques que puguin assistir-los per causa de contractes d'utilització del barco (com a portador de mercaderies o com a transportista de passatgers), o bé per raó d'uns altres convenis específics. Els crèdits susceptibles d'emparar la limitació es definixen positivament i negativament en este títol i s'establixen les sumes màximes i les regles principals per a eixe exercici del dret; la de prorratgeig se substitueix en cas de concurrència de diferents creditors, a fi de dotar de prelació absoluta els crèdits de titularitat pública relatius a danys al demani marítim o portuari. L'articulació del fons de limitació, que ha de procurar efectivitat a esta regulació, servix de tancament a la disciplina.

X

En el tractament de l'assegurança marítima, que s'arreplega en el títol VIII, s'han seguit, per raons pràctiques, els models de pòlisses i clàusules de tipus anglosaxó, però sota motlles conceptuals més propis de la nostra tradició jurídica. La significació preferentment dispositiva de les seues normes, exigida pel dret de la Unió Europea sobre assegurances de grans riscos, obeeix a l'equiparable posició de força que tenen les dos parts contractants. Quant al seu àmbit d'aplicació, esta assegurança cobrix els danys

propis de la navegació marítima, i es presumix conclòs sempre el contracte per qui siga titular de l'interés, i en les assegurances de cascos es té també com a estimat el valor assegurat que figura en la pòlissa. D'altra banda, la validesa de l'assegurança múltiple no depén del fet que estiga concertada per un mateix prenedor, i en relació amb la coassegurança, la llei establix de forma clara la plena legitimació processal del capçalera o obridor de la pòlissa per a actuar activament o passivament per compte de tots els coasseguradors.

Els riscos assegurats es delimiten per via de pacte. Excepte acord en contra, no cobrixen els extraordinaris (bèl·lics i assimilables) ni el vici propi, el desgast natural (amb alguna particularitat per a la assegurança de barcos) i la culpa greu de l'assegurat (el dol mai queda cobert i, a este efecte, la culpa greu de l'assegurat inclou la dels dependents en terra, als quals incumbix el manteniment de l'objecte assegurat). Tenen regles pròpies els contractes d'assegurança subscrits sobre bones o males notícies, així com els contractats després de la terminació del risc o produït ja el sinistre; la llei farà dependre la seua validesa de l'estat subjectiu de coneixement que tinguen les parts de tot això.

Correspon al prenedor el deure de declaració exacta, mentres que a l'assegurador competix indemnitzar el dany produït. El sinistre es podrà liquidar per la doble via del procediment d'avaria o el sistema d'abandonament que la llei permet realitzar pactant la no-transmissió de l'objecte assegurat o de les restes a la companyia asseguradora. La liquidació es pot fer extrajudicialment per mitjà dels liquidadors d'avaries.

En el tractament de les branques singulars de l'assegurança marítima, la llei incorpora com a novetat la cobertura asseguradora de la responsabilitat civil de l'armador, que segueix la Llei de Contracte d'Assegurança i que s'articula, a més, com a disciplina supletòria en els supòsits en què esta Llei de Navegació Marítima imposa la contractació d'assegurances obligatòries que gaudisquen del seu propi règim específic, la qual cosa té lloc en els casos de responsabilitat civil per contaminació i per danys als passatgers.

La llei sanciona, amb caràcter indisponible, l'acció directa del perjudicat contra l'assegurador per a exigir-li el compliment de l'obligació d'indemnitzar. L'assegurador podrà oposar a eixa reclamació les limitacions de responsabilitat (per crèdits marítics del títol VII) o inclús la limitació de deute (la del portador de persones o coses) que l'assegurat puga haver esgrimit per la seua, davant del perjudicat reclamant.

XI

Sobre la base de les normes de la Llei 1/2000, de 7 de gener, d'Enjudiciament Civil, el títol IX de la llei tracta de les especialitats processals.

El capítol I conté les denominades especialitats de jurisdicció i competència, que, partint de l'aplicació preferent en esta matèria de les normes contingudes en els convenis internacionals i en les normes de la Unió Europea, tracta d'evitar els abusos detectats declarant la nul·litat de les clàusules de submissió a una jurisdicció estrangera o arbitratge en l'estranger, contingudes en els contractes d'utilització del barco o en els contractes auxiliars de la navegació, quan no hagen sigut negociades individualment i separadament.

El capítol II conté el règim de l'embargament preventiu de barcos, que remet al Conveni internacional sobre l'embargament preventiu de barcos, subscrit a Ginebra el 12 de març de 1999, les normes del qual completa. Queda assegurada la detenció efectiva del barco (per conducte de la capitania marítima), sense necessitat d'acreditar el crèdit marítim ni el perill per mora processal i la urgència (que es presumix); en tot allò que no és específic, es remet a la Llei d'Enjudiciament Civil. La jurisdicció competent per a decretar l'embargament serà, a elecció de l'actor, la del port d'estada del barco, aquell on s'espera que arribe o el jutjat que ho siga per a conèixer de la pretensió principal.

D'acord amb el criteri de no reiterar en la llei allò que ja està previst en els convenis internacionals, esta regulació del capítol II es limita a completar les especialitats processals. Entre estes, cal destacar la fixació dels criteris que serviran al tribunal per a determinar la quantia de la garantia que s'exigirà per a decretar l'embargament, que, com a mínim, serà del 15 per cent de l'import del crèdit marítim.

En el capítol III es regula, a partir del règim del Conveni sobre els privilegis marítims i la hipoteca naval del 1993, la venda forçosa del barco, siga judicial o administrativa, que s'articula com una espècie de «purga» respecte de tots els gravàmens que sobre este pugen pesar. Es basa en un adequat sistema de publicitat i notificacions –que, en el cas d'hipoteques al portador i privilegis de titular desconegut, només són possibles a favor dels qui hagen comunicat l'existència del crèdit– abans de procedir a l'alienació. D'acord amb la Llei d'Enjudiciament Civil, la venda es pot gestionar directament per persona especialitzada i coneixedor del mercat, i prescindir de la subhasta. Quan s'invoque la limitació, s'haurà de constituir paral·lelament el fons corresponent.

En el capítol IV es regula el procediment per a limitar la responsabilitat per crèdits marítims, matèria fins ara sense regulació en el nostre ordenament jurídic.

XII

L'actualització del règim general aplicable al tràfic marítim també permet que en el títol X es posen al dia els expedients de jurisdicció voluntària i s'eliminen aquells que havien perdut la seua raó de ser, com és el cas de l'autorització per a la descàrrega del barco, les obligacions derivades del contracte de transport marítim o l'obertura d'escotilles. Esta depuració partix d'una nova concepció que inclou en la jurisdicció voluntària només els expedients que han quedat encomanats als tribunals.

La protesta de mar i les incidències del viatge, la liquidació de l'avaria grossa, el depòsit i la venda de mercaderies i equipatges en el transport marítim i l'alienació d'efectes mercantils alterats o avariats són els únics que s'hi mantenen. I, com a novetat, s'hi introduïx un nou expedient: el relatiu a la pèrdua, la sostracció o la destrucció del coneixement d'embarcament. La tramitació i resolució d'estes s'atribuïx als notaris i passen a denominar-se certificació pública d'expedients de dret marítim.

XIII

Finalment, les disposicions finals atenen les necessitats d'harmonització amb altres normes de la nova Llei de Navegació Marítima, tal com ocorre amb qüestions de consum, contractació electrònica, barcos de guerra o protecció dels barcos històrics com a part del patrimoni cultural d'Espanya. Amb este fi, es modifiquen també la Llei 1/2000, de 7 de gener, d'Enjudiciament Civil, i el text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre. I, inclús, de cara al futur es preveuen les modificacions que puga requerir l'entrada en vigor de les Regles de Rotterdam o s'atenen altres qüestions específiques per a aplicar millor la nova regulació.

ÍNDIX

Títol preliminar. Disposicions generals. Articles 1 a 3.

Títol I. De l'ordenació administrativa de la navegació. Articles 4 a 55.

Capítol I. De l'àmbit d'aplicació de les normes de policia. Articles 4 a 6.

Capítol II. Del règim d'estada en aigües interiors marítimes i al port. Articles 7 a 18.

Capítol III. Del règim general de navegació marítima. Articles 19 a 36.

Capítol IV. Del dret de pas innocent pel mar territorial. Articles 37 a 47.

Capítol V. Del dret de persecució i de visita. Articles 48 i 49.

Capítol VI. Dels barcos d'estat estrangers. Articles 50 a 55.

Títol II. Dels vehicles de la navegació. Articles 56 a 144.

Capítol I. Dels barcos, embarcacions i artefactes navals. Articles 56 a 64.

Capítol II. Del registre i documentació dels barcos. Articles 65 a 87.

Secció 1a. De la inscripció en la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles. Articles 67 a 77.

Secció 2a. De la documentació dels barcos nacionals. Articles 78 a 87.

Capítol III. De la nacionalitat dels barcos. Articles 88 a 96.

Capítol IV. De la seguretat dels barcos i de les societats de classificació. Articles 97 a 107.

Capítol V. Del contracte de construcció naval. Articles 108 a 116.

Capítol VI. De la compravenda. Articles 117 a 121.

Capítol VII. Dels drets de garantia sobre el barco. Articles 122 a 144.

Secció 1a. Dels privilegis marítics. Articles 122 a 125.

Secció 2a. De la hipoteca naval. Articles 126 a 144.

Títol III. Dels subjectes de la navegació. Articles 145 a 187.

Capítol I. De l'armador. Articles 145 a 149.

Capítol II. Del condomini naval. Articles 150 a 155.

Capítol III. De la dotació. Articles 156 a 187.

Secció 1a. De la titulació, certificació i inspecció. Articles 165 a 170.

Secció 2a. Del capità. Articles 171 a 187.

Títol IV. Dels contractes d'utilització del barco. Articles 188 a 313

Capítol I. Del contracte d'arrendament de barco. Articles 188 a 202.

Capítol II. Del contracte de noliejament. Articles 203 a 286.

Secció 1a. Disposicions generals. Articles 203 a 210.

Secció 2a. De les obligacions del portador. Articles 211 a 228.

Secció 3a. Dels deures del noliejador. Articles 229 a 238.

Secció 4a. De la palanca i demores. Articles 239 a 245.

Secció 5a. Del coneixement d'embarcament. Articles 246 a 266.

Secció 6a. Del document del transport multimodal. Article 267.

Secció 7a. De les cartes de port marítim. Articles 268 a 271.

Secció 8a. De l'extinció anticipada del contracte. Articles 272 a 276.

Secció 9a. De la responsabilitat del portador per pèrdua, danys o retard. Articles 277 a 285.

Secció 10a. De la prescripció. Article 286.

Capítol III. Del contracte de passatge. Articles 287 a 300.

Capítol IV. Del contracte de remolcament. Articles 301 a 306.

Capítol V. Del contracte d'arrendament nàutic. Articles 307 a 313.

Títol V. Dels contractes auxiliars de la navegació. Articles 314 a 338.

Capítol I. Del contracte de gestió naval. Articles 314 a 318.

Capítol II. Del contracte de consignació de barcos. Articles 319 a 324.

Capítol III. Del contracte de practicatge. Articles 325 a 328.

Capítol IV. Del contracte de manipulació portuària. Articles 329 a 338.

Títol VI. Dels accidents de la navegació. Articles 339 a 391.

Capítol I. De l'abordatge. Articles 339 a 346.

Capítol II. De l'avaria grossa. Articles 347 a 356.

Capítol III. Del salvament. Articles 357 a 368.

Capítol IV. Dels béns naufragats o afonats. Articles 369 a 383.

- Secció 1a. Dels drets de propietat. Articles 373 a 375.
- Secció 2a. Del règim de les extraccions. Articles 376 a 383.
- Capítol V. De la responsabilitat civil per contaminació. Articles 384 a 391.
- Títol VII. De la limitació de la responsabilitat. Articles 392 a 405.
- Capítol I. Disposicions generals. Articles 392 a 395.
- Capítol II. Dels crèdits limitables. Articles 396 a 397.
- Capítol III. De les sumes màximes d'indemnització. Articles 398 a 402.
- Capítol IV. Del fons de limitació. Articles 403 a 405.
- Títol VIII. Del contracte d'assegurança marítima. Articles 406 a 467.
- Capítol I. Disposicions generals. Articles 406 a 407.
- Capítol II. De les disposicions comunes als diferents tipus d'assegurança marítima. Articles 408 a 438.
- Secció 1a. Dels interessos assegurats. Articles 408 a 412.
- Secció 2a. Del valor assegurat, de l'assegurança múltiple i de la coassegurança. Articles 413 a 416.
- Secció 3a. Dels riscos de la navegació. Articles 417 a 420.
- Secció 4a. De la conclusió del contracte i deures del contractant. Articles 421 a 428.
- Secció 5a. De la indemnització. Articles 429 a 437.
- Secció 6a. De la prescripció. Article 438.
- Capítol III. De les disposicions especials d'algunes classes d'assegurances. Articles 439 a 467.
- Secció 1a. De l'assegurança de barcos. Articles 439 a 452.
- Secció 2a. De l'assegurança de mercaderies. Articles 453 a 462.
- Secció 3a. De l'assegurança de responsabilitat civil. Articles 463 a 467.
- Títol IX. Especialitats processals. Articles 468 a 500.
- Capítol I. De les especialitats de jurisdicció i competència. Articles 468 a 469.
- Capítol II. De l'embargament preventiu de barcos. Articles 470 a 479.
- Capítol III. De la venda forçosa de barcos. Articles 480 a 486.
- Capítol IV. Del procediment per a limitar la responsabilitat per crèdits marítics. Articles 487 a 500.
- Títol X. Certificació pública de determinats expedients de dret marítim. Articles 501 a 523.
- Capítol I. Disposicions generals. Articles 501 a 503.
- Capítol II. De la protesta de mar i incidències del viatge. Articles 504 a 505.
- Capítol III. De la liquidació d'avaría grossa. Articles 506 a 511.
- Capítol IV. Del depòsit i venda de mercaderies i equipatges en el transport marítim. Articles 512 a 515.
- Capítol V. De l'expedient sobre pèrdua, sostracció o destrucció del coneixement d'embarcament. Articles 516 a 522.
- Capítol VI. De l'alienació d'efectes mercantils alterats o avariats. Articles 523 a 524.
- Disposició addicional primera. Actualització de quanties i mecanismes de garantia alternatius.
- Disposició addicional segona. Òrgans competents per a la determinació dels premis i remuneracions per salvaments i remolcaments.
- Disposició addicional tercera. Contractació electrònica.

Disposició addicional quarta. Accions del text refós de la Llei General per a la Defensa dels Consumidors i Usuaris i altres lleis complementàries, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 1/2007, de 16 de novembre.

Disposició addicional quinta. Sistemes alternatius de resolució de conflictes amb consumidors.

Disposició addicional sexta. Barcos de guerra espanyols.

Disposició addicional setèima. Plataforma continental.

Disposició addicional octava. Barcos històrics i rèpliques.

Disposició addicional novena. Disposicions especials en matèria de navegació aèria.

Disposició addicional deu. Aranzels notarials i registrals.

Disposició transitòria primera. Expedients de salvaments, remolcaments, troballes i extraccions.

Disposició transitòria segona. Règim de les entitats navilieres en funció del tonatge.

Disposició derogatòria única. Derogació de normes.

Disposició final primera. Regles de Rotterdam.

Disposició final segona. Reforma de la Llei 1/2000, de 7 de gener, d'Enjudiciament Civil.

Disposició final tercera. Modificació del text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre.

Disposició final quarta. Modificació de la Llei 14/2000, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'orde social.

Disposició final quinta. Modificació de la secció primera de la taxa per servicis sanitaris, «Drets sanitaris sobre trànsit marítim i aeri», annexa al Decret 474/1960, de 10 de març, pel qual es convaliden les taxes per servicis sanitaris.

Disposició final sexta. Títols competencials.

Disposició final setèima. Clàusula relativa a Gibraltar.

Disposició final octava. Secció de barcos del Registre de Béns Mobles i Registre de Barcos i Empreses Navilieres.

Disposició final novena. Habilitació al Govern.

Disposició final deu. Habilitació al Govern per a la modificació del títol II de la Llei 60/1962, de 24 de desembre, sobre el règim d'auxilis, salvaments, remolcaments, troballes i extraccions marítimes.

Disposició final onze. Remissió a les Corts Generals de projecte de llei.

Disposició final dotze. Entrada en vigor.

TÍTOL PRELIMINAR

Disposicions generals

Article 1. *Objecte i àmbit d'aplicació.*

1. L'objecte d'esta llei és la regulació de les situacions i relacions jurídiques nascudes en ocasió de la navegació marítima.

2. A més de la que es fa per les aigües del mar, també es considera navegació marítima la que es du a terme per les aigües dels rius, canals, llacs o embassaments naturals o artificials, quan siguen accessibles per als barcos des del mar, però només fins on es faça sensible l'efecte de les marees, així com en els trams navegables dels rius fins on hi haja ports d'interés general.

3. Fora dels casos previstos en l'apartat anterior, la navegació per les aigües interiors es regirà per la legislació reguladora del domini públic hidràulic i per les altres disposicions que hi siguen aplicables.

Article 2. *Fonts i interpretació.*

1. Esta llei s'aplicarà sempre que no s'opose al que estableixen els tractats internacionals vigents a Espanya i les normes de la Unió Europea que regulen la mateixa matèria.

De forma supletòria, caldrà ajustar-se a les lleis i reglaments complementaris i als usos i costums relatius a la navegació marítima. A falta de tot això, i quan no es puga recórrer a l'analogia, s'aplicarà el dret comú.

2. En tot cas, per a la interpretació de les normes d'esta llei caldrà ajustar-se a la regulació que contenen els tractats internacionals vigents a Espanya i a la conveniència de promoure la uniformitat en la regulació de les matèries que en són l'objecte.

Article 3. *Navegació de barcos d'estat i de guerra.*

1. Les disposicions d'esta llei no s'aplicaran als barcos i embarcacions d'estat, incloent-hi els de guerra, llevat que s'hi establisca una altra cosa.

2. Són barcos i embarcacions d'estat els afectes a la defensa nacional o altres de titularitat o ús públic, sempre que presten amb caràcter exclusiu servicis públics de caràcter no comercial.

3. Són barcos de guerra els barcos d'estat adscrits a les forces armades, que porten els signes exteriors distintius dels barcos de guerra de la seua nacionalitat i que es troben sota el comandament d'un oficial degudament designat pel govern del seu estat, el nom del qual estiga inscrit en l'escalafó d'oficials o en un document equivalent i la dotació del qual estiga sotmesa a la disciplina de les forces armades regulars.

TÍTOL I

De l'ordenació administrativa de la navegació

CAPÍTOL I

De l'àmbit d'aplicació de les normes de policia

Article 4. *Àmbit espacial d'aplicació.*

1. Les normes de policia de la navegació contingudes en este títol seran aplicables a tots els barcos que es troben en espais marítics en els quals Espanya exercix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

2. El que preveu l'apartat anterior s'entén sense perjudi de les competències que puguen correspondre a altres estats d'acord amb els tractats aplicables, així com del que estableix esta llei per als barcos de guerra i altres d'estat.

Article 5. *Aplicació a barcos nacionals.*

1. Els barcos nacionals quedaran subjectes a les disposicions d'este títol amb independència del lloc en què es troben i sense perjudi de les competències que, d'acord amb els tractats aplicables, corresponguen a uns altres estats riberencs o del port.

2. Amb l'excepció dels barcos de guerra, este títol serà aplicable als barcos d'estat nacionals, sense perjudi de les excepcions i especialitats existents o que es puguen establir reglamentàriament, en particular en relació amb el que disposen els articles 7, 8, 10, 16 i 17, o altres que es puguen derivar del correcte exercici de les competències afectes a la seguretat pública o de la vigilància i repressió d'activitats il·lícites.

Article 6. *Aplicació a embarcacions i artefactes navals.*

1. Les normes d'este títol referides a barcos es consideraran també aplicables als artefactes navals en la mesura que siguen conformes amb la seua naturalesa i activitat.

2. Excepte previsió expressa en contra, s'entendrà que les esmentades normes s'apliquen també a les embarcacions.

3. Reglamentàriament, es regularan les especialitats en esta matèria aplicables als barcos i embarcacions esportius o de recreació, així com aquelles altres que, per les seues específiques funcions, ho requerisquen.

CAPÍTOL II

Del règim d'estada en aigües interiors marítimes i al port

Article 7. *Entrada al port.*

1. Tots els barcos podran entrar en els ports espanyols oberts a la navegació marítima nacional i internacional, amb subjecció en tot cas a les prescripcions que conté esta llei i a les altres de la legislació portuària, de seguretat, de duanes, d'estrangeria i immigració, de policia, de sanitat, mediambiental i pesquera, així com a les condicions operatives establides.

2. L'entrada de barcos en els ports espanyols es podrà prohibir o condicionar per raons d'emergència o riscos específics per a la salut pública, la seguretat de la navegació, la protecció dels tràfics i les instal·lacions portuàries, la repressió de la pesca il·legal o la sostenibilitat ambiental, d'acord amb el que preveu la normativa aplicable.

3. L'autorització per a entrar al port la concedirà l'Administració portuària, a sol·licitud dels armadors, naviliers, capitans o consignataris, i quedarà sempre supeditada al compliment de la legislació i la resta de normativa a què es referixen els apartats anteriors.

Article 8. *Tancament de ports.*

1. Correspon a l'autoritat portuària corresponent, d'acord amb la normativa vigent, ordenar el tancament temporal de ports i terminals a la navegació de barcos, amb un informe previ de la capitania marítima, així com adoptar les mesures necessàries per a donar a eixes decisions la deguda publicitat internacional.

2. L'Administració marítima podrà proposar provisionalment la prohibició de la navegació en els ports i en els seus canals d'accés, així com també l'entrada i eixida de barcos, quan ho aconsellen les condicions meteorològiques o hidrogràfiques i hi haja obstacles per a la navegació o raons de protecció, emergència, seguretat pública o mediambiental o d'orde públic.

3. L'esmentada proposta de prohibició es podrà formular o condicionar també respecte als barcos que, per presentar greus deficiències de navegabilitat, puguen ser un perill per a la seguretat de les persones o dels béns o del medi ambient.

Article 9. *Arribada forçosa.*

1. Amb independència del que disposen els articles 186 i 187, en cas d'arribada forçosa, l'armador, capità o consignatari haurà de comunicar-ne les causes a l'Administració marítima, la qual verificarà els motius que la justifiquen i indicarà les formalitats i els requisits especials que, si és el cas, s'hagen de complir per a estos supòsits.

2. L'Administració marítima podrà imposar requisits i condicions per a l'entrada en els ports o llocs de refugi als barcos potencialment contaminants a fi de garantir la seguretat de les persones, del tràfic marítim, del medi ambient i dels béns.

3. Reglamentàriament, es regularan els criteris, casos, procediments i la resta d'aspectes necessaris per a desplegar el que preveu este article.

Article 10. *Règim general de visita i d'estada.*

1. El règim de visita i d'estada dels barcos en els ports i terminals de càrrega i descàrrega de mercaderies i equipatges, i d'embarcament i desembarcament de passatgers i vehicles, es regirà pel que preveu la legislació portuària; en allò que no preveu esta, es regirà pel que regulen esta llei i les altres lleis i reglaments aplicables.

2. Tot barco estranger haurà de tindre un consignatari en els ports nacionals, amb l'excepció de les embarcacions de recreació, que podran ser directament representades pel seu propietari o capità. La mateixa obligació de consignació podrà ser reglamentàriament establida per als barcos nacionals.

Article 11. *Polissons.*

1. El capità de qualsevol barco que es dirigisca a port espanyol haurà d'informar l'Administració marítima, amb l'antelació suficient, de la presència de polissons a bord. Igualment, haurà d'adoptar les mesures oportunes per a mantindre'l a bord en condicions dignes fins que arribe a port i, en cas que això siga procedent d'acord amb la normativa en matèria d'estrangeria i immigració, fins a l'entrega a les autoritats competents.

2. En cas de desembarcament dels polissons per ser la seua situació en el barco inhumana o degradant, o per necessitar assistència mèdica o humanitària, o de repatriació d'estos per part de les autoritats competents, l'armador i el consignatari del barco que els haja transportat estaran solidàriament obligats a satisfer el cost de la seua manutenció, allotjament, assistència jurídica i d'interpret, i repatriació per part de les autoritats competents. Per a garantir el compliment d'esta obligació, l'Administració marítima podrà ordenar la prestació de garantia suficient sota pena de retenció del barco en el port.

3. El que disposa este article s'entén sense perjudi de les responsabilitats penals o administratives en què puguen incórrer els capitans o altres membres de la dotació quan hi haja connivència en l'embarcament de polissons o quan no s'hagen adoptat les mesures mencionades en l'apartat 1.

Article 12. *Jurisdicció sobre barcos estrangers.*

1. Amb l'excepció del que s'ha previst per als barcos d'estat, la jurisdicció civil i penal dels tribunals espanyols s'estendrà a tots els barcos estrangers mentres romanguen en els ports nacionals o en altres aigües interiors marítimes.

2. A este efecte, l'autoritat judicial podrà ordenar la pràctica a bord de les diligències que siguen procedents, així com l'entrada en el barco i el registre, incloent-hi les cabines, sense més requisit que la comunicació al cònsol de l'Estat del pavelló tan ràpidament com siga possible.

3. La jurisdicció dels tribunals espanyols existirà inclús després que els barcos estrangers hagen abandonat les aigües interiors marítimes i es troben navegant pel mar territorial, així com quan siguen detinguts fora d'este en l'exercici del dret de persecució.

Article 13. *Barcos de propulsió nuclear.*

Sense perjudi de les immunitats aplicables als barcos d'estat, el règim de navegació i d'entrada i estada al port dels barcos de propulsió nuclear es regirà pel que disposen la Llei 25/1964, de 29 d'abril, sobre energia nuclear, i els tractats internacionals que hi siguen aplicables.

Article 14. *Barcos que transporten substàncies radioactives.*

1. Els barcos que transporten substàncies que comporten riscos radioactius o nuclears podran entrar en les aigües interiors marítimes i visitar els ports oberts d'acord amb les prescripcions tècniques i operatives que establisca el Govern.

2. En particular, abans de l'entrada del barco en la zona de servici portuària, els òrgans competents de l'Administració duran a terme el control dels documents de seguretat del barco, el control dosimètric i els altres que siguen procedents per a la protecció del medi ambient, i podran efectuar controls complementaris durant l'estada del barco en el port.

3. Si, com a conseqüència del control o per qualsevol altra causa, es determina que l'estada del barco pot tindre efectes perillosos, els servicis de l'Administració marítima ordenaran al barco que abandone les aigües interiors marítimes en un termini determinat.

Article 15. *Barcos que transporten mercaderies perilloses.*

1. La manipulació i el transport de mercaderies perilloses s'ajustarà a les prescripcions contingudes en els instruments internacionals aplicables sobre esta matèria, incloent-hi els codis de l'Organització Marítima Internacional de caràcter obligatori.

2. Reglamentàriament, es determinaran les condicions especials per a l'entrada i estada al port dels barcos que transporten eixes mercaderies, així com per a la seua admissió, manipulació i emmagatzematge tant a bord com a terra.

Article 16. *Atracada, amarratge i ancoratge de barcos inactius.*

1. L'autoritat portuària autoritzarà, en les condicions de seguretat que determine l'Administració marítima, l'atracada, amarratge o ancoratge temporal de barcos inactius i designarà el lloc, el període i la resta de condicions de permanència, sempre que no perjudique la seguretat de la navegació i de les operacions portuàries o constituïska un perill per a les persones, els béns o el medi ambient.

2. En tot cas, l'Administració marítima fixarà la dotació de seguretat i podrà exigir garantia suficient per a cobrir els danys o perjuís que es puguén ocasionar durant el temps de l'atracada, amarratge o ancoratge i, si és el cas, els gastos necessaris per a la subsistència de les persones a bord.

Així mateix, l'Administració marítima exercirà les funcions que corresponen a l'autoritat portuària, fora de les aigües portuàries.

3. Si el barco arriba a constituir en qualsevol moment un perill, s'aplicarà la normativa de ports de l'Estat i marina mercant sobre remoció de barcos naufragats o afonats.

Article 17. *Ocupació de mitjans radioelectrònics a bord.*

La utilització pels barcos de mitjans de radionavegació o de radiocomunicació durant la seua estada en les aigües interiors i els ports estarà subjecta al compliment de les normes que s'establisquen reglamentàriament.

Article 18. *Despatx de barcos.*

1. Per a fer-se a la mar o, en general, per a emprendre la navegació, tot barco requereix l'autorització prèvia d'eixida, que atorgarà l'Administració marítima i es denominarà «despatx», sense perjuí de les preceptives autoritzacions prèvies que corresponga concedir a altres autoritats i dels supòsits d'autodespatx pel capità i altres modalitats que es prevegen reglamentàriament.

2. El despatx es concedirà, a petició de l'armador, capità o consignatari, sempre que es presente la declaració general i el barco tinga en regla la resta de la documentació i certificats exigibles. El despatx només es podrà negar en virtut de causa legal o reglamentària, per orde judicial o a sol·licitud d'autoritat competent.

3. Reglamentàriament es regularà el règim de despatx de barcos.

4. El reglament establirà un règim simplificat per als barcos i embarcacions de recreació, per als barcos dedicats exclusivament a la navegació per aigües interiors marítimes i per a tots els que fan trajectes curts i d'elevada rotació.

CAPÍTOL III**Del règim general de navegació marítima****Article 19. *Règim general de la navegació en els espais marítimes espanyols.***

La navegació pels espais marítimes espanyols, bé siga per a travessar-los en pas lateral o bé per a entrar als ports o terminals del litoral nacional o per a eixir-ne, s'ajustarà a les previsions de la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar, firmada a Montego Bay el 10 de desembre de 1982, respectant en tot cas les restriccions i els

requisits establits en esta llei i el que corresponga d'acord amb la legislació sobre seguretat, defensa, duanes, sanitat, estrangeria i immigració.

Article 20. Excepcions al règim general de la navegació en els espais marítims espanyols.

1. L'Administració marítima podrà condicionar, restringir o prohibir, per raons de seguretat i protecció marítimes, la navegació en determinats llocs dels espais marítims espanyols, en particular en els casos d'exercicis i operacions navals de les forces armades o sempre que el pas dels barcos estrangers pel mar territorial no siga innocent.

Les mesures previstes en el paràgraf anterior es podran adoptar també per raons de conservació de la biodiversitat marina o del patrimoni cultural subaquàtic, quan les autoritats competents ho hagen requerit en aplicació de la legislació vigent, amb subjecció als procediments continguts en els convenis internacionals.

2. Les esmentades mesures podran ser, així mateix, adoptades pels ministeris competents, sense discriminació de pavelló i respecte a determinades categories de barcos, quan siga necessari per a previndre la realització d'activitats il·lícites o l'exercici de qualsevol tràfic prohibit.

3. Reglamentàriament es podran establir, així mateix, limitacions o restriccions a les activitats subaquàtiques per raons de conservació de la biodiversitat marina o del patrimoni cultural subaquàtic per a la prevenció de la realització d'activitats il·lícites.

Article 21. Detenció i ancoratge.

1. El dret a navegar no inclourà el de detindre's o fondejar fora de les zones de servei dels ports, excepte cas de força major, autorització expressa de l'Administració marítima o quan es tracte de barcos i embarcacions dedicats exclusivament a l'esbarjo que es detinguen amb esta finalitat en cales o llocs de bany, sempre que no estiguen abalisats i no posen en perill la seguretat de la vida humana en la mar o de la navegació.

2. Els barcos obligats a detindre's o a fondejar en cas de perill o de força major hauran de comunicar estes circumstàncies, immediatament i per qualsevol mitjà, a l'Administració marítima més pròxima.

Article 22. Exhibició del pavelló i submarins.

1. Els barcos que naveguen pels espais marítims espanyols hauran d'estar abanderats en un sol estat i portar marcat el seu nom i port de matrícula. També portaran hissat el pavelló en un lloc ben visible quan naveguen per les aigües interiors marítimes o estiguen en repòs al port o terminal nacional.

2. Els barcos estrangers, excepte els de guerra, enarboraran, junt amb el seu pavelló, l'espanyol, d'acord amb els usos marítimes internacionals.

3. Els barcos submarins estrangers i altres vehicles submergibles hauran de navegar en superfície i amb el seu pavelló desplegat quan naveguen per les aigües interiors marítimes i pel mar territorial espanyols.

Els submarins estrangers que naveguen submergits seran invitats i, si és el cas, obligats a emergir. En cas d'impediment a causa d'una avaria, tindran obligació d'indicar-ho per tots els mitjans possibles.

4. Els reglaments podran establir exempcions a l'obligació que les embarcacions exhibisquen les marques, el nom i el pavelló.

Article 23. Règim especial de navegació per la zona contigua.

1. En la zona contigua, l'Estat exercirà sobre els barcos estrangers el control per a previndre les infraccions de les lleis i reglaments duaners, fiscals, sanitaris i d'estrangeria i immigració que es puguin cometre en el territori nacional i en el mar territorial, així com la seua jurisdicció penal i administrativa, per a sancionar els autors de les infraccions de les normes legals mencionades.

2. L'extracció no autoritzada dels objectes arqueològics i històrics que es troben en el llit o el subsòl de les aigües de la zona contigua es considerarà com una infracció de les lleis i reglaments a què es referix l'apartat anterior, així com de la normativa del patrimoni cultural subaquàtic.

Article 24. *Navegació de barcos pesquers.*

1. La navegació dels barcos pesquers nacionals se subjectarà a les prescripcions generals d'esta llei i, a més, a les prescripcions especials establides en la legislació pesquera.

2. Excepte autorització expressa de l'administració competent, i sense perjudici del que preveuen el dret de la Unió Europea i els tractats aplicables, queda prohibida la pesca pels barcos estrangers en les aigües interiors marítimes espanyoles i en el mar territorial. No es reputarà pas innocent el que comporte qualsevol activitat de pesca duta a terme pels esmentats barcos en el mar territorial.

3. El Govern vetllarà perquè, a l'exercir els barcos estrangers els seus drets i al complir els seus deures en la zona econòmica exclusiva, tinguen en compte degudament els drets de l'Estat i complisquen les disposicions d'esta llei i les de la legislació pesquera, que siguen conformes amb el dret de la Unió Europea i internacional.

4. Excepte autorització de l'Administració pesquera, els barcos estrangers en pas pels espais marítimes espanyols no podran tindre els seus aparells de pesca en estat de funcionament o d'operativitat immediata.

Article 25. *Navegació de barcos d'investigació.*

1. La realització d'activitats d'investigació científica des de barcos estrangers en els espais marítimes espanyols, així com les efectuades per entitats estrangeres a bord de barcos espanyols en eixes zones, queden subjectes a autorització de l'administració competent, d'acord amb el procediment previst reglamentàriament.

2. En tot cas, l'autorització es condicionarà al fet que la investigació es duga a terme amb fins exclusivament pacífics, informe sobre els seus resultats, contribuïsca al progrés dels coneixements sobre el medi marí i no comporte perill per a la seguretat de la navegació o del medi ambient ni obstaculitze l'exercici dels drets sobirans i de la jurisdicció de l'Estat.

3. La investigació no autoritzada no es podrà considerar inclosa en el dret de pas innocent pel mar territorial.

Article 26. *Cessament de les activitats d'investigació.*

L'administració autoritzadora, mitjançant una resolució motivada, podrà ordenar, en qualsevol moment i sense dret a cap d'indemnització per als investigadors, la suspensió o el cessament de les activitats d'investigació per incompliment de les condicions establides en l'autorització concedida.

Article 27. *Regles de rumb i govern i navegació en zona de gels.*

1. Tots els barcos, sense excepció, hauran d'ajustar la seua navegació al compliment de les regles de llums, senyals, rumb i govern contingudes en els reglaments aplicables, en particular en el reglament internacional per a previndre els abordatges en la mar.

2. El capità de tot barco que haja sigut informat de la presència de gels en la seua derrota o prop d'esta, està obligat, durant la nit, a navegar a una velocitat moderada o a modificar la seua derrota per a distanciar-se de la zona perillosa.

Article 28. *Publicitat dels perills i ajudes a la navegació.*

1. L'administració competent serà responsable de l'establiment i el manteniment de la senyalització marítima, així com de la divulgació per mitjà d'avisos de ràdio nàutics

periòdics d'aquelles circumstàncies transitòries que impliquen un perill imminent per a la navegació.

2. El Ministeri de Defensa serà responsable de l'elaboració i publicació de les cartes nàutiques i de les publicacions complementàries (llibres de camins), de la divulgació de tota la informació relativa als diferents sistemes d'ajudes a la navegació (llibres de fars i senyals de boira i llibre de senyals de ràdio), així com de mantindre'ls actualitzats per mitjà de la publicació periòdica dels avisos als navegants.

Article 29. *Avisos dels capitans.*

1. Els capitans dels barcos estan obligats a informar l'Administració marítima de les fallades o deficiències que advertisquen en els senyals marítics i en altres ajudes a la navegació, així com a donar avís dels gels o derelictes que albiren en el seu viatge i puguin representar un perill immediat per a la navegació.

2. Els capitans també hauran de donar avís en el cas que es troben amb temporals extraordinaris i per qualssevol altres causes que suposen un perill per a la navegació.

Article 30. *Sistemes d'organització i sistemes de tràfic marítim.*

1. En interès de la seguretat de la navegació, i de conformitat amb les normes internacionals aplicables, el Govern establirà el procediment segons el qual es designaran, reemplaçaran o suprimiran, en els espais marítics espanyols, els sistemes d'organització del tràfic marítim i de notificació obligatòria per a barcos i els sistemes de tràfic marítim.

2. Els esmentats sistemes seran d'utilització obligatòria per a tots els barcos una vegada que hagen obtingut l'aprovació i la publicació internacionals que, si és el cas, siga necessària.

3. En tot cas, els sistemes de tràfic marítim només podran ser d'ús obligat quan estiguen emplaçats en les aigües interiors marítimes o en el mar territorial, i en cas d'aprovació per l'Organització Marítima Internacional, en la zona econòmica exclusiva.

Article 31. *Normes especials per a artefactes navals i plataformes fixes.*

1. L'emplaçament d'artefactes navals i plataformes o estructures fixes artificials en les zones espanyoles de navegació haurà de quedar degudament abalisat d'acord amb les indicacions de Ports de l'Estat.

2. Al voltant dels esmentats artefactes o plataformes s'establiran zones de seguretat de la navegació en un radi que no excedisca els cinc-cents metres a partir de la seua vora exterior, si bé podran anar més enllà quan s'ajusten a les normes internacionals que, si és el cas, siguen aplicables.

3. En el cas que estes instal·lacions es troben en aigües portuàries, correspondrà a l'Administració portuària l'exercici d'estes funcions.

Article 32. *Plans de preparació i lluita contra la contaminació.*

L'Administració marítima establirà un pla nacional de preparació i lluita contra la contaminació marina per a fer front amb promptitud i de manera eficaç als successos de contaminació per hidrocarburs o altres substàncies nocives o potencialment perilloses.

Article 33. *Obligació de notificar actes de contaminació.*

1. Els capitans dels barcos nacionals hauran de notificar sense demora a l'Administració marítima espanyola i a l'autoritat competent de l'Estat riberenc més pròxim tot esdeveniment de contaminació per hidrocarburs o per substàncies nocives o potencialment perilloses dels quals tinguen coneixement durant la navegació, de conformitat amb els procediments que es determinen reglamentàriament.

2. La mateixa obligació tindran els capitans dels barcos estrangers que naveguen pels espais marítics espanyols.

Article 34. Col·laboració internacional.

1. Sense perjudi del que preveuen els tractats específics aplicables, quan l'Administració marítima espanyola siga requerida per un altre estat riberenc en les aigües del qual s'hagen produït actes de contaminació, col·laborarà amb les autoritats de l'esmentat estat quan siga possible i raonable.

2. L'assistència podrà consistir en la participació en les operacions de lluita contra la contaminació o en la intervenció en les diligències d'esbrinament del sinistre i la inspecció de documents o del barco presumptament responsable de la contaminació, quan este es trobe en un port o en les aigües interiors marítimes nacionals. Esta assistència es prestarà també a instàncies de l'Estat del pavelló.

3. Quan hi haja un perill real de contaminació en els espais marítics espanyols, que es puga estendre a les aigües d'un altre estat, este últim en serà immediatament informat.

4. La col·laboració prevista en els apartats anteriors es podrà subordinar, en tot cas, al principi de reciprocitat.

Article 35. Mesures especials que caldrà adoptar en la zona contigua.

1. Sempre que l'administració pública competent tinga coneixement que un barco estranger situat en la zona contigua ha infringit, està infringint o es proposa infringir les lleis i reglaments a què es referix l'article 23, tindrà dret a interceptar-lo, sol·licitar la informació o fer la inspecció apropiada.

2. En cas necessari, podrà adoptar les altres mesures que siguen necessàries i proporcionals per a previndre o sancionar la infracció, incloent-hi la detenció i conducció al port.

Article 36. Detencions injustificades i indemnització.

1. L'Administració marítima farà tot el que es puga per a evitar que els barcos experimenten detencions o demores innecessàries a causa de les mesures que es prenguen de conformitat amb el que preveu este capítol.

2. Les detencions o les demores innecessàries a què es referix l'apartat anterior obligaran l'administració responsable de la mesura a rescabalar dels danys i perjudis que siguen provats.

CAPÍTOL IV**Del dret de pas innocent pel mar territorial****Article 37. Dret de pas innocent.**

1. La navegació pel mar territorial de tots els barcos estrangers, incloent-hi els d'estat, se subjectarà al règim de pas innocent.

La navegació a través de l'estret de Gibraltar estarà regida pel que disposa la part III de la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar de 1982.

2. A este efecte, el pas haurà de ser ràpid i sense interrupció, sense atemptar contra la pau, l'orde públic o la seguretat d'Espanya.

3. La detenció i ancoratge durant el pas es farà de conformitat amb el que preveuen l'article 18 de la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar i l'article 21 d'esta llei.

Article 38. Compliment de lleis i reglaments.

Els barcos que exercisquen el dret de pas innocent pel mar territorial estaran obligats a respectar la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar, així com les disposicions d'esta llei i les altres lleis i reglaments sobre navegació, estrangeria i

immigració, duanes, sanitat i la resta de seguretat pública, els relatius a la protecció del medi ambient marí i del patrimoni cultural subaquàtic.

Article 39. *Prohibicions.*

1. A més dels supòsits previstos en la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar i la resta de convenis internacionals aplicables i excepte autorització de l'Administració marítima, es consideren no innocents i queden prohibides als barcos estrangers en pas pel mar territorial la investigació científica marina, la realització d'activitats submarines, així com aquelles que puguen avariar els cables, canonades submarines o instal·lacions i equips al servei de la navegació, de la investigació, del mesurament del medi o de l'explotació dels recursos marins.

2. No es considerarà innocent el pas dels barcos estrangers pel mar territorial quan realitzen qualsevol acte de contaminació intencional i greu.

Tampoc serà reputat innocent el pas de barcos l'estat d'avaria o les condicions de navegabilitat dels quals suposen una seriosa amenaça de producció de greus danys al medi ambient.

3. Queda, així mateix, prohibida la utilització d'embarcacions auxiliars, excepte en cas de sinistre o per a operacions de busca i salvament, l'emissió de senyals sonors o lluminosos, que no siguen els previstos en les normes i els reglaments sobre seguretat i senyalització marítima i prevenció d'abordatges, i qualsevol altres activitats que no estiguen directament relacionades amb el pas.

4. Les anteriors prohibicions seran, així mateix, aplicables en les aigües interiors marítimes, de conformitat amb el que preveu la normativa que els siga aplicable.

Article 40. *Barcos que comporten riscos especials.*

1. Els barcos que transporten substàncies radioactives o altres de perilloses o de nocives hauran de tindre a bord els documents i observar les mesures especials de precaució previstes per a estos en els tractats aplicables.

2. Els dits barcos hauran d'efectuar el seu pas per les vies, dispositius i sistemes establits d'acord amb el que preveu l'article 30, i seguir les instruccions especials de navegació que, si és el cas, puguen ser cursades per l'Administració marítima.

Article 41. *Gravàmens als barcos estrangers.*

Els barcos estrangers només estaran obligats al pagament dels servicis que se'ls hagen prestat durant el seu pas pel mar territorial. D'acord amb el que preveu la legislació portuària, es considerarà que tots els barcos al seu pas pel mar territorial utilitzen el servei de senyalització marítima.

Article 42. *Suspensió del pas innocent.*

1. Per a la defensa dels interessos generals i, en particular, per a vetlar per la seguretat de la navegació, el Govern podrà suspendre, temporalment i sense discriminació entre pavellons, el pas innocent en determinades zones del mar territorial.

2. El Govern vetllarà perquè l'adopció d'estes mesures abaste la deguda publicitat internacional.

Article 43. *Exercici de la jurisdicció civil.*

1. Els barcos estrangers que passen pel mar territorial no podran ser detinguts o desviats per a exercir la jurisdicció civil respecte a les persones que es troben a bord d'estos.

2. Es podran adoptar mesures cautelars o executives respecte als dits barcos quan estos s'hagen detingut o hagen fondejat voluntàriament durant el seu pas pel mar

territorial, així com respecte als que naveguen pel mar territorial després d'haver abandonat les aigües interiors marítimes de l'Estat.

3. Les dites mesures podran ser, així mateix, adoptades respecte als barcos en pas lateral, però només per les obligacions adquirides i per les responsabilitats en què hagen incorregut durant el seu pas.

Article 44. *Exercici de la jurisdicció penal.*

La jurisdicció penal espanyola en relació amb els barcos estrangers que es troben en el mar territorial espanyol estarà regida pel que estableixen la Llei Orgànica del Poder Judicial i els tractats aplicables i, en especial, l'apartat 1 de l'article 27 de la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar de 1982.

Això no afecta la possibilitat que els òrgans jurisdiccionals espanyols competents ordenen detencions o realitzen investigacions a bord d'un barco estranger, en relació amb un delictes comés a bord del dit barco durant el seu pas, sempre que passe pel mar territorial procedent d'aigües interiors.

Article 45. *Intervenció a petició del capità o cònsol.*

A petició del capità del barco o d'un representant diplomàtic o consular de l'Estat del pavelló, els òrgans jurisdiccionals espanyols competents podran ordenar detencions o realitzar investigacions en relació amb delictes que s'hagen comés a bord d'un barco estranger.

Article 46. *Notificació a un agent diplomàtic.*

1. L'òrgan judicial competent notificarà a un representant diplomàtic o consular de l'Estat de pavelló, si és possible amb anterioritat a la seua realització, el començament de totes les diligències i actuacions que duga a terme per a exercir la seua jurisdicció penal.

2. La dita notificació es farà, així mateix, quan s'inicie la instrucció a petició del capità del barco i en virtut del que disposa l'article anterior.

Article 47. *Sobrevol d'aeronaus estrangeres.*

En virtut del que s'ha disposat en tractats o convenis amb altres estats o per mitjà de permís especial, es podrà autoritzar el trànsit innocu de les aeronaus estrangeres sobre l'espai aeri suprajacent a les aigües interiors marítimes i el mar territorial.

CAPÍTOL V

Del dret de persecució i de visita

Article 48. *Exercici del dret de persecució i de visita.*

Els drets de persecució i de visita s'exerciran per les causes i en la forma en què s'establixen en la Convenció de les Nacions Unides sobre Dret del Mar i la resta de convenis internacionals que hi siguen aplicables.

Article 49. *Conducció a port nacional.*

De conformitat amb les disposicions d'este capítol, el barco, embarcació o artefacte detingut podrà ser conduït al port espanyol més pròxim, als efectes de realitzar la pertinent instrucció per a l'esbrinament dels fets, imposició de la sanció i exigència de les responsabilitats que, si és el cas, corresponguen.

CAPÍTOL VI

Dels barcos d'estat estrangers**Article 50. Immunitat.**

Amb les excepcions previstes en el dret internacional i en la present llei, els barcos d'estat estrangers gaudiran d'immunitat, i queden subjectes únicament a la jurisdicció de l'Estat del seu pavelló.

Article 51. Navegació per aigües interiors marítimes i entrada al port.

1. Els barcos estrangers de guerra podran entrar en les aigües interiors marítimes i visitar els ports oberts amb l'autorització prèvia, en cada cas, del Ministeri de Defensa, que es tramitarà per via diplomàtica i d'acord amb les previsions que contenen els tractats conclosos per Espanya, sense perjudici de la seua subjecció a les prescripcions contingudes en esta llei i en les altres de la legislació portuària. En el cas d'altres barcos d'estat, només caldrà l'autorització de l'Administració marítima, que s'haurà d'obtenir en cada cas i amb antelació a l'arribada del barco. La designació del lloc d'atracada o ancoratge haurà de ser acordada amb l'autoritat portuària corresponent.

2. S'exceptua de les autoritzacions previstes en l'apartat anterior el cas d'avaria, mal temps o una altra causa urgent i determinant de la necessitat d'arribada forçosa per raons de seguretat. En estos casos el capità o comandant del barco haurà d'informar, sense demora i per tots els mitjans possibles, l'òrgan més pròxim de l'Administració marítima o de l'Armada, si es tracta d'un barco de guerra, el qual haurà de seguir les seues instruccions fins que es tramite la corresponent autorització per via diplomàtica.

3. En el supòsit que es tracte de barcos o submarins d'estat que comporten riscos nuclears, serà a més aplicable el que preveuen els articles 13 i 14.

Article 52. Activitats prohibides en el mar territorial.

No es considerarà innocent el pas de barcos d'estat estrangers pel mar territorial que comporte la realització de maniobres o altres exercicis amb armes de qualsevol classe, la recol·lecció d'intel·ligència per mitjans electromagnètics o el llançament, recepció o embarcament de qualsevol tipus d'aeronaus o de dispositius militars.

Article 53. Submarins d'estat.

En el mar territorial i en les aigües interiors marítimes, els submarins d'estat estrangers hauran de complir el que preveu l'article 22, llevat que es troben degudament autoritzats per a participar en exercicis o maniobres militars.

Article 54. Mesures respecte als barcos d'estat estrangers.

1. Els barcos de guerra estrangers que es troben en les aigües interiors marítimes i el mar territorial espanyols i infringisquen les disposicions d'esta llei seran requerits per l'Armada perquè deposen la seua actitud i, si és el cas, que abandonen sense demora les dites aigües.

2. L'Estat de pavelló del barco estranger serà responsable de qualsevol pèrdua o dany que siga conseqüència de l'incompliment de les lleis i reglaments nacionals, especialment dels relatius al pas pel mar territorial i a l'estada en els ports i la resta d'aigües interiors marítimes.

Article 55. Reglamentació especial.

El Govern reglamentarà la navegació, admissió i permanència de barcos d'estat estrangers en els espais marítics espanyols, tenint en compte les previsions que contenen esta llei i el dret internacional.

TÍTOL II

Dels vehicles de la navegació

CAPÍTOL I

Dels barcos, embarcacions i artefactes navals

Article 56. *Barco.*

S'entén per barco, tot vehicle amb estructura i capacitat per a navegar pel mar i per a transportar persones o coses, que compta amb coberta correguda i d'eslora igual o superior a vint-i-quatre metres.

Article 57. *Embarcació.*

S'entén per embarcació, el vehicle que no tinga coberta correguda i d'eslora inferior a vint-i-quatre metres, sempre que, en un cas i en l'altre, no siga qualificat reglamentàriament com a unitat menor en atenció a les seues característiques de propulsió o d'utilització.

Article 58. *Artefacte naval.*

1. S'entén per artefacte naval tota construcció flotant amb capacitat i estructura per a albergar persones o coses, la destinació del qual no és la navegació, sinó quedar situada en un punt fix de les aigües.

2. Es considera, així mateix, artefacte naval el barco que haja perdut la seua condició de barco per haver quedat amarrat, encallat o fondejat en un lloc fix, i destinat, amb caràcter permanent, a activitats diferents de la navegació.

Article 59. *Plataforma fixa.*

1. S'entén per plataforma fixa tota estructura o instal·lació susceptible de fer operacions d'explotació dels recursos naturals marítims o de destinar-se a qualssevol altres activitats, emplaçada sobre el llit del mar, fondejada o recolzada en este.

2. Per trobar-se permanentment subjecta al fons de les aigües, la plataforma fixa té la consideració de bé immoble d'acord amb el Codi Civil.

Article 60. *Naturalesa i identificació del barco.*

1. El barco és un bé moble que es pot registrar, format de parts integrants i pertinences.

2. Són parts integrants aquells elements que constitueixen l'estructura del barco, de manera que no es poden separar d'este sense detriment de la seua pròpia entitat.

3. Són pertinences els elements destinats al servei del barco d'una manera permanent, però que no integren la seua estructura.

4. El barco conserva la seua identitat, encara que les seues parts integrants o pertinences siguen successivament substituïdes.

5. El barco s'identifica pel seu nom, matrícula, numeració de l'Organització Marítima Internacional (número OMI), pavelló, arqueig i qualssevol altres dades que reglamentàriament es determinen.

Article 61. *Accessoris.*

Són accessoris els elements consumibles adscrits al barco d'una manera temporal.

Article 62. *Negocis jurídics i drets sobre el barco.*

1. Els negocis jurídics relatius al barco, la propietat i els altres drets que recaiguen sobre este comprendran les seues parts integrants i pertinences, però no els seus accessoris, llevat que hi haja pacte en contra.

2. No obstant això, en queden exceptuades les pertinences inscrites en el Registre de Béns Mobles a nom d'un tercer o el domini dels quals haja sigut adquirit per este amb data anterior al corresponent negoci jurídic o acte generador de gravamen.

Article 63. *Adquisició del barco.*

1. L'adquisició del barco, embarcació i artefacte naval haurà de constar en document escrit i perquè produísca efectes respecte de tercers s'haurà d'inscriure en la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles, en virtut dels documents previstos en l'article 73.

2. També s'adquirirà la propietat del barco per la possessió de bona fe, continuada per tres anys, amb just títol degudament registrat. Si falta algun d'estos requisits, es necessitarà la possessió continuada de deu anys.

Article 64. *Copropietat dels vehicles de navegació.*

La copropietat ordinària del barco, embarcació, artefacte naval o plataforma fixa estarà regida per les disposicions generals de dret comú, llevat que es tracte d'un supòsit de condomini naval de barcos i embarcacions, que es regirà pel que disposa el capítol II del títol III.

CAPÍTOL II

Del registre i documentació dels barcos

Article 65. *Registre i matrícula.*

1. Les titularitats i els gravàmens sobre els barcos, embarcacions i artefactes navals s'inscriuran en la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles, amb la finalitat de proporcionar seguretat a les relacions jurídiques d'aquells.

2. La matrícula d'un barco o embarcació correspon a l'Administració marítima a través del Registre de Barcos i Empreses Navilieres, i va destinada a mantindre la identificació i el control administratiu dels barcos i embarcacions espanyols. El Registre de Barcos i d'Empreses Navilieres i el Registre Especial de Barcos i Empreses Navilieres estarà regit pel que estableixen esta llei i la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, així com pels reglaments corresponents.

Article 66. *Coordinació entre registres.*

1. Els assentaments que es practiquen en la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles s'hauran de coordinar amb les anotacions que es facen en el full d'assentament del Registre de Barcos i Empreses Navilieres per mitjà de comunicacions que s'hauran de cursar directament en la forma que reglamentàriament es determine.

2. Els titulars dels dos registres només tindran competència per a expedir certificacions del contingut que siga propi dels respectius assentaments a càrrec seu, però no dels que els consten per comunicacions derivades de l'obligada coordinació entre els dos organismes. No obstant això, si es demana en un d'estos certificació referida a apartats continguts en l'altre, s'haurà d'admetre la sol·licitud i requerir del registre competent que l'expedisca, a fi que el sol·licitant puga obtindre en un sol organisme tota la publicitat formal referida al barco.

Secció 1a. De la inscripció en la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles

Article 67. Legislació aplicable.

El Registre de Béns Mobles, en la Secció de barcos, estarà regit pel que disposen esta llei, el seu reglament de desplegament i la resta de disposicions complementàries i, en tot el que no hi estiga previst, per la Llei i el Reglament Hipotecari, que regiran amb caràcter supletori quan siguen aplicables.

Article 68. Competència.

1. El Registre de Béns Mobles, en la Secció de barcos, es portarà sota la dependència del Ministeri de Justícia, estarà a càrrec d'un registrador de la propietat i mercantil i radicarà en les poblacions que es determinen en les demarcacions registrals.

2. La primera inscripció dels barcos es practicarà en el registre designat en la demarcació que corresponga al lloc de la seua matrícula i la dels barcos en construcció, en el de la demarcació que corresponga al lloc en què es construeixen.

3. El canvi de matrícula d'un barco no comportarà necessàriament la inscripció d'este en un altre registre diferent d'aquell en què es trobe inscrit.

Article 69. Béns inscriptibles.

1. Tots els barcos, embarcacions i artefactes navals banderers a Espanya s'hauran d'inscriure obligatòriament en la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles.

2. No obstant això, serà potestativa la inscripció dels barcos, embarcacions i artefactes de titularitat pública.

També serà potestativa la inscripció de barcos i embarcacions de recreació o esportiva. Els drets de garantia, reserves de domini i prohibicions de disposar, arrendaments financers i la resta de gravàmens inscriptibles imposats sobre estos, només seran oposables davant de tercers si figuren inscrits en el Registre de Béns Mobles, i en este cas s'hauran d'inscriure sense que s'exigisquen més requisits que els previstos per a la constitució de la garantia de què es tracte. La immatriculació en el Registre de Béns Mobles de barcos i embarcacions de recreació embargades o segrestades judicialment o administrativament es practicarà per mor de la mateixa resolució judicial o administrativa en què es decreta l'embargament o la prohibició de disposar.

Reglamentàriament es podrà excloure de l'obligació d'inscripció en la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles determinades embarcacions i artefactes que ja estiguen matriculats o inscrits en altres llistes o registres.

3. Els barcos en construcció es podran inscriure en tots els casos, però la inscripció serà obligatòria quan hagen de ser hipotecats de conformitat amb el que preveu esta llei. A estos efectes, es portarà en la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles un llibre especial per a inscriure els actes i contractes relatius als barcos en construcció fins que, acabada esta, es traslladen al Llibre de Barcos construïts en la forma en què es determine reglamentàriament.

Article 70. Objecte.

1. La Secció de barcos del Registre de Béns Mobles es portarà pel sistema de foli real.

2. El dit registre té per objecte la inscripció o anotació dels actes i contractes relatius al domini i la resta de drets reals sobre els barcos. També s'hi inscriuran o anotaran la constitució, modificació i cancel·lació de gravàmens o limitacions de disposar, embargaments judicials o administratius que recaiguen sobre barcos o embarcacions, arrendaments i aquelles altres situacions jurídiques que es determinen reglamentàriament o es prevegen en convenis internacionals o disposicions especials.

Article 71. *Inscripció i tancament.*

1. La primera inscripció de cada barco en el Registre serà de domini i es practicarà en virtut de certificació del full d'assentament expedit pel Registre de Barcos i Empreses Navilieres, acompanyada del títol d'adquisició, que haurà de constar en qualsevol dels documents esmentats en l'article 73, llevat que es tracte de barcos i embarcacions de recreació o esportiva construïdes en sèrie o de barcos procedents de països les lleis dels quals no exigisquen eixa forma de documentació.

2. Perquè es puga inscriure o anotar en el Registre qualsevol altre acte, negoci jurídic o resolució judicial o administrativa relativa al barco, caldrà que la persona que l'atorgue o aquella contra qui es dirigisca tinga prèviament inscrit el seu dret.

3. Llevat que del Registre resulten càrregues vigents, el foli real del barco es cancel·larà per mitjà d'una diligència de tancament a continuació de l'última inscripció, practicada en virtut de comunicació del Registre de Barcos i Empreses Navilieres que faça constar la baixa del barco.

4. Reglamentàriament es regularan les especialitats registrals per a les situacions de canvi temporal de pavelló.

Article 72. *Publicitat formal.*

1. La Secció de barcos del Registre de Béns Mobles és pública. Qualsevol persona podrà obtindre informació sobre el contingut dels seus assentaments en la forma que es determine reglamentàriament.

2. El domini i l'existència o llibertat de càrregues i gravàmens dels barcos només es podrà acreditar en perjudici de tercer per certificació del registrador, excepte el que disposa esta llei per als privilegis marítics.

3. Simultàniament a la devolució dels títols que inscriga, el registrador haurà d'expedir, en document separat, certificació de domini i càrregues.

Article 73. *Principi de titulació pública.*

1. La inscripció en el Registre es practicarà en virtut d'escriptura pública, pòlissa intervinguda per notari, resolució judicial ferma o document administratiu expedit per funcionari amb facultats suficients per raó del seu càrrec.

2. El notari espanyol o cònsol d'Espanya a l'estranger que autoritze una escriptura pública o intervinga una pòlissa relativa a barcos, embarcacions o artefactes navals haurà d'obtindre de la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles, amb caràcter previ a l'atorgament, l'oportuna informació sobre la situació de domini i càrregues, i haurà de presentar-la, directament o per testimoni, en la forma i pels mitjans que reglamentàriament s'establisquen.

Article 74. *Principi de legalitat.*

Els registradors qualificaran sota la seua responsabilitat la legalitat de les formes extrínseques dels documents de qualsevol classe en virtut dels quals se sol·licite la inscripció, així com la capacitat i legitimació dels qui els atorguen o subscriuen i la validesa del seu contingut, per tot el que resulte d'estos i dels assentaments del registre.

Article 75. *Principi de legitimació.*

El contingut del Registre es presumix exacte i vàlid. Els assentaments del Registre estan sota la salvaguarda dels tribunals i produïxen tots els seus efectes mentre no s'inscriga la declaració judicial de la seua inexactitud o nul·litat.

Article 76. *Principi de fe pública registral.*

La inscripció no convalida els actes o contractes que siguen nuls d'acord amb les lleis. La declaració d'inexactitud o nul·litat no perjudicarà els drets de tercers que reunisquen els requisits establits en l'article 34 de la Llei Hipotecària.

Article 77. *Principi de no-oposabilitat.*

Els actes subjectes a inscripció que no estiguen degudament inscrits o anotats no perjudiquen tercers de bona fe.

Secció 2a. De la documentació dels barcos nacionals

Article 78. *Documentació dels barcos nacionals.*

1. A més dels certificats i documents relatius a la seguretat de la navegació, a la lluita contra la contaminació marina, a la sanitat exterior, al règim duaner i altres que corresponguen d'acord amb la legislació nacional i amb els convenis internacionals en què Espanya forme part, tot barco nacional haurà de portar a bord el certificat de matrícula, la patent de navegació, el rol de despatx i dotació, el diari de navegació, el quadern de màquines i, si és el cas, el quadern de bitàcola i els certificats d'assegurances, sense perjudi de les excepcions i especialitats existents o que es puguin establir reglamentàriament respecte dels barcos d'estat i altres categories determinades d'embarcacions.

2. Els documents a què es referix l'apartat anterior s'ajustaran als models que siguen aprovats per l'Administració marítima.

3. Reglamentàriament s'establirà un règim simplificat de documentació per als barcos de recreació o esportius i per a les embarcacions.

Article 79. *Certificat de matrícula.*

El certificat de matrícula reflectirà de forma literal el contingut de l'assentament que es troba en el corresponent full i haurà de ser renovat cada vegada que s'hi produïsca alguna modificació. El certificat acredita que el barco està legalment matriculat a Espanya i s'haurà d'exhibir a petició de les autoritats competents de l'Administració marítima nacional, de la de l'Estat riberenc o de la de l'Estat del port.

Article 80. *Patent de navegació.*

La patent de navegació acredita la nacionalitat espanyola del barco i que ha sigut autoritzat per a navegar pels mars enarborant el pavelló nacional. També legitimarà la identitat al capità o a la persona a qui ha sigut conferit el comandament del barco.

Article 81. *Rol de despatx i dotació.*

1. El rol de despatx i dotació acredita el viatge que està fent el barco, així com el fet que l'ha mamprés previ compliment de tots els requisits legals i reglamentaris per al seu despatx.

2. En el rol s'expressaran també la identitat, nacionalitat, lloc a bord, titulació, certificats de capacitació i dates d'enrolament i desenrolament de tots els membres de la dotació, a més de les especialitats previstes reglamentàriament en atenció a la classe de navegació.

Article 82. *Diari de navegació.*

A més de les circumstàncies establides en altres lleis i reglaments, en el diari de navegació s'anotaran, per singladures, tots els esdeveniments rellevants ocorreguts. En

particular, es prendrà nota dels actes del capità quan actue en l'exercici de funcions públiques.

Article 83. Quadern de bitàcola.

En els barcos en què vagen enrolats dos o més oficials de pont, caldrà dur també un llibre, denominat Quadern de bitàcola, en el qual els pilots de guàrdia registraran totes les vicissituds nàutiques i meteorològiques que es produïsquen durant la navegació.

Article 84. Quadern de màquines.

En el quadern de màquines s'anotaran el règim de marxa, el de manteniment, les avaries, reparacions i, en general, totes les vicissituds que es referisquen al funcionament de les màquines i la resta d'elements i instal·lacions de la competència del departament de màquines.

Article 85. Forma de portar els llibres.

1. Els diaris de navegació i els quaderns de màquines i de bitàcola hauran d'anar foliats, rubricats i segellats, full per full, per l'autoritat de l'Administració marítima i no hauran de contindre interlineacions, raspadures ni esmenes. Els assentaments han de ser successius i datats, firmats pel capità els del diari de navegació; pels pilots, els del quadern de bitàcola, i pel cap del servici de màquines, els del quadern de màquines.

2. Reglamentàriament es podrà establir un règim de portar els llibres per mitjà de suport informàtic o altres tècniques de caràcter semblant.

Article 86. Conservació dels llibres.

1. Els llibres a què es referix l'article anterior s'hauran de conservar durant un any a partir de l'últim assentament practicat, tenint en compte qualsevol canvi de nom, matrícula, propietat o pavelló del barco.

2. En els supòsits de canvis de propietat o de pavelló, els llibres seran depositats en les oficines de l'Administració marítima de l'últim port de matrícula.

Article 87. Publicitat dels llibres.

El capità haurà d'expedir còpia certificada dels assentaments pertinents del diari de navegació a tota persona que al·legue un interès legítim. En cas de negativa, l'interessat es podrà dirigir a la capitania marítima en l'àmbit de la qual es trobe el barco, o la de la seua matrícula, a fi que s'obligue el capità o armador a expedir i entregar pel seu conducte la còpia interessada. La Capitania tramitarà esta sol·licitud, llevat que el sol·licitant no tinga, de manera patent, interès legítim.

CAPÍTOL III

De la nacionalitat dels barcos

Article 88. Abanderament de barcos.

L'abanderament és l'acte que atorga el dret a enarborar el pavelló espanyol. Tots els barcos matriculats en el Registre de Barcos i Empreses Navilieres seran banderers d'Espanya.

Les condicions per a la concessió de l'abanderament es regixen pel que disposa la normativa de marina mercant.

Article 89. *Navegació amb pavelló nacional.*

La navegació sota pavelló nacional es farà una vegada obtinguda la patent de navegació. Provisionalment també es podrà fer per mitjà de passavant pel temps necessari perquè un barco adquirit a l'estranger pugui fer els viatges necessaris per arribar a un port nacional.

Article 90. *Efectes de l'abanderament.*

Els barcos degudament matriculats i banderers d'Espanya tindran, a tots els efectes, la nacionalitat espanyola.

Article 91. *Prohibició de doble nacionalitat i de doble registre.*

1. Fora dels supòsits d'abanderament temporal previstos en esta llei, un barco no podrà estar simultàniament matriculat en el Registre de Barcos i Empreses Navilieres i en el registre de barcos d'un altre o altres estats.

2. Els barcos matriculats a Espanya enarboraran únicament el pavelló espanyol i no podran canviar-lo sinó a través del procediment establert per a donar-s'hi de baixa en la normativa corresponent.

Article 92. *Pèrdua de nacionalitat de procedència.*

1. No s'autoritzarà la matrícula o passavant d'un barco fins que l'autoritat del registre estranger anterior n'haja acreditat la baixa per mitjà del lliurament del corresponent certificat.

2. No obstant això, podrà fer-se la inscripció o concedir-se el passavant, quan l'autoritat del registre de procedència haja alliberat un certificat acreditatiu que el barco siga baixa en eixe registre en el mateix moment i amb la mateixa data en què es practique la nova alta.

Article 93. *Règim de les garanties reals en cas de canvi definitiu de pavelló.*

1. D'acord amb el que disposa l'article 484, no s'autoritzarà la baixa del barco en el Registre de Barcos i Empreses Navilieres per al seu registre definitiu a l'estranger, llevat que s'hagen cancel·lat prèviament totes les hipoteques i la resta de càrregues i gravàmens inscrits en la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles, o que s'hi haja fet constar el consentiment per escrit de tots els titulars d'eixes hipoteques, càrregues o gravàmens.

2. Així mateix, l'adquisició del pavelló espanyol quedarà subordinada al consentiment de tots els titulars dels gravàmens inscrits i no cancel·lats en el registre de procedència.

Article 94. *Canvi temporal de pavelló.*

1. Els barcos nacionals arrendats per un resident fora d'Espanya podran ser autoritzats per a ser abanderats temporalment de l'Estat de residència de l'arrendatari, mentre dure el contracte d'arrendament.

2. Recíprocament, els barcos estrangers presos en arrendament per residents a Espanya podran ser autoritzats a enarborar el pavelló espanyol pel temps de vigència del contracte.

3. El règim de canvi temporal de pavelló previst en esta llei serà, així mateix, aplicable als contractes diferents de l'arrendament que tinguen l'efecte de transmetre temporalment la possessió del barco.

Article 95. *Començament i cessament de l'abanderament temporal.*

1. En el cas d'abanderament temporal de barcos a Espanya, el Registre de Barcos i Empreses Navilieres no practicarà l'anotació temporal en el full d'assentament mentre

no se cerciore de la suspensió de la nacionalitat i del dret a enarborar el pavelló en el registre de procedència.

2. L'Administració marítima notificarà a l'anterior estat de pavelló el moment en què es produïska la baixa de l'abanderament temporal a Espanya.

Article 96. Règim de les garanties reals en cas de canvi temporal de pavelló.

1. No s'autoritzarà el canvi temporal de pavelló als barcos matriculats a Espanya fins que no s'hagen cancel·lat totes les hipoteques i la resta de càrregues i gravàmens inscrits o s'haja obtingut el consentiment per escrit dels titulars de les dites hipoteques, càrregues o gravàmens, atenent en tot cas la normativa comunitària i convencional aplicable, en particular el que preveu el Conveni internacional sobre els privilegis marítims i la hipoteca naval, fet a Ginebra el 6 de maig de 1993.

2. Als efectes del que disposa l'apartat anterior, el Registre de Barcos i Empreses Navilieres anotarà en el full d'assentament corresponent al barco, amb comunicació a la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles, l'Estat del pavelló del barco que ha sigut autoritzat a enarborar temporalment. Així mateix, requerirà a l'autoritat encarregada del registre de l'Estat el pavelló del qual ha sigut autoritzat a enarborar el barco perquè faça constar en el dit registre per nota de referència que el barco està inscrit a Espanya.

3. La concessió temporal del pavelló espanyol a barcos estrangers quedarà condicionada a la presentació pels interessats, davant del Registre de Barcos i Empreses Navilieres, de certificació emesa pel registre de procedència acreditatiu de la relació d'hipoteques, càrregues i gravàmens existents, així com del consentiment del canvi temporal prestat pels creditors corresponents.

4. El canvi temporal de pavelló no afectarà la determinació de la llei aplicable a les hipoteques i la resta de gravàmens inscrits, que continuarà sent la del registre que tenia el barco al constituir-se la hipoteca i la resta de càrregues i gravàmens.

CAPÍTOL IV

De la seguretat dels barcos i de les societats de classificació

Article 97. Requisits de seguretat dels barcos nacionals.

Els requisits de seguretat i els relatius a la prevenció de la contaminació dels barcos i embarcacions nacionals es determinaran i controlaran d'acord amb la naturalesa i finalitat dels servicis que presten i de la navegació que efectuen.

Article 98. Control de la seguretat dels barcos.

El control tècnic dels requisits de seguretat i dels exigibles per a previndre la contaminació el faran els òrgans competents de l'Administració marítima, per mitjà dels plans i programes d'inspecció i control que reglamentàriament s'establisquen.

Article 99. Cost de les inspeccions.

Les inspeccions de barcos o embarcacions, siga quina siga la seua naturalesa i finalitat, s'efectuaran amb càrrec a l'armador, llevat que estes siguen injustificades.

Article 100. Paralització del barco.

Quan de les inspeccions o controls a què es referixen els articles anteriors resulte que el barco o embarcació no es troba en condicions de navegabilitat o no complix la normativa de seguretat i contaminació, podrà ser suspés en la prestació dels seus servicis o en la realització de les seues navegacions fins que l'armador n'haja esmenat els defectes.

Article 101. *Emissió de certificats de seguretat. Organitzacions autoritzades.*

1. L'Administració marítima atorgarà els corresponents certificats de seguretat i de prevenció de contaminació als barcos i embarcacions nacionals que reunisquen les condicions previstes en la legislació aplicable.

2. L'Administració marítima podrà autoritzar a organitzacions reconegudes la realització de les actuacions materials i, si és el cas, l'emissió o renovació dels certificats corresponents, en els casos i les condicions previstos reglamentàriament.

Article 102. *Exhibició dels certificats.*

Els certificats de seguretat i de prevenció de la contaminació dels barcos seran exhibits a bord, en lloc ben visible i de fàcil accés.

Article 103. *Efecte dels certificats.*

1. Els certificats expedits pressuposen el correcte estat del barco pel que fa al seu objecte, excepte prova en contra.

2. La carència o el venciment dels certificats implica per al barco la impossibilitat de navegar o de prestar els servicis a què es troba destinat, llevat de les excepcions que es puguén establir reglamentàriament per a circumstàncies especials.

3. La responsabilitat per la carència o el venciment dels certificats del barco serà de l'armador del barco i subsidiàriament de les persones designades de conformitat amb les disposicions que estableix el Codi Internacional de Gestió de la Seguretat.

Article 104. *Inspecció de barcos estrangers.*

L'Administració marítima inspeccionarà els barcos i embarcacions estrangers ancorats en els ports nacionals en els casos previstos en els tractats i convenis internacionals, en les disposicions de la Unió Europea i, en tot cas, quan hi haja dubtes raonables sobre les seues condicions de navegabilitat o sobre les relatives a la protecció del medi ambient marí o sobre el compliment del Conveni sobre treball marítim.

Article 105. *Detenció de barcos estrangers.*

D'acord amb el que estableix la normativa aplicable, en els casos en què de la inspecció resulte que la navegació o el servici del barco o embarcació no pot fer-se en les degudes condicions de seguretat per a les persones a bord i per al medi ambient, l'Administració marítima podrà impedir la seua eixida, la realització de la seua activitat, o adoptar les mesures oportunes, fins que siguen esmenats els defectes trobats, i n'haurà de donar compte al cònsol de l'Estat del pavelló.

Article 106. *Funció i responsabilitat de les societats de classificació.*

1. Pel contracte de classificació, la societat de classificació certifica que un barco o qualsevol de les seues parts o pertinences complix amb el que estableixen les corresponents regles de classe.

2. Les societats de classificació respondran dels danys i perjuís que causen als que contracten amb estes i que siguen conseqüència de la falta de diligència d'aquelles en la inspecció del barco i en l'emissió del certificat.

3. La responsabilitat de les societats de classificació davant de tercers es determinarà d'acord amb el dret comú, sense perjuí de la normativa internacional i comunitària que s'hi aplique.

Article 107. *Inspecció i certificació d'artefactes navals.*

Reglamentàriament es determinaran les especialitats relatives al règim d'inspecció i certificació dels artefactes navals.

CAPÍTOL V

Del contracte de construcció naval

Article 108. *Concepte i règim.*

1. Pel contracte de construcció naval, una part encarrega a una altra la construcció d'un barco, a canvi d'un preu. Els materials podran ser aportats, en tot o en part, per qualsevol dels contractants.

2. Amb l'excepció del que preveu l'apartat 4 de l'article 113, les normes d'este capítol només seran aplicables en defecte de pacte lliurement convingut per les parts.

3. Les normes d'este capítol seran d'aplicació supletòria als contractes de reparació o remodelació naval quan la importància d'estes ho justifique.

Article 109. *Forma del contracte.*

El contracte de construcció naval haurà de constar per escrit i per a inscriure'l en el Registre de Béns Mobles haurà d'eleva-se a escriptura pública.

Article 110. *Adquisició del domini.*

1. La propietat del barco en construcció correspon al constructor fins al moment de la seua entrega al comitent, llevat que les parts acorden diferir-la a un moment posterior.

2. Els materials i equip subministrats pel comitent es consideraran de la seua propietat fins al moment en què siguen incorporats al barco.

Article 111. *Obligació de construir.*

La construcció del barco s'ha de dur a terme d'acord amb les característiques pactades en el contracte i, si és el cas, en les especificacions i plànols; en cas de discrepància prevaldrà el contracte sobre les especificacions, i estes sobre els plànols.

Article 112. *Obligació d'entrega i recepció.*

1. El barco serà entregat en el lloc i la data pactats, una vegada complides les proves de mar i les altres condicions, i anirà acompanyat dels documents necessaris per al seu despatx.

2. El retard culpable que supere els trenta dies donarà lloc a la indemnització de perjuís i si supera els cent vuitanta dies, a la resolució del contracte, si la demora, en els dos casos, és desproporcionada.

3. El comitent es podrà negar a rebre el barco en cas d'incompliment greu de les especificacions pactades que no es deriven directament o indirectament d'actes o omissions que li siguen imputables, sense detriment del seu dret a exercitar les accions que li corresponguen.

4. En cas d'incompliment de l'obligació de recepció, el comitent estarà obligat a indemnitzar els danys i perjuís pactats en el contracte o, si no n'hi ha, els que s'hagen produït efectivament.

Article 113. *Responsabilitat del constructor.*

1. El constructor haurà d'esmenar els defectes del barco que no siguen manifestos o no s'hagen pogut apreciar raonablement durant la construcció o en el moment de l'entrega, sempre que siguen denunciats dins de l'any següent a esta. Esta obligació no s'estendrà als viciis que siguen conseqüència de la mala qualitat o disseny inadequat dels materials o elements aportats pel comitent.

2. Quan els viciis o defectes facen al barco inadequat per al seu ús normal, el comitent podrà optar per la resolució del contracte.

3. El que disposa este article no exclou l'obligació del constructor d'indemnitzar danys i perjudis, si és procedent, excepte disposició contractual diferent.

4. La responsabilitat establida en l'apartat 1 d'este article no serà susceptible d'exoneració en cas de dol o culpa greu del constructor.

Article 114. *Pagament del preu.*

1. El preu s'abonarà en el moment de l'entrega. Si s'han convingut pagaments parcials a mesura que avancen els treballs, el comitent podrà sol·licitar al constructor la certificació corresponent.

2. En cas de pèrdua del barco durant la construcció, el constructor no podrà exigir el pagament del preu, llevat que la destrucció provinga de la mala qualitat o inadequació dels materials o elements subministrats pel comitent, o bé hi haja concorregut morositat a rebre'l.

3. Si es pacta la constitució per part del comitent d'una garantia a favor del constructor que cobrisca la seua obligació de pagament del preu, l'incompliment d'esta permetrà al constructor rescindir el contracte o exigir-ne el compliment i, en els dos casos, reclamar la indemnització dels danys causats.

Article 115. *Prescripció d'accions.*

1. Les accions nascudes de l'incompliment del contracte de construcció pel constructor prescriuran al cap de tres anys de l'entrega del barco.

2. Les accions nascudes de la falta de pagament del preu de la construcció prescriuran al cap de tres anys des de la data prevista en el contracte o, si no n'hi ha, des que es va produir l'entrega.

Article 116. *Embarcacions i artefactes navals.*

El que disposa este capítol serà aplicable a les embarcacions i als artefactes navals.

CAPÍTOL VI

De la compravenda

Article 117. *Objecte de la compravenda.*

1. Llevat de pacte en contra, la venda del barco comprendrà les seues parts integrants i pertinences, es troben o no a bord. També podrà comprendre els accessoris.

2. Als fins anteriors, formarà part del contracte un inventari detallat que identifique tots els elements que són objecte de venda amb el barco. A falta d'inventari o insuficiència d'este, s'entendrà comprés en la venda el que resulte de la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles.

Article 118. *Forma, adquisició de la propietat i eficàcia davant de tercers.*

1. El contracte de compravenda de barco constarà per escrit.

2. El comprador adquirix la propietat del barco per mitjà de la seua entrega.

3. Perquè produísca efecte davant de tercers, haurà d'inscriure's en el Registre de Béns Mobles, i formalitzar-se en escriptura pública.

4. En els supòsits en què les parts pretenguen elevar el contracte a escriptura pública, amb caràcter previ a la seua protocol·lització, el notari o cònsol haurà d'obtenir del Registre de Béns Mobles la informació oportuna sobre la situació de domini i càrregues, en la forma i pels mitjans que reglamentàriament s'establisquen.

Article 119. *Riscos i sanejament.*

1. La pèrdua i el deteriorament que pot experimentar el barco abans que s'entregue serà suportat pel venedor, llevat que hi haja pacte en contra. Una vegada feta l'entrega, serà per compte del comprador.

2. El venedor respondrà del sanejament per evicció i vicis o defectes ocults, sempre que estos es descobrisquen en el termini de tres mesos des de l'entrega material del barco i el comprador els notifique de manera fefaent al venedor en el termini de cinc dies des del seu descobriment.

Article 120. *Caducitat.*

L'acció de sanejament per vicis o defectes ocults caduca en el termini de sis mesos des de la notificació.

Article 121. *Aplicació a altres supòsits.*

En tant que la seua respectiva naturalesa ho permeta, les anteriors disposicions seran també aplicables a les embarcacions i artefactes navals, així com a qualssevol altres negocis jurídics translatius del domini del barco.

CAPÍTOL VII**Dels drets de garantia sobre el barco*****Secció 1a. Dels privilegis marítims*****Article 122. *Règim jurídic dels privilegis marítims.***

1. Els privilegis marítims es regiran pel que disposa el Conveni internacional sobre els privilegis marítims i la hipoteca naval, fet a Ginebra el 6 de maig de 1993.

2. Els privilegis marítims graven el barco sense necessitat de publicitat registral, el segueixen a pesar del canvi de propietat, matrícula o pavelló i gaudixen de preferència sobre les hipoteques i la resta de càrregues i gravàmens inscrits, siga quina siga la data de la seua inscripció, sense que cap altre crèdit es puga anteposar a estos privilegis, a excepció dels mencionats en l'article 486 i dels gastos que s'hagen d'abonar a l'Administració marítima per la remoció de barcos naufragats o afonats.

3. Este règim serà aplicable a barcos, embarcacions i artefactes navals.

Article 123. *Privilegis sobre la flota.*

1. Quan no siga possible determinar el barco a bord del qual ha nascut el privilegi relatiu als sous i altres quantitats degudes al capità i a la resta de membres de la dotació del barco derivats del seu contracte d'embarcament, de l'article 4.1.a del Conveni internacional sobre els privilegis marítims i la hipoteca naval, per haver-se generat els crèdits en diferents barcos explotats per la mateixa empresa o grup empresarial, el privilegi arribarà a tots ells.

2. El privilegi marítim a què es referix este article s'extingirà amb el crèdit garantit i, a més, pel transcurs d'un any a no ser que, abans del venciment d'este termini, s'haja iniciat un procediment d'execució per a la venda judicial d'algun dels barcos a bord dels quals ha nascut el crèdit privilegiat o s'haja embargat preventivament.

3. El termini d'un any fixat en l'apartat anterior començarà a comptar des del moment que s'extingix el contracte d'embarcament del creditor amb l'empresa o grup empresarial.

Article 124. *Altres privilegis.*

1. A més dels privilegis enumerats en el Conveni internacional sobre els privilegis marítims i la hipoteca naval, poden recaure també sobre el barco qualssevol altres

privilegis reconeguts pel dret comú o lleis especials, però estos privilegis, siga quin siga el rang de prelació que els atorguen les lleis que els reconeguen, seran graduats després de les hipoteques i la resta de càrregues i gravàmens inscrits.

2. Així mateix, en els termes que preveu la normativa de la Unió Europea o en els tractats aplicables i, a falta d'això, amb subjecció al principi de reciprocitat, podran ser reconeguts altres privilegis diferents dels previstos en l'article 4 del Conveni internacional sobre els privilegis marítims i la hipoteca naval, que graven barcos estrangers d'acord amb la llei del pavelló. La graduació dels esmentats crèdits respectarà, en tot cas, l'orde de prelació establert en l'apartat anterior.

Article 125. *Exclusió dels crèdits de substitució.*

Els privilegis marítims no s'estenen ni a la indemnització de l'assegurança per pèrdua o danys ocasionats al barco, ni a altres crèdits de substitució com els derivats d'abordatge, contribució a l'avaria grossa o de qualsevol altra causa.

Secció 2a. *De la hipoteca naval*

Article 126. *Objecte d'hipoteca.*

1. Tots els barcos, embarcacions i artefactes navals, inclús en construcció, poden ser objecte d'hipoteca naval d'acord amb les disposicions d'esta llei i el Conveni internacional sobre els privilegis marítims i la hipoteca naval.

2. En tant que la seua respectiva naturalesa ho permeta, les disposicions d'esta secció seran també aplicables a les embarcacions i artefactes navals.

Article 127. *Efectes de la hipoteca.*

La hipoteca naval subjecta, directament i immediatament, el barco sobre el qual s'imposa, qualsevol que siga el seu posseïdor, al compliment de les obligacions per a la seguretat del qual va ser constituïda.

Article 128. *Constitució de la hipoteca.*

Perquè la hipoteca naval quede vàlidament constituïda podrà ser atorgada en escriptura pública o en document privat i s'haurà d'inscriure en el Registre de Béns Mobles.

Article 129. *Mode de constitució.*

1. La hipoteca naval es podrà constituir a favor d'una o diverses persones determinades, o a favor de qui siga titular del crèdit en les constituïdes en garantia de títols emesos en forma nominativa, a l'orde o al portador.

2. La hipoteca naval es podrà constituir també en garantia de comptes corrents de crèdit o de lletres de canvi o altres instruments, d'acord amb el que estableix la legislació hipotecària.

Article 130. *Persones autoritzades per a la constitució.*

1. Només podran constituir hipoteca els propietaris que tinguen la lliure disposició dels seus béns o, en cas de no tindre-la, els que es troben autoritzats per a això d'acord amb la llei.

2. Els que, d'acord amb l'apartat anterior, tenen la facultat de constituir hipoteca podran fer-ho per si mateix o per mitjà d'apoderat de poder especial.

3. La hipoteca sobre barcos en construcció podrà també constituir-la el comitent si se li haguera concedit esta facultat especialment.

Article 131. Hipoteca sobre barco en construcció.

Perquè es puga inscriure la hipoteca sobre un barco en construcció és indispensable que hi estiga invertida la tercera part de la quantitat en què s'haja pressupostat el valor total del buc i que la propietat del barco figure inscrita en el Registre de Béns Mobles.

Article 132. Contingut del document de constitució.

1. En tot contracte en què es constituïska hipoteca naval es farà constar:

a) Creditor, deutor i, si és el cas, hipotecant no deutor, especificant-hi totes les circumstàncies personals que exigix la legislació hipotecària.

b) L'import del crèdit garantit amb hipoteca i de les sumes a què, si és el cas, es faça extensiu el gravamen per costes i gastos d'execució i pels interessos remuneratoris i de demora i altres gastos.

c) Data de venciment del capital i del pagament dels interessos.

d) Descripció del barco i totes les dades d'identificació previstes en l'apartat 5 de l'article 60 que hi consten, amb indicació, si és el cas, que el barco està en construcció.

e) El valor o estima que es fa del barco i que, si és el cas, puga servir com a tipus per a la subhasta, i els domicilis que el deutor i, eventualment, l'hipotecant no deutor designen per a requeriments i notificacions.

f) Quantitats de què respon cada barco, en el cas que se n'hipotequen dos o més en garantia d'un sol crèdit.

g) Les circumstàncies que reglamentàriament es determinen en cas d'hipoteca en garantia de títols siga quina siga la seua denominació.

h) Les altres estipulacions que establisquen els contractants sobre interessos, assegurances, venciment anticipat i extensió i qualssevol altres que tinguen per convenient.

2. Llevat de pacte en contra, la hipoteca constituïda a favor d'un crèdit que genere interès no assegurarà en perjudi de tercer, a més del capital, sinó els interessos dels dos últims anys transcorreguts i la part vençuda de l'anualitat corrent.

Es podrà pactar que la hipoteca asseure interessos remuneratoris fins de cinc anys i interessos de demora fins al mateix termini.

Article 133. Contingut de la inscripció.

En la inscripció de la hipoteca es faran constar les circumstàncies expressades en l'article anterior que tinguen transcendència real, així com les altres exigides per la legislació hipotecària.

Article 134. Extensió de la hipoteca.

1. Salvat el que disposa l'apartat 2 de l'article 62, la hipoteca comprendrà tant les parts integrants del barco com les seues pertinences, però no els seus accessoris.

2. La hipoteca també s'estén, llevat que hi haja un pacte exprés en contra, a les indemnitzacions per danys materials ocasionats al barco i no reparats per abordatge o altres accidents, així com a la contribució a l'avaria grossa i a la de l'assegurança, tant per avaries no reparades experimentades pel barco com per pèrdua total d'este.

3. Es podrà pactar l'extensió a llicències vinculades al barco en la mesura i condicions que permeten les disposicions que en regulen la concessió.

4. La hipoteca naval subsistirà íntegra mentres no es cancel·le respecte de cada barco sobre la totalitat d'este, encara que es reduïska l'obligació garantida, i sobre qualsevol part del barco que es conserve, encara que la restant haja desaparegut.

Article 135. *Notificació de la hipoteca.*

El creditor hipotecari podrà en qualsevol moment notificar fefaentment l'existència de la hipoteca a l'assegurador del barco. Rebuda la notificació, l'assegurador no podrà pagar cap quantitat a l'assegurat com a indemnització per la pèrdua del barco o avaries no reparades si no és amb el consentiment exprés del creditor hipotecari.

Article 136. *Assegurament del barco.*

Si la indemnització de l'assegurança, en cas de sinistre, s'haguera exclòs expressament de la hipoteca, el deutor quedarà en llibertat d'assegurar la propietat del barco d'acord amb les disposicions d'esta llei, i el creditor, el seu crèdit hipotecari, però sense que l'assegurança en la seua totalitat, i pels dos conceptes, pugua excedir mai el valor del barco assegurat, llevat que es referisquen a riscos diferents.

Si l'excedira, i per esta causa és necessari reduir l'assegurança, la reducció es farà primerament en la del propietari i després en la del creditor hipotecari.

Article 137. *Dret de preferència.*

1. La hipoteca naval gaudix de preferència des del moment de la inscripció en el Registre de Béns Mobles. Es considerarà com a data de la inscripció, per a tots els efectes que esta haja de produir, la de l'assentament de presentació, que haurà de constar en la inscripció mateixa.

2. Per a determinar la preferència entre dos o més inscripcions d'una mateixa data relatives a un mateix barco, caldrà ajustar-se a l'hora de presentació en el registre dels títols respectius.

Article 138. *Crèdits refaccionaris.*

1. Perquè els crèdits refaccionaris es puguen fer valdre davant de tercers, cal que figuren inscrits o anotats en el Registre de Béns Mobles.

2. L'anotació es regirà, quant a títols, circumstàncies i concurrència amb càrregues o drets reals inscrits, pel que la legislació hipotecària disposa per a estos crèdits, quan siga aplicable als barcos.

3. No obstant el que disposa l'apartat anterior, l'anotació tindrà tots els efectes de la hipoteca sense necessitat de convertir-se en inscripció i tindrà la duració de quatre anys i les pròrrogues establides amb caràcter general per a les anotacions preventives.

Article 139. *Dret de retenció.*

1. Sense perjudi del que indica l'article anterior, els titulars dels crèdits derivats de la construcció, reparació o reconstrucció d'un barco gaudiran del dret de retenció que el dret comú reconeix per a esta classe de crèdits.

2. Este dret de retenció s'extingirà quan el constructor o reparador perda la possessió del barco per causa diferent de la del seu embargament preventiu o executiu.

3. Si en el moment de la venda forçosa el barco es troba en possessió del constructor o reparador, este entregarà al comprador la possessió del barco, però podrà obtindre el pagament del seu crèdit amb el producte de la venda una vegada satisfets els dels titulars dels privilegis marítims enumerats en l'article 4 del Conveni internacional sobre els privilegis marítims i la hipoteca naval, i abans dels crèdits hipotecaris i la resta de gravàmens inscrits o anotats.

4. El que disposa el present article només serà aplicable respecte al constructor quan, en virtut de pacte, la propietat del barco pertanga al comitent.

Article 140. *Exercici del dret d'hipoteca.*

El creditor amb hipoteca naval podrà exercir el seu dret contra el barco o barcos afectes a la seua satisfacció en els casos següents:

- a) Al venciment del termini per a la devolució del capital o per al pagament dels interessos, en la forma que s'haja pactat.
- b) Quan el deutor siga declarat en concurs.
- c) Quan el barco hipotecat experimente deteriorament que l'inutilitze definitivament per a navegar.
- d) Quan hi haja dos o més barcos afectes al compliment d'una mateixa obligació i ocorrega la pèrdua o deteriorament que inutilitze definitivament per a navegar a qualsevol d'ells, llevat que hi haja pacte en contra.
- e) Quan es complisquen les condicions pactades com a resolutòries de l'obligació garantida, i totes les que produïsquen l'efecte de fer exigible el capital o els interessos.

Article 141. *Execució de la hipoteca naval.*

L'acció per a exigir el pagament dels deutes garantits per hipoteca naval, així com tot el que es referix al procediment que s'ha de seguir i a la competència per a conèixer d'este, se subjectarà al que disposa el capítol V del títol IV del llibre tercer de la Llei d'Enjudiciament Civil, excepte les especialitats que establix la present llei.

Article 142. *Prescripció.*

1. L'acció hipotecària naval prescriu al cap de tres anys, comptats des que es puga exercir, d'acord amb les prescripcions de la present llei.
2. El titular registral del barco podrà sol·licitar la cancel·lació per caducitat de la inscripció d'hipoteca, transcorreguts sis anys des del venciment, si no consta que ha sigut novada, interrompuda la prescripció o exercida l'acció hipotecària.

Article 143. *Reconeixement d'hipoteques sobre barcos estrangers.*

El reconeixement i execució pels tribunals espanyols de les hipoteques i gravàmens reals constituïts sobre barcos estrangers quedarà subordinat al compliment dels requisits següents:

- a) Que hagen sigut constituïts i inscrits en un registre públic de conformitat amb la legislació de l'Estat en què estiga matriculat el barco.
- b) Que el mencionat registre, de conformitat amb les lleis de l'Estat de matrícula del barco, puga ser lliurement consultat pel públic i que es puguin sol·licitar al registrador extractes i còpies dels seus assentaments o dels documents que hi figuren, i obtindre'n.
- c) Que en el registre o en alguns dels documents indicats en l'apartat b) s'especifique, com a mínim, el nom i l'adreça de la persona a favor de la qual s'haja constituït la hipoteca o el gravamen, o el fet que eixa garantia ha sigut constituïda al portador, l'import màxim garantit, si la legislació de l'Estat de matrícula establix eixe requisit o si l'import s'especifica en el document de constitució de la hipoteca o el gravamen, i la data i altres circumstàncies que, de conformitat amb la legislació de l'Estat de matrícula, en determinen el rang respecte d'altres hipoteques i gravàmens inscrits.

Article 144. *Dret supletori.*

En tot allò que no preveu el present capítol serà aplicable el que disposa la Llei Hipotecària.

TÍTOL III

Dels subjectes de la navegació

CAPÍTOL I

De l'armador

Article 145. *Concepte d'armador i de navilier.*

1. És armador qui, sent-ne el propietari o no, té la possessió d'un barco o embarcació, directament o a través dels seus dependents, i el dedica a la navegació en nom propi i sota la seua responsabilitat.

2. S'entén per navilier o empresa naviliera la persona física o jurídica que, utilitzant barcos mercants propis o d'altri, es dedique a explotar-los, encara que això no constituïska la seua activitat principal, en qualsevol modalitat admesa pels usos internacionals.

3. En el cas de condomini naval, la condició d'armador recaurà en cada un dels copropietaris, sense perjudi del seu dret a nomenar un administrador.

Article 146. *Inscripció en el Registre Mercantil.*

L'armador que dedique el barco a la navegació amb fins empresarials s'haurà d'inscriure en el Registre Mercantil.

Article 147. *Inscripció en el Registre de Béns Mobles.*

1. L'armador no propietari podrà inscriure eixa condició en el Registre de Béns Mobles.

2. En el document corresponent i en la inscripció hauran de figurar:

- a) El nom o designació social de l'armador.
- b) El títol jurídic que legitima la possessió del barco.
- c) La duració d'eixa situació jurídica.
- d) Qualsevol altre requisit que es determine reglamentàriament.

3. El propietari del barco estarà facultat per a sol·licitar la inscripció de l'armador no propietari.

Article 148. *Presumpció d'armador.*

1. A falta d'inscripció en una altre sentit i si no hi ha prova en contra que no perjudicarà mai un tercer de bona fe, es considerarà armador el propietari que figure inscrit en el Registre de Béns Mobles.

2. En el cas de barcos i embarcacions dedicades exclusivament a la navegació esportiva o de recreació, a falta d'inscripció en altre sentit, tindrà la consideració d'armador la persona que aparega com a propietària en el Registre de Béns Mobles o, a falta d'això, en el Registre de Barcos i Empreses Navilieres, sense que valga una prova en contra.

3. Si el barco no figura inscrit o si l'embarcació no està ni inscrita ni matriculada s'entendrà que l'armador és el seu propietari.

Article 149. *Responsabilitat de l'armador.*

L'armador és responsable davant de tercers dels actes i omissions del capità i de la dotació del barco, així com de les obligacions contretes pel capità d'acord amb el que estableix l'article 185, sense perjudi del seu dret a limitar la seua responsabilitat en els supòsits establits en el títol VII.

CAPÍTOL II

Del condomini naval

Article 150. *Condomini naval.*

S'entendrà per condomini naval la copropietat d'un barco o embarcació quan tinga com a finalitat la seua explotació mercantil, i es regirà per les disposicions d'este capítol.

Article 151. *Facultats de la majoria.*

Per a la realització de qualsevol acte o negoci jurídic d'administració, disposició o gravamen del barco en condomini naval, serà suficient l'acord dels copropietaris que representen la majoria de les quotes de la copropietat. Un sol copropietari pot exercir l'esmentada majoria.

Article 152. *Drets de la minoria.*

1. Tot copropietari que no haja participat o s'haja oposat a la decisió de vendre el barco té dret a exigir que la venda es faça en pública subhasta.

2. Quan la falta de participació o oposició es referisca a la decisió de realitzar qualsevol acte o negoci jurídic d'administració o disposició, designació d'administrador o obres de reparació del barco, el copropietari tindrà dret a separar-se del condomini, i transmetrà la seua quota als restants copropietaris que accepten l'adquisició, pel valor fixat de comú acord; a falta d'este, per la taxació d'un perit designat per les dos parts, i en defecte de tot això, pel jutge. Si cap de tots accepta, podrà sol·licitar la venda del barco en pública subhasta.

Article 153. *De l'administrador del condomini naval.*

1. En cas de designació d'un o més administradors, estos tindran la consideració legal de factor mercantil i ostentaran les consegüents facultats d'administració i representació, de manera mancomunada o solidària, segons s'haja expressat en el seu nomenament.

2. La designació de l'administrador es podrà fer constar en el Registre de Béns Mobles.

3. Serà ineficaç davant d'un tercer qualsevol limitació o restricció de les facultats esmentades en l'apartat primer.

Article 154. *Drets sobre la quota indivisa.*

Tot copropietari pot realitzar sobre la seua quota qualsevol acte de disposició o gravamen, a excepció de la hipoteca naval, que només podrà recaure sobre la totalitat del barco i requerirà acord de la majoria dels copropietaris.

Article 155. *Dret d'adquisició preferent.*

1. En cas de venda d'una quota indivisa a un estrany a la comunitat, els altres copropietaris tindran dret de tanteig i retracte, i si són més d'un els qui decidixen exercitar estos drets, l'adquiriran en proporció a la seua respectiva quota indivisa.

2. El dret de tanteig es podrà exercitar en el termini de nou dies naturals des de l'endemà del dia que es notifique de manera fefaent el propòsit de vendre, la identitat del comprador, el preu, la forma de pagament i les condicions essencials de la venda.

3. El dret de retracte serà procedent quan la venda s'haja dut a terme sense la notificació anterior o en condicions diferents de les notificades, i es podrà exercitar en el mateix termini comptat des del dia que es tinga coneixement de la venda ja feta i, en tot cas, des de la seua inscripció en el Registre de Béns Mobles.

4. Per a poder exercitar el dret de tanteig i el de retracte, l'adquirent o adquirents hauran de consignar el preu de la venda davant de notari o en un establiment destinat a este fi.

CAPÍTOL III

De la dotació

Article 156. *Concepte de dotació.*

1. La dotació comprén el conjunt de persones empleades a bord d'un barco en qualsevol dels seus departaments o servicis, ja siga contractat directament per l'armador o per tercers.

2. La dotació no inclou aquelles persones el treball de les quals no forma part de l'activitat quotidiana del barco i el lloc de treball principal de les quals no es troba en el barco.

Article 157. *Àmbit d'aplicació.*

1. Les disposicions d'este capítol s'aplicaran als membres de les dotacions que presten els seus servicis en barcos nacionals destinats a la navegació marítima amb una finalitat empresarial.

2. Les disposicions d'este capítol seran aplicables, en la forma que es determine reglamentàriament, en barcos destinats a altres activitats, així com en embarcacions o artefactes navals, en la mesura que siguen conformes amb la naturalesa de l'activitat, sense perjuí de les excepcions i especialitats existents respecte dels afectes al servici de la seguretat pública o de la vigilància i repressió d'activitats il·lícites.

Article 158. *Inscripció i documentació.*

1. Cap espanyol no pot formar part de la dotació dels barcos i embarcacions mercants espanyols si no ha obtingut el document d'identitat del mariner (DIM) o la llibreta marítima, excepte casos d'urgència degudament justificats.

Pel que fa als estrangers, per a embarcar-se hauran d'estar en possessió del document nacional d'identitat del mariner que els ha d'estendre el país de la seua nacionalitat o embarcaran amb un permís especial que els atorgue el capità del barco.

2. Reglamentàriament es regularan les condicions per a la inscripció i emissió de la llibreta marítima, així com la forma i el contingut d'estos actes i documents.

Article 159. *Embarcament i desembarcament.*

1. L'embarcament o desembarcament del personal dels barcos nacionals s'haurà de fer amb la intervenció de l'Administració marítima, i l'efectuarà el capità del barco en els ports estrangers, els quals practicaran les diligències d'enrolament i desenrolament en el rol de despatx i dotació i en les llibretes marítimes.

2. El que preveu l'apartat anterior s'entén sense perjuí dels supòsits d'autodespatx que es prevegen reglamentàriament, de conformitat amb el que estableix l'article 18.

Article 160. *Classificació del personal de bord.*

Sense perjuí del que disposen les ordenances laborals o els laudes que les substituïsquen, les categories bàsiques del personal marítim són les següents: a) capità; b) oficials; c) subalterns. Les persones que integren estes categories hauran d'estar en possessió de les titulacions professionals o certificats d'especialitat corresponents per a poder exercir com a membres de la dotació de barcos mercants, segons el que reglamentàriament es determine.

Article 161. *Dotacions mínimes de seguretat.*

1. El nombre de membres de la dotació dels barcos i les seues condicions d'aptitud i capacitat professional hauran de ser les adequades per a garantir en tot moment la seguretat del barco i de la navegació, així com la protecció del medi marí.

2. L'Administració marítima establirà per a cada barco nacional la dotació mínima de seguretat atenent les seues circumstàncies tècniques, de navegació i de trànsit, així com el règim i organització del treball a bord.

3. L'Administració marítima expedirà un certificat de dotació mínima de seguretat, que caldrà dur a bord i exhibir-lo davant de les autoritats de l'Estat del port que visite el barco i que ho sol·liciten.

Article 162. *Nacionalitat de les dotacions.*

El capità i el primer oficial de coberta dels barcos nacionals hauran de tindre la nacionalitat d'un estat membre de l'Espai Econòmic Europeu, excepte en els supòsits en què l'Administració marítima establisca que estes ocupacions han de ser exercides per ciutadans de nacionalitat espanyola, ja que impliquen, de forma habitual, l'exercici efectiu de prerrogatives de poder públic que no representen una part molt reduïda de les seues activitats. A estos efectes, els nacionals de tercers estats que siguen familiars d'un ciutadà de la Unió Europea o d'un nacional d'un estat membre de l'Espai Econòmic Europeu s'assimilaran a estos, sempre que complisquen els requisits que s'establisquen reglamentàriament.

La resta de la dotació en el cas de barcos mercants haurà de ser de nacionalitat espanyola o d'algun altre estat membre de l'Espai Econòmic Europeu, almenys en un 50%.

Article 163. *Professionals del sector pesquer.*

El que estableix el present capítol s'entén sense perjudi de les normes sobre idoneïtat, titulació, acreditació de la capacitat professional i registre de professionals del sector pesquer, establides en la normativa de la Unió Europea i en la legislació de pesca marítima de l'Estat.

Article 164. *Contractació de dotacions.*

1. Cap operació de contractació de dotacions en un barco podrà ocasionar que la gent de mar pague una remuneració qualsevol, directament o indirectament, a una persona física o jurídica.

2. Els agents o representants d'armadors estrangers que contracten a Espanya mariners nacionals o residents per a prestar servicis en barcos estrangers seran responsables solidaris amb este armador del compliment del contracte subscrit. A més, estaran obligats a concertar una assegurança mercantil que atorgue indemnitzacions de quantia semblant a les establides en el règim de la Seguretat Social espanyola per als casos de mort, incapacitat per accident i repatriació. Les autoritats d'emigració no visaran els contractes subscrits que no complisquen este requisit.

Secció 1a. De la titulació, certificat i inspecció

Article 165. *Titulació i certificat obligatori.*

1. El comandament i la direcció dels barcos, així com l'exercici en estos del càrrec d'oficial, només podrà ser encomanat als qui tinguen el degut títol professional que acredite la concurrència dels requisits necessaris quant a edat, aptitud física, formació i competència, que corresponguen a cada departament i categoria, de conformitat amb el que prevegen els tractats i reglaments aplicables.

2. A més d'altres supòsits que es prevegen reglamentàriament, hauran de comptar amb un certificat de capacitat especial tots aquells membres de la dotació que hagen

de fer funcions relatives al maneig de la càrrega en barcos cisterna dedicats al transport de petroli o d'altres substàncies especialment perilloses o contaminants, o qualssevol altres relacionades amb la seguretat de la navegació.

Article 166. Expedició i registre de títols i certificats.

1. Correspon a l'Administració marítima l'emissió, renovació, ratificació, reconeixement i control dels títols i certificats professionals, en els termes que s'establisca reglamentàriament i d'acord amb el que prevegen els convenis internacionals aplicables.

2. L'Administració marítima mantindrà un registre de tots els títols i certificats emesos, referendats o reconeguts. L'accés i el règim de la publicitat es determinaran reglamentàriament, d'acord amb el que estableixen els tractats.

Article 167. Obligacions dels armadors.

1. Els armadors hauran de contractar els membres de la dotació entre persones que compten amb la titulació o el certificat exigible i estiguen familiaritzades amb les funcions específiques a realitzar a bord, així com amb les instal·lacions, equips, procediments i característiques del barco a què siguen assignats.

2. Els armadors hauran assegurar-se també del compliment dels requisits sobre dotacions mínimes de seguretat i que el personal enrolat pot coordinar les seues activitats de manera eficaç en situacions d'emergència.

3. Els armadors se cercioraran que es porten a bord els títols, certificats i restant documentació pertinent dels membres de la dotació dels seus barcos, així com que es troben també a bord i a disposició del capità i dels oficials els textos que recullen els canvis que es vagen produint en les reglamentacions nacionals i internacionals sobre seguretat marítima i protecció del medi marí.

4. L'Administració marítima adoptarà les mesures necessàries per a exigir als armadors el compliment de les obligacions previstes en este article, en la forma prevista reglamentàriament.

Article 168. Control i inspecció de barcos nacionals.

1. Els inspectors de l'Administració marítima verificaran que els membres de la dotació posseïxen efectivament els títols o certificats que siguen exigibles per a prestar els seus servicis a bord, així com que es troben en les degudes condicions per a la segura realització de les guàrdies i altres comeses relatives a la seguretat marítima i a la lluita contra la contaminació del medi marí.

2. L'Administració marítima disposarà el que siga convenient per a desenrolar d'ofici els qui no complisquen el que preveu l'apartat anterior, sense que esta circumstància done lloc a l'extinció dels contractes de treball, i, si es tracta d'un lloc a bord dels consignats en el certificat de dotació mínima de seguretat, prohibirà l'eixida del barco fins que siga substituït per una altra persona que complisca els requisits exigibles.

Article 169. Control de barcos estrangers en els ports nacionals.

Els inspectors de l'Administració marítima podran actuar sobre barcos estrangers en la seua condició d'autoritats de l'Estat del port, de conformitat amb la normativa aplicable.

Article 170. Detenció de barcos estrangers.

1. Sempre que es troben anomalies en els títols i certificats de la dotació que, a parer d'un inspector, puguen comportar un perill per a les persones, els béns o el medi ambient, la capitania marítima de què depenga n'informarà immediatament per escrit el capità del barco i el cònsol, representant diplomàtic més pròxim o administració marítima del país del pavelló, a fi que es puguen adoptar les prevencions oportunes.

2. De conformitat amb el que preveu la normativa aplicable, l'Administració marítima haurà d'adoptar les mesures necessàries per a impedir que el barco es faça a la mar fins que hagen sigut corregits els defectes de titulació o de competència en mesura suficient per a eliminar els perills a què es referix l'apartat anterior.

Secció 2a. *Del capità*

Article 171. *Concepte, designació i caràcters.*

Des que siga designat com a tal, el capità ostenta el comandament i la direcció del barco, així com la direcció de la seua dotació, i representa a bord l'autoritat pública.

Article 172. *Nomenament i cessament.*

Atesa l'especial relació de confiança, el nomenament i cessament del capità en el seu càrrec correspon a l'armador, sense perjudi de les indemnitzacions que corresponguen d'acord amb la legislació laboral.

Article 173. *Requisits i substitució en el càrrec.*

1. Els capitans hauran de posseir el títol professional que acredite la seua perícia, capacitat i condicions necessàries per a manar i dirigir el barco, segons establisquen les lleis o reglaments específics.

2. En cas de mort, absència, malaltia o un altre impediment sobrevingut al capità durant la navegació, assumirà el comandament del barco l'oficial de coberta de major jerarquia, que, al seu torn, serà reemplaçat pels oficials del mateix departament que el segueixen en categoria. En última instància, el comandament del barco serà assumit pels oficials pertanyents al departament de màquines, consecutivament segons la seua jerarquia.

Article 174. *Deure d'obediència als barcos d'estat.*

1. Excepte casos de força major degudament justificats, els capitans dels barcos nacionals hauran d'obeir tota orde o instrucció impartida per un barco d'estat espanyol.

2. Este deure subsistirà inclús quan els barcos no es troben en els espais marítims espanyols, sense detriment de les facultats que, segons el dret internacional, corresponen a l'Estat riberenc o a l'Estat del port.

Article 175. *Absència d'autoritats competents en l'estranger.*

En tots els casos en què, d'acord amb el que disposa esta llei, el capità haja de dur a terme una actuació davant d'un cònsol d'Espanya i no hi haja cònsol espanyol en el lloc, l'efectuarà davant de l'autoritat local i, si no és possible, davant d'un notari o fedatari públic, amb independència de la seua ratificació davant del primer cònsol espanyol que trobe en el curs de les escales següents.

Article 176. *Condició d'autoritat pública.*

1. El capità tindrà a bord la condició d'autoritat pública i haurà de complir i fer complir tota obligació que legalment o reglamentàriament se li impose per raó del càrrec, en especial la de mantindre l'orde i la seguretat a bord.

2. A este efecte, el capità podrà adoptar totes les mesures de policia que estime necessàries per a mantindre l'orde en el barco, així com per a garantir la seguretat de tots els qui es troben a bord. Els membres de la dotació i la resta de persones embarcades hauran d'acatar les ordes del capità, sense perjudi del seu dret a fer les reclamacions que estimen pertinents davant de l'autoritat administrativa o judicial competent una vegada arribat el barco a port.

Article 177. *Obligació de consignar els fets produïts.*

1. Els capitans dels barcos estaran obligats a consignar en el diari de navegació els actes comesos per persones que es troben a bord durant la navegació i que, a parer seu, puguen ser constitutius d'una infracció penal o administrativa.
2. L'assentament serà subscrit pel capità i per l'interessat o, en cas de negar-se este, per dos testimonis.
3. En arribar a port, haurà d'entregar una còpia compulsada del que s'ha consignat en el diari de navegació i, si és el cas, de les altres proves i documents a la capitania marítima si es tracta d'un port nacional o a l'autoritat consular o diplomàtica espanyola si es tracta d'un port estranger.

Article 178. *Actes de registre civil.*

1. Al capità li correspon exercir a bord els mateixos deures i facultats que un encarregat del Registre Civil respecte dels fets i actes inscriptibles que ocorreguen durant un viatge marítim i que afecten l'estat civil de les persones embarcades.
2. Les actes dels naixements o defuncions que ocorreguen a bord durant la navegació, així com les dels matrimonis celebrats en perill de mort, seran esteses pel capità en el diari de navegació, i el contingut s'ajustarà al que disposa la Llei de Registre Civil.
3. En cas de desaparició de persones durant la navegació, instruirà la informació sumària pertinent, i consignarà en el diari de navegació les circumstàncies principals de la desaparició i les mesures de busca i salvament adoptades.

Article 179. *Testaments i defunció durant la navegació.*

1. El capità autoritzarà el testament marítim i rebrà el testament tancat en els casos i amb les formalitats disposades sobre esta matèria en el Codi Civil, i deixarà constància d'això en el diari de navegació. També farà constar en el mateix llibre l'entrega del testament hològraf.
2. Quan muira a bord una persona, a falta de metge enrolat correspondrà al capità l'extensió del certificat de defunció, però no podrà fer-lo abans que hagen transcorregut vint-i-quatre hores a partir del moment en què, a parer seu, hagen aparegut senyals inequívocs de mort. En tot cas, el capità alçarà l'inventari dels seus papers i pertinences, amb assistència de dos oficials del barco i dos testimonis, que seran preferentment passatgers.

Article 180. *Destinació dels cadàvers.*

1. Si, una vegada estés el certificat de defunció, el barco no ha arribat a port, el capità procedirà a la conservació del cadàver, i per a això adoptarà les mesures que exigisquen les circumstàncies. Una vegada arribat al primer port espanyol, el posarà a disposició de les autoritats de sanitat exterior que, amb la col·laboració de l'Administració marítima, adoptaran les mesures pertinents. Amb el mateix fi, el cadàver es posarà a disposició de l'administració marítima corresponent. Tot això es comunicarà al cònsol espanyol en cas d'atracar en un port estranger.
2. No obstant això, si no se'n pot garantir una adequada conservació a bord, el capità podrà disposar que el cadàver es llance al mar.
3. Del llançament del cadàver se'n deixarà constància en el diari de navegació, en el qual s'expressarà la data, l'hora i la situació geogràfica, el fet d'haver sigut amortallat i llastat a l'ús mariner i la presència, almenys, de dos testimonis, que s'identificaran i firmaran en el diari.

Article 181. Entrega de béns i de documentació.

1. Els béns inventariats i el respectiu inventari, així com la còpia autenticada de les actes de naixement, defunció, matrimoni o desaparició de persones i els testaments atorgats o rebuts a bord han de ser entregats pel capità a l'Administració marítima o a l'autoritat consular, segons corresponga, del primer port. En el diari de navegació es deixarà constància de les circumstàncies de l'entrega.

2. Els assentaments que, sobre estes matèries, faça el capità en el diari de navegació en qualitat d'autoritat pública tenen el valor de document públic.

Article 182. Obligacions tècniques del capità.

1. El capità ostenta la direcció tècnica de la navegació del barco, assumix el seu govern efectiu quan ho estime oportú i, en particular, en els supòsits previstos en l'apartat següent, i li són aplicables, quant a la seua responsabilitat i autoritat, les disposicions previstes en les normes internacionals de gestió de la seguretat operacional del barco i de prevenció de la contaminació.

2. El capità acudirà al pont i assumirà directament el govern del barco en les recalades, maniobres d'arribada i eixida del port i, en general, en totes aquelles circumstàncies en què s'incrementa notablement el risc de la navegació, sense perjudici dels descansos necessaris per al manteniment de les seues aptituds físiques.

3. En l'exercici de les seues funcions tècniques, el capità haurà d'actuar en tot moment amb la diligència exigible a un marí competent.

Article 183. Perill, abandó del barco i salvament.

1. En cas de mal temps o de risc de naufragi, el capità adoptarà totes les mesures que considere necessàries per a procurar la seguretat del barco i la salvació de les persones i dels béns, buscant resguard, efectuant una arribada forçosa o recurrent sense demora a la sol·licitud de salvament, que podrà contractar si és necessari.

2. El capità no abandonarà el barco en perill sinó després d'haver perdut l'esperança de salvar-lo i una vegada adoptades les mesures oportunes per a salvar les persones, els béns i els documents oficials que es troben a bord.

3. El capità està obligat a acudir en auxili de les vides humanes que es troben en perill al mar, sempre que puga fer-ho sense greu perill per al barco, la seua dotació o els seus passatgers, i deixant en tot cas constància dels fets en el diari de navegació.

Article 184. Primacia del criteri professional.

1. Ni l'armador, ni el noliejador ni qualsevol altra persona amb interès en el barco o en la seua càrrega posaran impediments o restriccions al capità del barco perquè adopte o execute qualsevol decisió que, segons el seu parer professional, siga necessària per a la seguretat de la vida humana en el mar i la protecció del medi marí.

2. Els armadors no podran despatxar el capità ni adoptar contra ell altres mesures de naturalesa sancionadora pel fet d'haver-se vist obligat a apartar-se de les seues instruccions davant de la necessitat d'obrar de la manera més adequada per a la salvaguarda de la seguretat, conforme al criteri professional propi d'un marí competent.

Article 185. Poder de representació de l'armador.

1. El capità exercix la representació de l'armador per a contraure per compte d'ell totes les obligacions que es referisquen a les necessitats ordinàries del barco.

2. L'armador quedarà obligat al compliment d'estes obligacions sense que es puga al·legar abús de confiança o transgressió de les facultats conferides.

3. Queda fora de perill la responsabilitat que incumbisca el capità davant de l'armador pels actes i contractes realitzats contravenint les legítimes i expresse instruccions impartides per este.

4. El capità estarà activament i passivament legitimat per a comparéixer com a representant de l'armador en tots els procediments judicials o administratius concernents al barco que comanda.

Article 186. *Obligació de comunicar accidents.*

1. Els capitans dels barcos nacionals hauran de comunicar, immediatament i pel mitjà més ràpid possible, a la capitania marítima o a l'autoritat consular més pròxima, tot accident de navegació ocorregut al barco o causat per este, tot episodi de contaminació produït o observat i qualsevol altra novetat extraordinària i d'importància que afecte la seguretat de la navegació o el medi ambient marí.

2. Així mateix, el capità s'haurà de presentar dins de les vint-i-quatre hores hàbils següents a l'arribada a un port nacional davant de l'Administració marítima, o davant del cònsol si és un port estranger, per a fer una declaració sobre els fets a què es referix l'apartat anterior, amb la transcripció de la part pertinent del diari de navegació.

Article 187. *Protesta de mar.*

1. El capità podrà alçar una protesta de mar quan hagen ocorregut fets dels quals es poguera deduir la seua responsabilitat. A este efecte, redactarà una acta en què recollirà els fets ocorreguts tal com estiguen anotats en el diari de navegació, i afegirà els comentaris que crega oportuns.

2. L'acta de protesta es conservarà junt amb el diari, i se n'entregarà inexcusablement una còpia compulsada a tots els interessats en els fets ocorreguts conforme disposa l'article 87.

TÍTOL IV

Dels contractes d'utilització del barco

CAPÍTOL I

Del contracte d'arrendament de barco

Article 188. *Concepte.*

Pel contracte d'arrendament de barco l'arrendador s'obliga, a canvi d'un preu cert, a entregar un barco determinat a l'arrendatari perquè este l'use temporalment d'acord amb el que es pacte o, en defecte d'això, segons la seua naturalesa i característiques.

Article 189. *Forma del contracte.*

El contracte d'arrendament de barco constarà per escrit.

Article 190. *Oposabilitat davant de tercers.*

Perquè puga ser oposat a tercers de bona fe, el contracte d'arrendament del barco haurà de figurar inscrit en el Registre de Béns Mobles.

Article 191. *Entrega del barco.*

1. L'arrendador està obligat a entregar el barco arrendat i els seus pertrets en les condicions especificades en el contracte i, en el que no hi estiga previst, en les adequades per a l'ús pactat.

2. L'entrega s'haurà de fer en el lloc i el temps fixats en el contracte.

Article 192. *Estat de navegabilitat a l'entrega.*

1. Excepte pacte en contra, l'arrendador entregarà el barco en estat de navegabilitat i aniran a càrrec seu les reparacions que es deriven de vicis propis del barco.
2. L'arrendador respondrà davant de l'arrendatari dels perjudis causats per defectes de navegabilitat, excepte que prove que el vici no es va poder descobrir fent servir una diligència raonable.
3. Este precepte tindrà caràcter imperatiu en els contractes d'arrendament de barcos i embarcacions l'ús exclusiu dels quals siga l'esplai, la pràctica de l'esport sense propòsit lucratiu o la pesca no professional.

Article 193. *Limitacions d'ús del barco i pagament del preu.*

1. L'arrendatari està obligat a utilitzar el barco arrendat d'acord amb el que s'haja pactat en el contracte i, en allò que no hi estiga previst, d'acord amb les característiques tècniques del barco.
2. Igualment està obligat a pagar el preu pactat en el temps i el lloc convinguts.

Article 194. *Obligació de mantindre el barco en estat de navegabilitat.*

1. L'arrendatari està obligat, durant el temps de duració del contracte, a mantindre el barco en estat de navegabilitat. Així mateix, està obligat a informar l'arrendador dels danys patits pel barco que afecten o puguen afectar la seua classificació. L'arrendador podrà inspeccionar el barco en qualsevol moment per a comprovar-ne l'estat, sense perjudicar-ne la normal explotació, i aniran a càrrec seu els gastos ocasionats.
2. En els contractes d'arrendament dels barcos i embarcacions a què es referix l'apartat 3 de l'article 192, són a càrrec de l'arrendador les reparacions necessàries per a mantindre l'embarcació en estat de navegabilitat, excepte les causades per l'arrendatari. Serà nul qualsevol pacte que exonere l'arrendador, totalment o parcialment, d'esta obligació.

Article 195. *Obligació de restituir el barco a l'acabament del contracte.*

1. L'arrendatari està obligat a restituir el barco en el moment pactat en el contracte. Si no el restitueix en el termini previst, indemnitzarà l'arrendador pels danys i perjudis que este experimente pel retard. No obstant això i excepte pacte en contra, el contracte s'entendrà prorrogat pel període d'excés que resulte de la duració de l'últim viatge en curs ordenat raonablement per l'arrendatari.
2. L'arrendatari haurà de restituir el barco al lloc convingut i, a falta de pacte, en el mateix en què es va entregar el barco.
3. El barco haurà de ser restituït en l'estat que es trobava quan va ser entregat a l'arrendatari, excepte el desgast normal derivat de l'ús pactat.

Article 196. *Efectes de l'alienació del barco sobre l'arrendament.*

En cas d'alienació del barco, l'adquirent quedarà subrogat en el contracte d'arrendament existent, sempre que estiga inscrit en el Registre de Béns Mobles o en conega efectivament l'existència en el moment de la compravenda. En qualsevol altre cas, quedarà extingit el contracte, amb independència del dret de l'arrendatari a ser indemnitzat per l'arrendador. En tot cas, l'adquirent haurà de respectar el viatge en curs d'execució en el moment de la transmissió.

Article 197. *Obligació de l'arrendatari de mantindre indemne l'arrendador.*

L'arrendatari està obligat a mantindre indemne l'arrendador de qualssevol càrregues i drets a favor de tercers que deriven de l'ús del barco arrendat.

Article 198. Interrupcions en l'ús del barco arrendat.

1. Sense perjudi de la responsabilitat establida en l'apartat 2 de l'article 192, si el barco no es pot utilitzar durant un termini superior a quaranta-hores per causes derivades del seu vici propi, cessarà l'obligació de pagar el preu per tot el període d'inactivitat.

2. En els contractes d'arrendament dels barcos i embarcacions a què es referix l'apartat 3 de l'article 192, esta impossibilitat d'utilització donarà dret a l'arrendatari a optar per la rebaixa del preu o per la resolució del contracte, sense possibilitat de pacte en contra i al marge de les indemnitzacions per danys i perjudis que li puguin correspondre.

3. Quan la interrupció en l'ús del barco o embarcació arrendats es produísca a causa de reclamacions contra l'arrendador, l'arrendatari tindrà dret a ser indemnitzat pels danys i perjudis que siguen conseqüència de la retenció.

Article 199. Subarrendament del barco i cessió de l'arrendament.

1. L'arrendatari no podrà subarrendar el barco ni cedir el contracte a un tercer sense el consentiment de l'arrendador.

2. Al contracte de subarrendament i a la cessió del contracte se'ls aplicarà el que disposen els articles 189 i 190.

Article 200. Obligacions de l'arrendatari que subarrenda.

1. L'arrendatari que subarrende el barco continua obligat a pagar el preu de l'arrendament a l'arrendador.

2. Si l'arrendador no obté el pagament de l'arrendatari, es podrà dirigir contra el subarrendatari per a exigir-li el preu del subarrendament que encara no haja pagat a l'arrendatari.

Article 201. Efectes del contracte de cessió d'arrendament.

La cessió consentida del contracte d'arrendament produïx la separació de l'arrendatari del contracte i la subrogació del cessionari en la posició jurídica que ocupava aquell.

Article 202. Prescripció d'accions.

Les accions derivades del contracte d'arrendament de barco prescriuen en el termini d'un any, comptat des de la data de terminació del contracte o de la devolució del barco, si és posterior. El termini no començarà a comptar per a les accions derivades del que disposa l'article 197, sinó des que l'arrendador es veja obligat a suportar la càrrega o el dret de què es tracte.

CAPÍTOL II

Del contracte de noliejament

Secció 1a. Disposicions generals

Article 203. Concepte.

Pel contracte de transport marítim de mercaderies, també denominat noliejament, s'obliga el portador, a canvi del pagament d'un noli, a transportar per mar mercaderies i entregar-les al destinatari al port o lloc de destinació.

Article 204. Noliejament per temps i per viatge.

1. Quan el noliejament es referisca a tota o a part de la capacitat del barco, es podrà concertar per temps o per viatge. En el noliejament per temps, el portador es compromet

a fer tots els viatges que el noliejador ordene durant el període pactat, dins dels límits acordats. En el noliejament per viatge, el portador es compromet a fer un o més viatges determinats.

2. El noliejador per temps assumix la gestió comercial del barco i, excepte pacte en un altre sentit, seran a compte seu tots els gastos variables d'explotació. En el noliejament per viatge, estos gastos seran per compte del portador, llevat que es pacte d'una altra manera.

3. En els casos anteriors, les parts es podran compel·lir mútuament a la subscripció d'una pòlissa de noliejament.

Article 205. *Noliejament per al transport de mercaderies determinades en règim de coneixement d'embarcament.*

El noliejament també es pot referir al transport de mercaderies determinades pel seu pes, mesura o classe. En este cas, les condicions del contracte podran figurar en el coneixement d'embarcament o un altre document semblant.

Article 206. *Subnoliejament.*

El noliejador per temps o viatge del barco podrà, excepte disposició expressa de la pòlissa en contra, subrogar un tercer en els drets i obligacions que se'n deriven, sense perjudi de continuar sent responsable del seu compliment davant del portador.

Article 207. *Contractació del transport pel noliejador.*

El noliejador per temps o viatge podrà també subscriure en el seu propi nom contractes de noliejament per al transport de mercaderies determinades en règim de coneixement d'embarcament amb tercers. En este cas, el portador i el noliejador seran responsables solidàriament davant dels tercers dels danys i avaries de les mercaderies transportades, d'acord amb el que estableix la secció 9a d'este capítol, sense perjudi del dret de regrés entre ells que corresponga, d'acord amb la pòlissa de noliejament.

Article 208. *Contractes de volum.*

El contracte també es podrà referir al transport d'un conjunt de mercaderies en diversos barcos o diversos viatges, cas en què s'aplicaran les disposicions referents al noliejament per viatge a cada un dels pactats, excepte que hi haja un pacte diferent entre les parts.

Article 209. *Transport multimodal.*

Si el contracte de transport comprén la utilització de mitjans de transport diferents del marítim, les normes d'este capítol s'aplicaran només a la fase marítima del transport; les altres fases seran regulades per la normativa específica que els corresponga, sempre que esta tinga caràcter imperatiu.

Article 210. *Contractes d'utilització del barco per a fins diferents del transport de mercaderies.*

En els casos en què es contracte la disponibilitat d'un barco per a fins diferents del transport de mercaderies, s'aplicaran les disposicions reguladores del noliejament que es referixen a la posada a disposició i ús del barco, així com al noli i la seua extinció anticipada, en la mesura que siguen compatibles amb la finalitat del contracte subscrit.

Secció 2a. De les obligacions del portador

Article 211. *Posada a disposició del barco.*

El portador posarà el barco a disposició del noliejador o carregador en el port i en la data convinguts. Si el contracte es referix a un barco determinat, este no podrà ser substituït per un altre, llevat que hi haja un pacte exprés que ho autoritze.

Article 212. *Navegabilitat del barco.*

1. El portador cuidarà que el barco es trobe en l'estat de navegabilitat adequat per a rebre el carregament a bord i transportar-lo amb seguretat a la destinació, tenint en compte les circumstàncies previsibles del viatge projectat, les seues fases i la naturalesa del carregament contractat.

2. L'estat de navegabilitat haurà d'existir en el moment d'emprendre el viatge, o cada un dels viatges que incloga el contracte. En el moment de rebre el carregament a bord, el barco s'haurà de trobar, almenys, en un estat que el faça capaç de conservar les mercaderies amb seguretat.

3. El portador haurà d'exercir una diligència raonable per a mantindre el barco en l'estat de navegabilitat adequat durant el temps de vigència del contracte.

Article 213. *Característiques del barco.*

A més del que disposa l'article anterior quant a l'estat de navegabilitat, el barco haurà de posseir les condicions fixades en el contracte quant a nacionalitat, classificació, velocitat, consum, capacitat i restants característiques. Si el barco no en complix alguna, el noliejador podrà exigir la indemnització pels perjuís que se li irroguen, llevat que l'incompliment frustre la finalitat perseguida al contractar, i en este cas podrà, a més, resoldre el contracte.

Article 214. *Falta de posada a disposició.*

El noliejador podrà resoldre el contracte si el barco no es troba a la seua disposició en la data convinguda. Podrà, a més, reclamar una indemnització pels perjuís patits si l'incompliment és causat pel portador.

Article 215. *Port pactat.*

El barco haurà de ser posat a disposició del noliejador o carregador en el port convingut en el contracte. Es presumirà, excepte prova en contra, que les dos parts en coneixien les característiques al contractar. Si el port convingut és d'accés impossible o insegur per al barco, qualsevol de les parts podrà resoldre el contracte, llevat que la impossibilitat o inseguretat siguen només temporals, i en este cas estaran obligades a esperar un temps raonable perquè se solucione l'obstacle.

Article 216. *Dret de designació del port.*

1. Si el noliejador s'ha reservat en el contracte la facultat de designar el port de posada a disposició, haurà de triar en un termini oportú un port segur i accessible per al barco. Si el port no reuneix estes condicions, el portador podrà exigir la designació d'un altre port dins de la mateixa àrea per al compliment del contracte, i si el noliejador no ho fa, podrà resoldre el contracte, sense perjuí de reclamar una indemnització pels perjuís. El mateix dret correspondrà al portador si el noliejador no designa tempestivament el port triat.

2. Si el barco té avaries com a conseqüència de l'entrada i estada en un port insegur designat pel noliejador, este en serà responsable, llevat que prove que el capità no va actuar amb la diligència nàutica exigible a un capità competent. En el noliejament per

temps, esta disposició serà aplicable en relació amb tots els ports que el noliejador designe durant la vigència del contracte.

Article 217. Moll o lloc de càrrega.

1. Excepte pacte en contra, el noliejador podrà designar el moll o el lloc de càrrega al qual cal dirigir el barco dins del port de posada a disposició, sempre que siga segur i accessible per al barco abans, durant i després de carregar. Si esta designació no s'ha fet en un termini raonable, el portador podrà mantindre el barco fondejat en espera d'ordes o dirigir-lo a un moll o a un lloc de càrrega usual per a les mercaderies de què es tracte, i serà a càrrec del noliejador el temps transcorregut.

2. En el noliejament per al transport de mercaderies en règim de coneixement d'embarcament, la facultat d'elecció del punt de càrrega correspon al portador, que haurà d'informar de l'elecció el carregador amb suficient antelació.

3. En el cas d'avaries experimentades pel barco com a conseqüència de la inseguretat del moll o del lloc de càrrega designat pel noliejador, serà aplicable el que disposa l'apartat 2 de l'article anterior.

Article 218. Operacions de càrrega i estiba.

1. Excepte pacte en contra, el noliejador o carregador col·locarà les mercaderies al costat del barco i realitzarà la càrrega i l'estiba a càrrec seu, amb la diligència adequada que exigisca la naturalesa de les mercaderies i el viatge a fer.

2. No seran aplicables les regles anteriors en el noliejament per al transport de mercaderies determinades en règim de coneixement d'embarcament, en el qual el portador assumix, excepte pacte en contra, la realització a càrrec seu de les operacions de càrrega i estiba.

3. Encara que es pacte que la càrrega i l'estiba siguen efectuades a càrrec del noliejador o carregador, el portador serà responsable de les conseqüències derivades d'una estiba defectuosa que comprometa la seguretat del viatge.

Article 219. Càrrega sobre coberta.

El portador podrà embarcar la mercaderia sobre coberta sempre que el noliejador ho accepte expressament o siga conforme amb els usos o reglamentacions en vigor.

Article 220. Realització del viatge.

El portador haurà d'emprendre el viatge i realitzar-lo fins al punt de destinació sense demora innecessària i per la ruta pactada o, si no, per la més apropiada segons les circumstàncies. Igualment haurà de custodiar les mercaderies transportades durant totes les fases del viatge de manera adequada a la seua naturalesa i circumstàncies, i entregar-les al destinatari en el punt de destinació final.

Article 221. Retard en l'inici del viatge.

El portador serà responsable dels danys i perjuís que s'ocasionen pel retard injustificat a emprendre el viatge.

Article 222. Desviació.

El portador serà responsable dels danys i perjuís que s'ocasionen per la desviació del barco de la ruta pactada o, si no, de la més apropiada segons les circumstàncies, llevat que esta desviació es realitze per a salvar vides humanes o per qualsevol altra causa raonable i justificada que no derive de l'estat d'innavegabilitat inicial del barco.

Article 223. Deure de custòdia.

El portador serà responsable per la pèrdua o danys que experimenten les mercaderies com a conseqüència de la infracció del deure de custòdia, d'acord amb el que preceptua la secció 9a d'este capítol.

Article 224. Arribada per inhabilitació del barco.

1. Si per avaria del barco o una altra causa que l'inhabilite per a navegar, el viatge queda interromput en un port diferent del de destinació, el portador haurà de custodiar les mercaderies mentres se solucionen les causes que hi van provocar l'arribada. Si el barco queda inhabilitat definitivament o el retard pot perjudicar greument el carregament, el portador haurà de proveir a costa seua el transport fins a la destinació pactada. Si el portador no ho fa, les mercaderies no meritiran cap noli.

2. El que estableix l'apartat anterior s'entén sense perjudi del que corresponga fer en una avaria grossa i de la responsabilitat que puga incumbir al portador pel retard o la pèrdua de les mercaderies d'acord amb la secció 7a d'este capítol, si la causa de la innavegabilitat del barco li és imputable.

3. El que disposa l'apartat 1 no s'aplicarà en el noliejament per temps.

Article 225. Seguretat del port.

1. Si el port de destinació designat en el contracte no és accessible en condicions de seguretat per al barco, el portador podrà dirigir-lo al port convenient més pròxim i exigir que s'accepte allí l'entrega de les mercaderies. No podrà fer ús d'esta facultat si l'obstacle per a l'accés és només temporal, cas en què haurà d'esperar que se solucione en un temps raonable.

2. Si el noliejador s'ha reservat en el contracte la facultat de designar el port de destinació, s'aplicaran les disposicions de l'article 216.1.

3. Si la causa de la inseguretat existix en el moment de contractar i el port de destinació figura en el contracte, el portador suportarà els gastos que ocasione la descàrrega en un port diferent del pactat, llevat que les circumstàncies permeten suposar que no coneixia els factors d'inseguretat del port en el moment de contractar.

4. En els casos de l'apartat 1, el portador haurà de comunicar sense demora al destinatari i, en tot cas, al noliejador la desviació al port més pròxim.

Article 226. Determinació del moll.

Les disposicions de l'article anterior seran aplicables a la determinació del moll o lloc de descàrrega.

Article 227. Operacions de desestiba i descàrrega.

1. El noliejador o receptor haurà de desestibar i descarregar sense demora les mercaderies a costa seua, així com retirar-les del costat del barco. Les parts podran establir pactes expressos diversos sobre estes operacions.

2. No seran aplicables les regles de l'apartat anterior en el noliejament per al transport de mercaderies determinades en règim de coneixement d'embarcament, en el qual el portador assumix, excepte pacte en contra, la realització a càrrec seu de les operacions de desestiba i descàrrega.

Article 228. Obligació d'entrega.

El portador haurà d'entregar sense demora i d'acord amb el que s'haja pactat les mercaderies transportades al destinatari legítim per a rebre-les. Si este no es presenta o rebutja l'entrega, el portador podrà, a càrrec del destinatari, emmagatzemar les mercaderies fins a l'entrega o recórrer al seu depòsit judicial.

*Secció 3a. Dels deures del noliejador**Article 229. Presentació de les mercaderies per a l'embarcament.*

1. El noliejador haurà de posar les mercaderies al costat del barco per a l'embarcament, llevat que s'haja pactat una altra forma d'entregar les mercaderies per al transport. Si no ho fa així, el portador podrà resoldre el contracte una vegada transcorregut el termini de palanca, i reclamar, a més, la indemnització pels perjudis que haja tingut.

2. En el noliejament per al transport de mercaderies determinades en règim de coneixement d'embarcament, el portador podrà tindre per resolt el contracte si la mercaderia no se li entrega en un termini que en permeta l'embarcament durant l'estada usual del barco al port, sempre que haja avisat prèviament el carregador. Podrà, a més, en este cas, reclamar la indemnització pels perjudis derivats de l'incompliment del termini.

Article 230. Noli sobre buit.

El noliejador que no carregue la totalitat de les mercaderies contractades haurà de pagar el noli de la quantitat que deixe d'embarcar, llevat que el portador haja pres una altra càrrega per a completar la capacitat del barco.

Article 231. Embarcament clandestí.

1. No es podran embarcar mercaderies d'una altra classe diferent de la contractada, llevat que siga possible fer-ho sense cap perjudi per al portador i la resta de carregadors. En este últim cas, el portador podrà exigir el noli que corresponga usualment a la mercaderia embarcada.

2. Si s'embarquen mercaderies distintes sense notificar-ho al portador, serà el noliejador responsable de tots els danys i perjudis que se'n deriven per al portador o per a altres carregadors, sense perjudi de l'obligació d'abonar el noli que hi corresponga. El portador podrà desembarcar les mercaderies si és convenient per a evitar perjudis greus al barco o al carregament.

Article 232. Embarcament de mercaderies perilloses.

1. No es podran embarcar mercaderies perilloses sense declaració prèvia de la seua naturalesa al portador, i sense el consentiment d'este per al seu transport. En tot cas, hauran de ser marcades i etiquetades pel carregador d'acord amb les normes vigents per a cada classe d'estes mercaderies.

2. Si el noliejador embarca mercaderies perilloses amb violació del que disposa l'apartat anterior, serà responsable davant del portador i davant dels altres carregadors de tots els danys i perjudis causats; a més, les mercaderies podran en tot moment ser desembarcades, destruïdes o transformades en inofensives segons ho exigisquen les circumstàncies, sense dret a indemnització.

3. Inclús en el cas d'embarcament correcte declarat de mercaderies perilloses, estes podran ser desembarcades, destruïdes o transformades en inofensives si arriben a constituir un perill real per a les persones o les coses, sense dret a indemnització, llevat que el portador siga responsable de la situació de perill, d'acord amb el que disposa la secció 7a, o bé quan corresponga abonar-la en una avaria grossa.

Article 233. Càlcul i meritació del noli.

El noli es calcularà en la forma pactada en el contracte i, a falta d'això, d'acord amb les regles següents:

a) Si el noli es calcula pel pes o volum de les mercaderies, es fixarà segons el pes o volum declarat en el coneixement d'embarcament, excepte frau o error.

b) En el noliejament per temps, el noli es meritara dia a dia durant tot el temps que el barco es trobe a disposició del noliejador en condicions que permeten que l'utilitze de manera efectiva.

Article 234. Noli de les mercaderies perdudes o avariades.

1. Excepte pacte en contra, no meritaran noli les mercaderies perdudes durant el viatge, llevat que la pèrdua es dega a la seua naturalesa, vici propi o defecte d'embalatge. Si la pèrdua és parcial i el noli s'ha pactat segons el pes o mesura de les mercaderies, la part perduda no meritara noli.

2. Les mercaderies avariades meritaran el noli pactat, sense que es puguén abandonar vàlidament al portador com a forma de pagament.

Article 235. Persona obligada al pagament del noli.

1. El noliejador està obligat a pagar el noli en les condicions pactades.

2. No obstant això, es podrà pactar que el noli siga pagador pel destinatari de les mercaderies fent-ho constar així en el coneixement d'embarcament o en la carta de port. En este cas, el destinatari estarà obligat a pagar el noli si accepta o retira les mercaderies en la destinació. Si el destinatari refusa o no retira les mercaderies, haurà d'abonar el noli el contractant del transport. Este haurà d'abonar també la part del noli que el portador no haja percebut del destinatari a pesar d'haver exercitat els drets de retenció o depòsit que li atorga l'article 237.

Article 236. Privilegi del crèdit pel noli.

Les mercaderies transportades estaran afectes preferentment al pagament del noli, demores i altres gastos ocasionats pel seu transport fins a la seua entrega i durant els quinze dies posteriors, llevat que en este últim termini s'hagen transmés per títol onerós a un tercer de bona fe.

Article 237. Retenció i depòsit.

1. El portador tindrà dret a retindre en poder seu les mercaderies transportades mentres no perceba el noli, les demores i la resta de gastos ocasionats pel seu transport. No es podrà exercitar este dret en contra del destinatari que no siga el noliejador, llevat que en el coneixement o en la carta de ports conste la menció que el noli és pagador en la destinació.

2. Així mateix, podrà acudir a l'expedient de depòsit i venda de mercaderies o equipatges sol·licitant a un notari la venda de les mercaderies, amb la mateixa limitació pel que fa al destinatari no noliejador.

Article 238. Retenció o depòsit en el noliejament per temps.

En el noliejament per temps, el portador podrà retindre o depositar les mercaderies per impagament de nolis quan pertanguen al noliejador. En cas que siguen propietat de tercers que hagen contractat el transport amb el noliejador, el portador només podrà retindre o depositar les mercaderies per l'import dels nolis que aquells deguen encara al noliejador.

Secció 4a. De la palanca i demores

Article 239. Càlcul del termini de palanca.

1. Si en el contracte s'establix un termini de palanca per a la càrrega o descàrrega de les mercaderies, este es computarà excloent-ne els dies que siguen festius segons el calendari oficial o els usos del port de què es tracte, llevat que hi haja un pacte en contra.

Si no s'establix un termini determinat, la palanca durarà el que és usual segons les condicions del barco, el port i les mercaderies.

2. Tampoc es computaran com a temps de palanca, excepte pacte en contra, els períodes en què siga impossible treballar, per causes fortuïtes, en l'operació respectiva de càrrega o descàrrega.

Article 240. *Inici del còmput de palanca.*

El còmput de la palanca s'iniciarà, excepte pacte en contra, quan el barco haja arribat al moll o lloc de càrrega o descàrrega designat, es trobe preparat per a dur a terme estes operacions i el noliejador o la persona designada en el contracte haja rebut la comunicació oportuna.

Article 241. *Entrada en demores i el seu import.*

1. Acabat el període de palanca sense que hagen finalitzat les operacions de càrrega o descàrrega, començarà a comptar-se automàticament el període de demora.

2. El noliejador abonarà la quantitat fixada en el contracte pel temps de demora produït. Si el seu import no s'ha pactat, haurà de pagar-se una quantitat igual a la que s'haja fixat atenent els usos del tràfic per a barcos de característiques semblants amb un carregament i viatge semblants.

Article 242. *Duració i còmput del termini de demores.*

La duració del termini de demores es fixarà en la pòlissa i, a falta d'això, durarà tants dies com laborables tinga el període de palanca. El còmput de les demores es farà per hores i dies consecutius, i se suspendrà només quan siga impossible carregar o descarregar per causes imputables a l'operativitat del barco.

Article 243. *Detenció ulterior del barco.*

Expirat el període de demores sense haver finalitzat la càrrega o la descàrrega, el portador podrà exigir la indemnització dels perjuís causats per la ulterior detenció del barco sense subjecció a l'import fixat contractualment o legalment per a les demores. No obstant això, el portador també podrà emprendre el viatge amb les mercaderies carregades fins a eixe moment, o descarregar-les per compte seu en la forma més adequada, segons que l'expiració del període de demora haja tingut lloc en el port de càrrega o en el de descàrrega. En el primer cas, podrà reclamar el noli sobre buit que corresponga; en el segon, els gastos causats per la descàrrega que no li corresponguen segons el contracte.

Article 244. *Còmput independent dels terminis.*

Excepte pacte en contra, els terminis de palanca establits en la pòlissa per a carregar o descarregar seran computats independentment l'un de l'altre.

Article 245. *Pagament, privilegi i prescripció.*

Les regles sobre pagament, privilegi i prescripció del noli s'aplicaran a les demores.

*Secció 5a. Del coneixement d'embarcament**Subsecció 1a. Del coneixement d'embarcament en suport paper**Article 246. Obligació d'entrega del coneixement d'embarcament.*

1. Una vegada que les mercaderies estiguen a bord del barco, el portador, el capità o l'agent del portador hauran d'entregar al carregador un coneixement d'embarcament que documente el dret a la restitució d'eixes mercaderies al port de destinació.

2. Si el coneixement d'embarcament s'ha emés abans que les mercaderies estiguen a bord del barco, el capità haurà d'incloure una postil·la en el document, una vegada que es produïska l'embarcament, indicant «embarcat» o «embarcades», amb l'expressió del dia i l'hora en què s'ha iniciat i aquell en què s'ha finalitzat la càrrega, o substituir l'anterior per un nou coneixement que expresse que les mercaderies es troben efectivament a bord del barco. Si s'emet un nou coneixement, s'hi haurà de mencionar el nom del barco.

Article 247. Pluralitat de coneixements.

Si el carregador ho sol·licita en el moment de l'entrega de les mercaderies, s'hauran d'entregar dos o més exemplars originals del coneixement d'embarcament. En eixe cas, en cada coneixement es farà constar el nombre d'exemplars originals que s'entreguen.

Article 248. Mencions obligatòries del coneixement d'embarcament.

1. En el moment d'entrega al carregador, el coneixement d'embarcament haurà de contindre les mencions següents:

1a. El nom i cognoms o la denominació social i el domicili o l'establiment principal del portador.

2a. El nom i cognoms o la denominació social i el domicili o l'establiment principal del carregador i, si el coneixement és nominatiu, els del destinatari.

3a. La descripció de les mercaderies feta pel carregador, amb expressió de la naturalesa, les marques d'identificació, el nombre d'embalums, i, segons els casos, la quantitat o el pes, així com l'estat aparent que tinguen. Si ho haguera sol·licitat el carregador, s'inclourà el valor que tinguen. Si les mercaderies són perilloses, esta menció es farà constar en el coneixement de manera destacada.

Si les mercaderies estan en contenidors, safates de càrrega o altres mitjans semblants, cada contenidor, safata o semblant es considerarà com una unitat, llevat que s'especifique el contrari.

Si les mercaderies poden ser transportades en coberta, es farà constar expressament en el coneixement d'embarcament.

4a. Els ports de càrrega i descàrrega de les mercaderies i, en cas de transport multimodal, els llocs d'inici i terminació del transport.

5a. La data d'entrega de les mercaderies al portador per al seu transport i, si s'ha pactat, la data o el termini d'entrega de les mercaderies en el lloc que corresponga.

6a. El lloc d'emissió del coneixement i, si se n'ha entregat més d'un, el nombre d'exemplars originals.

2. El coneixement podrà contindre, a més, totes aquelles mencions o estipulacions vàlidament pactades pel carregador i el portador.

Article 249. Firma del coneixement d'embarcament.

1. El coneixement d'embarcament haurà de ser firmat pel portador o per un agent del portador que actue en nom seu amb poder suficient. Si està firmat pel capità del barco, es presumirà que ho fa en nom del portador mencionat en el coneixement.

2. Si el coneixement d'embarcament no identifica prou la persona que actua com a portador, s'entendrà firmat per compte de l'armador.

Article 250. Llei de circulació del coneixement d'embarcament.

1. Els coneixements d'embarcament poden ser al portador, a l'orde o nominatius.
2. Els coneixements d'embarcament al portador es transmetran per mitjà de la seua entrega; els emesos a l'orde, per mitjà del seu endós, i els nominatius, per mitjà d'una cessió, segons les normes reguladores de la cessió de crèdits no endossables.

Article 251. Eficàcia translativa.

La transmissió del coneixement d'embarcament produirà els mateixos efectes que l'entrega de les mercaderies representades, sense perjudici de les accions penals i civils que corresponguen a qui haja sigut desposseït il·legítimament d'aquelles. L'adquirent del coneixement d'embarcament adquirirà tots els drets i accions del transmetent sobre les mercaderies, excepte els acords en matèria de jurisdicció i arbitratge, que requeriran el consentiment de l'adquirent en els termes indicats en el capítol I del títol IX.

Article 252. Dret a l'entrega de les mercaderies.

1. El portador entregarà les mercaderies al tenidor legítim del coneixement original, i rescatarà el document com a prova del fet de l'entrega.
2. En cas d'entrega de les mercaderies a una persona no legitimada, el portador respondrà davant del tenidor legítim del coneixement del valor de les mercaderies en el port de destinació, sense que puga limitar la quantia de la responsabilitat.
3. Si, a petició del carregador, s'ha emés més d'un original del coneixement amb constància en cada un d'estos del nombre d'exemplars originals, el portador quedarà alliberat fent l'entrega contra la presentació i rescat de qualsevol dels exemplars originals. Es consideraran amortitzats els altres respecte del portador.

Article 253. Caràcter de títol executiu.

El coneixement d'embarcament tindrà aparellada l'execució de l'obligació d'entrega de les mercaderies entregades al portador per al seu transport.

Article 254. Protecció de l'adquirent de bona fe.

Quan una persona siga desposseïda per qualsevol causa d'un coneixement d'embarcament, ja es tracte d'un coneixement al portador, ja d'un coneixement endossable, el nou tenidor que l'haja adquirit entre vius d'acord amb la llei de circulació del document no estarà obligat a tornar-lo si el va adquirir de bona fe i sense culpa greu. Quedaran salvats els drets i les accions del titular legítim contra els responsables dels actes de desposseïció il·legítima.

Article 255. Obligació de pagament del noli.

El portador podrà rebutjar l'entrega de les mercaderies al destinatari mentre no li pague el noli i les demores causades en el port de càrrega en els casos següents:

- a) Quan així ho establisca específicament el coneixement d'embarcament.
- b) Quan el destinatari siga el mateix noliejador, encara que no mencione res.

Article 256. Força probatòria del coneixement d'embarcament.

1. Excepte prova en contra, el coneixement d'embarcament donarà fe de l'entrega de les mercaderies pel carregador al portador per al seu transport i per a la seua entrega en la destinació amb les característiques i en l'estat que figuren en el mateix document.

2. La prova en contra no serà admissible davant d'una persona diferent del carregador, incloent-hi el destinatari, que haja adquirit el coneixement d'embarcament de bona fe i sense culpa greu, llevat que el portador haja fet constar en el coneixement d'embarcament les corresponents reserves sobre la inexactitud de les declaracions contingudes en el document, relatives a les mercaderies rebudes per al seu transport o a l'estat d'estes.

Article 257. Reserves per comprovació.

1. Si el portador ha comprovat que la descripció de les mercaderies, la naturalesa, les marques d'identificació, el nombre de paquets i, segons els casos, la quantitat o el pes declarats pel carregador no coincidixen amb la realitat de les rebudes, haurà d'incloure en el coneixement una reserva en què farà constar les inexactituds comprovades.

2. Si el portador ha comprovat que l'estat aparent de les mercaderies rebudes no es correspon amb el descrit pel carregador, haurà d'incloure en el coneixement una reserva en què farà constar l'estat real d'aquelles. Si no hi ha reserva, es presumirà que el portador ha rebut les mercaderies en bon estat.

Article 258. Reserves sense comprovació.

Si el portador no ha tingut mitjans adequats per a comprovar l'exactitud de les declaracions del carregador sobre la naturalesa de les mercaderies, les marques d'identificació, el nombre de paquets i, segons els casos, la quantitat o el pes, podrà incloure en el coneixement la corresponent reserva en què farà constar la seua impossibilitat de comprovació o el que raonablement considere informació exacta.

Article 259. Eficàcia de les reserves.

La inserció d'una o més reserves en un coneixement d'embarcament privarà el document de força probatòria en els termes de la reserva.

Article 260. Garantia legal del carregador.

El portador tindrà acció contra el carregador per a exigir la indemnització pels danys i perjudicats causats per la inexactitud de les declaracions relatives a les mercaderies entregades per al seu transport o a l'estat d'estes.

Article 261. Cartes de garantia.

El pacte entre carregador i portador o la declaració unilateral del primer comprometenent-se a indemnitzar el portador pels danys i perjudicats que puga causar la falta de constància en el coneixement d'embarcament de reserves quant a les dades subministrades pel carregador o quant a l'estat aparent de les mercaderies o dels contenidors, seran plenament vàlids i efectius entre carregador i portador, excepte mala fe en l'omissió de les reserves amb intenció de perjudicar un tercer, però no produiran efecte davant dels tercers als quals s'haja transmés el coneixement.

Subsecció 2a. Del coneixement d'embarcament en suport electrònic

Article 262. Emissió.

1. El coneixement d'embarcament es podrà emetre en suport electrònic quan el carregador i el portador ho hagen acordat per escrit abans de la càrrega de les mercaderies a bord.

2. El contracte entre carregador i portador haurà de determinar el sistema d'emissió i de circulació del coneixement; el sistema de garantia de la seguretat del suport i de la intangibilitat del contingut; el mode de legitimació del titular del coneixement; el mode de

fer constar l'entrega de les mercaderies, i el mode d'acreditar la pèrdua de validesa o d'eficàcia del coneixement.

Article 263. Substitució del coneixement en suport paper.

1. Un coneixement d'embarcament en suport paper podrà ser substituït per un altre en suport informàtic, amb l'acord previ escrit entre el tenidor legítim del coneixement i el portador, amb el contingut establert en l'article anterior.

2. En execució de l'acord, el tenidor legítim del coneixement d'embarcament en suport paper entregarà el coneixement al portador. Si hi ha dos o més exemplars originals, l'entrega haurà de comprendre tots els que s'hagen entregat. Simultàniament, el portador emetrà el coneixement d'embarcament en suport electrònic, en el qual es farà constar el fet i la data de la substitució, la identitat del tenidor legítim i que ha quedat privat d'efectes el coneixement d'embarcament substituït.

Article 264. Règim legal.

El coneixement en suport electrònic estarà sotmés al mateix règim i produirà els mateixos efectes que l'emés en suport paper, sense més especialitats que les contingudes en el contracte d'emissió.

Article 265. Substitució del coneixement en suport electrònic.

1. Un coneixement d'embarcament en suport electrònic podrà ser substituït per un altre en suport paper, amb l'acord previ escrit entre el tenidor legítim del coneixement i el portador.

2. En execució de l'acord, el portador haurà d'entregar al tenidor legítim el coneixement d'embarcament en suport paper, en el qual farà constar el fet i la data de la substitució del coneixement d'embarcament en suport electrònic, la identitat del tenidor legítim i que ha quedat privat d'efectes el coneixement d'embarcament substituït.

Article 266. Efectes de la substitució.

A partir del moment de la substitució, el coneixement d'embarcament substituït, siga quin siga el nou suport, es considerarà amortitzat a tots els efectes legals.

Secció 6a. Del document del transport multimodal

Article 267. Del document del transport multimodal.

Al document de transport entregat per un portador, o per un agent que actue en nom seu amb poder suficient, en un transport multimodal o combinat li seran aplicables les normes establides en esta llei per al coneixement d'embarcament.

Secció 7a. De les cartes de port marítim

Article 268. De les cartes de port marítim.

1. Els documents del transport no negociables i, en particular, les cartes de port marítim que s'emeten en ocasió d'un transport marítim no són títols valors.

2. La transmissió d'estos documents no atribueix a l'adquirent un millor dret sobre les mercaderies que el que correspondria al tenidor.

Article 269. *Mencions de la carta de port marítim.*

La carta de port marítim haurà de contindre les mencions establides per al coneixement d'embarcament, així com una indicació expressa del seu caràcter no negociable.

Article 270. *Força probatòria de les cartes de port marítim.*

A les cartes de port marítim s'aplicaran les normes sobre la força probatòria del coneixement d'embarcament i sobre la possibilitat d'inserir reserves.

Article 271. *Entrega de les mercaderies.*

Quan el portador entregue una carta de port marítim amb designació del destinatari, este tindrà dret a l'entrega de les mercaderies en la destinació sense necessitat de presentar el document.

Secció 8a. De l'extinció anticipada del contracte

Article 272. *Supòsits generals d'extinció.*

1. Quedarà extingit el contracte en els casos següents:

a) Si abans de fer-se a la mar el barco contractat, d'acord amb l'article 211, es perd o es queda definitivament inhabilitat per a navegar sense culpa de cap de les parts. En els noliejaments per temps, l'extinció es produirà en qualsevol moment en què el barco es perda o s'inhabilita definitivament.

b) Si el noliejament és per viatge o es referix al transport de mercaderies en règim de coneixement d'embarcament i estes es perden abans de l'embarcament sense culpa del noliejador o del carregador. En el noliejament per temps no serà aplicable l'extinció per pèrdua de les mercaderies.

c) Si abans de fer-se a la mar el barco el transport contractat és impossible per successos naturals, per disposicions de les autoritats o per causes alienes a la voluntat de les parts.

d) Si abans de fer-se a la mar el barco es produïx un conflicte armat en el qual estan compromesos el país del port de càrrega o de descàrrega.

2. En els supòsits anteriors, el portador haurà de procedir, si és el cas, a la descàrrega i la devolució de les mercaderies carregades. El cost d'esta operació serà suportat pel noliejador.

Article 273. *Impediment temporal.*

També quedarà extingit el contracte a petició de qualsevol de les parts si, abans de començar el viatge, sobrevé algun impediment, independent de la voluntat d'alguna d'elles, que provoqe un retard tan prolongat que no siga exigible a les parts esperar que desaparega.

Article 274. *Impediments sobrevinguts durant el viatge.*

Si durant el viatge sobrevenen circumstàncies fortuïtes que fan impossible, il·legal o prohibida la seua continuació, o un conflicte armat que sotmeta el barco o el carregament a riscos no previstos al contractar, el portador podrà arribar al port més convenient a l'interés comú i descarregar allí les mercaderies, exigint al noliejador que se'n faça càrrec en eixe lloc. En este cas, el portador tindrà dret al noli en proporció a la distància recorreguda. Per al càlcul del noli parcial es tindran en compte, a més de la distància, el cost, el temps i els riscos de la part recorreguda en proporció al viatge total.

Article 275. *Modificació de la destinació pel noliejador.*

En els noliejaments del barco complet per viatge, el noliejador podrà ordenar la descàrrega en un port diferent del convingut, sempre que això no expose el barco a riscos superiors dels previstos al contractar, pagant el noli total contractat i els gastos majors que s'originen.

Article 276. *Venda del barco.*

1. En cas de venda del barco abans de començar la càrrega de les mercaderies, el comprador no estarà obligat a respectar els contractes subscrits pel venedor, i quedarà extingit el contracte de noliejament si feia referència al barco venut, sense perjudici del dret del noliejador a ser indemnitzat pel venedor.

2. Si la venda sobrevé una vegada començada la càrrega o amb el barco de viatge, el comprador haurà de complir els contractes referents a les mercaderies a bord, subrogant-se en els drets i les obligacions del portador.

3. No obstant el que disposa l'apartat 1, el comprador del barco haurà de respectar els noliejaments superiors a un any si coneixia la seua existència en el moment d'adquirir el barco.

Secció 9a. De la responsabilitat del portador per pèrdua, danys o retard

Article 277. *Règim de responsabilitat.*

1. El portador és responsable de qualsevol dany o pèrdua de les mercaderies, així com del retard en la seua entrega, causats mentre es trobaven sota la seua custòdia, d'acord amb les disposicions previstes en esta secció, les quals s'aplicaran imperativament a qualsevol contracte de transport marítim.

No tindran efecte les clàusules contractuals que pretenguen directament o indirectament atenuar o anul·lar aquella responsabilitat en perjudici del titular del dret a rebre les mercaderies. No obstant això, estes clàusules, quan estiguen pactades en la pòlissa de noliejament i no comporten exoneració per dol o culpa greu del portador, tindran valor exclusivament en les relacions entre este i el noliejador, sense que es puguin oposar, en cap cas, al destinatari que siga persona diferent del noliejador.

2. Els contractes de transport marítim de mercaderies, nacional o internacional, en règim de coneixement d'embarcament i la responsabilitat del portador, es regiran pel Conveni internacional per a la unificació de certes regles en matèria de coneixements d'embarcament, firmat a Brussel·les el 25 d'agost de 1924, pels protocols que el modifiquen dels quals Espanya siga estat part i per esta llei.

Article 278. *Portador contractual i portador efectiu.*

1. La responsabilitat que estableix esta secció la té solidàriament tant qui es compromet a realitzar el transport com qui el fa efectivament amb els seus propis mitjans.

2. En el primer cas estaran compresos els comissionistes de transports, els transitaris i la resta de persones que es comprometen amb el carregador a realitzar el transport per mitjà d'altres. També hi estaran compresos els noliejadors d'un barco que contracten en la forma que preveu l'article 207.

3. En el segon estarà inclòs, en tot cas, l'armador del barco portador.

4. El portador contractual tindrà dret a repetir contra el portador efectiu les indemnitzacions satisfetes en virtut de la responsabilitat que per a ell s'estableix en este article. L'acció de repetició del portador contractual contra el portador efectiu estarà subjecta a un termini de prescripció d'un any a comptar del moment d'abonament de la indemnització.

Article 279. *Període temporal de responsabilitat.*

La responsabilitat del portador per la custòdia i la conservació de les mercaderies comprén el període des que se'n fa càrrec en el port d'origen fins que les posa a disposició del destinatari o persona designada per este al port de destinació. En cas que les lleis o els reglaments portuaris imposen forçosament la intervenció d'una empresa o un organisme en les operacions d'entrega de les mercaderies al portador per a transportar-les, o d'este últim al destinatari, el portador no respondrà del període en què les mercaderies estiguen sota la custòdia d'estes empreses o organismes.

Article 280. *Retard en l'entrega.*

Hi ha retard en l'entrega quan les mercaderies no són entregades en la destinació en el termini convingut, o bé en el termini raonable exigible segons les circumstàncies de fet.

Article 281. *Responsabilitat en el transport d'animals.*

En cas de transport d'animals vius, el portador no haurà de respondre de la pèrdua, dany o retard derivats dels riscos específics inherents a este gènere de transport, sempre que haja actuat d'acord amb les instruccions concretes rebudes del carregador. No obstant això, haurà de respondre si el demandant prova que el dany, la pèrdua o el retard són deguts, en tot o en part, a la negligència del portador o els seus auxiliars, dependents o independents.

Article 282. *Limitació de la responsabilitat per pèrdua o dany.*

1. La responsabilitat del portador per pèrdua o dany de les mercaderies transportades estarà limitada, llevat que en el coneixement d'embarcament s'haja declarat el valor real d'estes mercaderies, a les xifres establides en el Conveni internacional per a la unificació de certes regles en matèria de coneixements d'embarcament i els protocols que el modifiquen dels quals Espanya siga estat part.

2. Si en el transport s'utilitzen contenidors, palets de càrrega o altres mitjans semblants d'agrupació de mercaderies, qualsevol paquet o unitat enumerat en el coneixement d'embarcament com a inclòs dins del dit mitjà d'agrupació es considerarà com un paquet o unitat a l'efecte de la limitació de responsabilitat per pèrdua o dany. Si el contenidor o el mitjà d'agrupació ha sigut subministrat pel carregador, es considerarà com un paquet més a este efecte. Si en el coneixement no es fa constar l'enumeració del contingut, es considerarà que hi ha un sol paquet.

3. El règim de responsabilitat del portador i la seua limitació serà aplicable a tota acció que persegueisca una indemnització per danys o pèrdues experimentats, independentment de quin siga el procediment en què s'exercite l'acció, així com el seu fonament, siga contractual o extracontractual, i tant si es dirigeix contra el portador com si ho fa contra els auxiliars que este empre per al compliment de la seua prestació.

4. El portador no es podrà prevaldre del dret a limitar la seua responsabilitat quan es prove que el dany o la pèrdua han sigut causats per ell mateix, intencionadament o actuant de manera temerària i amb consciència de la seua probabilitat.

De la mateixa manera, els auxiliars del portador no es podran prevaldre del dret a limitar la seua responsabilitat quan es prove que el dany o la pèrdua han sigut causats per ells mateixos, intencionadament o actuant de manera temerària i amb consciència de la seua probabilitat.

Article 283. *Limitació de la responsabilitat per retard.*

1. La responsabilitat per retard queda limitada a una xifra equivalent a dos vegades i mitja el noli pagador per les mercaderies afectades pel retard, però no excedirà la quantia total del noli que s'haja de pagar en virtut del contracte de noliejament.

2. En cas de concurrència d'indemnització per avaria i per retard, el cúmul de les dos queda limitat a les xifres establides per a limitar la responsabilitat per pèrdua o dany.

3. El règim de responsabilitat del portador i la seua limitació serà aplicable a tota acció que persegueisca una indemnització per retards experimentats, independentment de quin siga el procediment en què s'exercite l'acció, així com el seu fonament, siga contractual o extracontractual, i tant si es dirigix contra el portador com si ho fa contra els auxiliars que este empre per al compliment de la seua prestació.

4. El portador no es podrà prevaldre del dret a limitar la seua responsabilitat quan es prove que el retard ha sigut causat per ell mateix, intencionadament o actuant de manera temerària i amb consciència de la seua probabilitat.

De la mateixa manera, els auxiliars del portador no es podran prevaldre del dret a limitar la seua responsabilitat quan es prove que el retard ha sigut causat per ells mateixos, intencionadament o actuant de manera temerària i amb consciència de la seua probabilitat.

Article 284. *Portadors successius.*

1. En cas de transport dut a terme per portadors successius sota un únic títol, estos seran solidàriament responsables en cas de pèrdua, dany o retard, llevat que en el coneixement s'haja pactat expressament que cada portador no respondrà dels danys produïts en els trajectes realitzats per algun dels altres portadors. En este cas, només serà responsable el portador que va assumir el trajecte en què es va produir el dany, la pèrdua o el retard.

2. El portador que indemnitze del dany, la pèrdua o el retard com a conseqüència de la solidaritat establida en l'apartat anterior, tindrà acció de regrés contra el portador en el trajecte del qual es va produir el dany, la pèrdua o el retard. Si no es pot determinar el trajecte en què es va produir el dany, la pèrdua o el retard, la indemnització es repartirà entre els diversos portadors en proporció al noli aportat per cada un.

Article 285. *Protestes.*

1. El destinatari haurà de donar al portador o al seu agent un avís escrit de la pèrdua o dels danys experimentats per les mercaderies, en el qual descriurà en termes generals la seua naturalesa, durant el dia laborable següent al de l'entrega. Si la pèrdua o el dany no són aparents, l'avís es podrà donar en els tres dies laborables següents al de l'entrega. L'avís no serà necessari quan el portador i el destinatari hagen fet una inspecció conjunta de l'estat de les mercaderies.

2. El destinatari haurà de donar al portador o al seu agent un avís escrit del retard en l'entrega de les mercaderies, en el qual haurà de descriure en termes generals els danys experimentats, en els deu dies laborables següents al de l'entrega.

3. Si s'ha omés l'avís o s'ha fet fora de termini, es presumirà, excepte prova en contra, que les mercaderies han sigut entregades tal com figuraven descrites en el coneixement d'embarcament.

Secció 10. *De la prescripció*

Article 286. *Prescripció d'accions.*

1. Les accions nascudes del contracte de noliejament prescriuran en el termini d'un any.

2. En les accions per a indemnització de pèrdues, avaries o retards experimentats per les mercaderies, el termini es comptarà des de l'entrega d'estes al destinatari o des del dia en què s'haurien hagut d'entregar.

3. De la mateixa manera es comptarà el termini per a la reclamació de nolis, demores i altres gastos del transport. No obstant això, en el noliejament per temps, el

termini es comptarà des del dia en què el noli o altres gastos siguen exigibles d'acord amb la pòlissa.

CAPÍTOL III

Del contracte de passatge

Article 287. *Concepte.*

1. Pel contracte de passatge marítim, el portador s'obliga, a canvi del pagament d'un preu, a transportar per mar una persona i, si és el cas, el seu equipatge.

2. Les disposicions d'este capítol no s'aplicaran al transport amistós ni al passatge clandestí. No obstant això, s'aplicaran als transports gratuïts realitzats per un portador marítim de passatgers.

Article 288. *Mencions del bitllet de passatge.*

1. El portador estendrà inexcusablement el bitllet de passatge, que contindrà, almenys, les mencions següents:

- a) Lloc i data d'emissió.
- b) Nom i adreça del portador.
- c) Nom del barco.
- d) Classe i número de cabina o de l'acomodació.
- e) Preu del transport o el seu caràcter gratuït.
- f) Punt d'eixida i destinació.
- g) Data i hora d'embarcament, així com la d'arribada o la duració estimada del viatge.
- h) Indicació sumària de la ruta que s'ha de seguir, així com de les escales previstes.
- i) Les restants condicions en què s'haja de dur a terme el transport.

2. Per a les embarcacions que presten servicis portuaris i regulars en l'interior de zones delimitades per les autoritats marítimes, el bitllet de passatge podrà ser substituït per un tiquet que indicarà el nom del portador, el servici efectuat i l'import.

Article 289. *Emissió del bitllet de passatge.*

El bitllet de passatge es podrà emetre al portador o a favor d'una persona determinada. En este últim cas, només es podrà transmetre amb el consentiment del portador.

Article 290. *Estat de navegabilitat.*

1. El portador cuidarà de posar i conservar el barco en estat de navegabilitat i convenientment armat, equipat i aprovisionat per a realitzar el transport convingut i per a garantir la seguretat i la comoditat dels passatgers a bord, d'acord amb les condicions que siguen usuals en el tipus de viatge contractat.

2. El portador haurà de posar a disposició dels passatgers, en el lloc i el temps convinguts, el barco, així com els espais dedicats als de la seua classe i, si és el cas, les places d'acomodació adquirides pels passatgers.

Article 291. *Obligació de fer el viatge.*

El portador haurà d'emprendre el viatge i fer-lo fins al punt de destinació sense demora injustificada i per la ruta pactada o, a falta de pacte, per la més apropiada segons les circumstàncies. Així mateix, haurà de prestar els servicis complementaris i l'assistència mèdica en la forma establida reglamentàriament o pels usos.

Article 292. *Interrupció del viatge.*

Si per avaries del barco el viatge s'interromp abans d'arribar al port de destinació, el portador haurà de fer-se càrrec dels gastos de manutenció i allotjament dels passatgers mentre el barco es repara. Si el barco queda inhabilitat definitivament o el retard pot perjudicar greument els passatgers, el portador haurà de proveir a càrrec seu el transport fins a la destinació pactada, sense perjudici de les responsabilitats exigibles.

Article 293. *Drets i obligacions del passatger.*

1. El passatger tindrà dret a exigir al portador el compliment de les obligacions que li incumben d'acord amb les normes de la Unió Europea.
2. El passatger haurà de pagar el preu del passatge, presentar-se oportunament per a l'embarcament i observar les disposicions establides per a mantindre el bon orde i la seguretat a bord.

Article 294. *Deures del portador respecte a l'equipatge.*

El portador haurà de transportar, juntament amb els viatgers i inclòs en el preu del bitllet, l'equipatge, amb els límits de pes i volum fixats pel portador o pels usos. El que excedisca els límits indicats serà objecte d'estipulació especial, amb obligació d'informar prèviament el passatger d'estes limitacions d'equipatge i del seu cost.

Article 295. *Equipatge.*

1. Als efectes de l'article anterior, es consideren equipatge els paquets o els vehicles de turisme transportats pel portador en virtut d'un contracte de passatge, excloent-ne els que ho siguen per un contracte de transport de mercaderies o els animals vius.
2. Es considera equipatge de cabina exclusivament aquell que el passatger tinga en la seua cabina, o en el vehicle transportat, o sobre este, o el que conserve sota la seua possessió, custòdia o control.
3. Es consideren equipatge de bodega els vehicles de turisme i els paquets entregats al portador. Quan l'equipatge siga admés, el portador registrarà en el bitllet o en un taló complementari les dades següents:
 - a) Nombre i pes dels paquets o vehicles.
 - b) Nom i seu de l'establiment principal del portador.
 - c) Nom del passatger.
 - d) Port d'eixida i de destinació.
 - e) Eventual valor declarat.
 - f) Preu del transport.
4. S'aplicarà als equipatges, si és el cas, el que disposa l'article 232.

Article 296. *Privilegi i dret de retenció.*

Els drets de preferència i retenció del portador sobre l'equipatge de bodega es regularan de conformitat amb els articles 236 i 237.

Article 297. *Extinció del contracte.*

Quedarà extingit el contracte en els casos següents:

- a) Quan el passatger no embarque en la data fixada, i en este cas el portador farà seu el preu del passatge, llevat que la causa de la falta d'embarcament siga la mort o la malaltia del passatger o dels familiars que l'acompanyaren i s'haja notificat sense demora o s'haja pogut substituir el passatger per un altre.

b) Quan per causes fortuïtes el viatge es fa impossible o es demora, i en este cas el portador tornarà el preu del passatge i quedarà exempt de responsabilitat.

c) Per qualsevol modificació important en els horaris, les escales previstes, la desviació del barco de la ruta pactada, les places d'acomodació adquirides pel passatger i les condicions de comodat convingudes, i en este cas si el passatger opta per la resolució, tindrà dret a la devolució del preu total del passatge o de la part proporcional corresponent al trajecte per fer i a la indemnització de danys i perjuís, si la modificació no és deguda a causes justificades.

d) Si abans de començar el viatge o durant la seua execució sorgixen esdeveniments bèl·lics que exposen el barco o el passatger a riscos imprevistos, i en este cas les dos parts podran sol·licitar la resolució sense indemnització.

e) Si una vegada començat el viatge el passatger no pot continuar-lo per causes fortuïtes, i en este cas el portador tindrà dret a la part proporcional del preu segons el trajecte realitzat.

Article 298. Règim de responsabilitat.

1. La responsabilitat del portador es regirà, en tot cas, pel Conveni internacional relatiu al transport de passatgers i els seus equipatges per mar, fet a Atenes el 13 de desembre de 1974 (PYE/PAL), pels protocols que el modifiquen dels quals Espanya siga estat part, per les normes de la Unió Europea i per esta llei.

2. Les disposicions d'este capítol s'aplicaran imperativament a qualsevol contracte de passatge marítim. No tindran efecte les clàusules contractuals que pretenguen directament o indirectament atenuar o anul·lar aquella responsabilitat en perjudi del titular del dret a exigir les indemnitzacions.

Article 299. Limitació de responsabilitat.

1. La responsabilitat del portador queda limitada a les quantitats establides en el Conveni internacional relatiu al transport de passatgers i els seus equipatges per mar i en els protocols que el modifiquen vigents a Espanya.

2. Si l'equipatge es transporta amb valor declarat, acceptat pel portador, el límit de la seua responsabilitat es correspondrà amb eixe valor.

Article 300. Assegurança obligatòria.

1. El portador efectiu que execute el transport en un barco que transporte més de dotze passatgers estarà obligat a subscriure una assegurança obligatòria de responsabilitat per la mort i les lesions corporals dels passatgers que transporte, amb un límit per cada passatger i cada accident no inferior al que establisquen els convenis i les normes de la Unió Europea. Reglamentàriament, es regularan els detalls d'esta assegurança obligatòria i del certificat que els barcos hauran de portar obligatòriament a bord.

2. El perjudicat tindrà acció directa contra l'assegurador fins al límit de la suma assegurada. L'assegurador podrà oposar les mateixes excepcions que corresponguen al portador d'acord amb l'article 3 del Conveni internacional relatiu al transport de passatgers i els seus equipatges per mar i, si és el cas, el fet que l'accident va ser causat fraudulentament per l'assegurat. Podrà, a més, oposar en tot cas el límit de responsabilitat establert en l'article 7 del conveni, inclús en el cas que el seu assegurat l'haja perdut d'acord amb l'article 13 del conveni.

CAPÍTOL IV

Del contracte de remolcament

Article 301. *Concepte.*

Pel contracte de remolcament l'armador d'un barco s'obliga, a canvi d'un preu, a fer amb este la maniobra necessària per al desplaçament d'un altre barco, embarcació o artefacte naval, o bé a prestar la seua col·laboració per a les maniobres del barco remolcat o, si és el cas, l'acompanyament o la posada a disposició del barco.

Article 302. *Remolcament transport.*

1. Quan l'armador del barco remolcador s'haja compromés al desplaçament del barco o artefacte remolcat, es considerarà que, llevat que hi haja un pacte exprés en contra, la direcció de la maniobra correspon al capità del remolcador. Seran aplicables mentres siguen congruents amb l'objecte del contracte les normes del capítol II relatives a la posada a disposició del barco en el contracte de noliejament.

2. En els casos en què els elements remolcats hagen sigut entregats al remolcador, es considerarà que este n'assumix la custòdia, amb la consegüent responsabilitat.

Article 303. *Remolcament maniobra.*

Quan el remolcament tinga per objecte l'assistència del remolcador a la maniobra del remolc, es considerarà que, llevat de pacte en contra, la direcció de la maniobra recau sobre el comandament del barco remolcat.

Article 304. *Responsabilitat per danys.*

1. Els armadors de cada un dels barcos seran responsables dels danys causats a l'altre com a conseqüència de la negligència en el compliment de les prestacions que els incumbixen.

2. Els dos armadors seran responsables solidàriament davant de tercers pels danys causats pel tren de remolc, excepte en la mesura que algun d'ells prove que estos danys no deriven de causes imputables al seu element en el tren de remolc. En tot cas serà procedent el dret de repetició entre armadors atenent el grau de culpa respectiu.

Article 305. *Remolcament de fortuna.*

Quan se sol·liciten servicis de remolcament en situació extraordinària que no arriben a constituir un supòsit de salvament marítim sense haver fixat prèviament les condicions de la prestació i el preu, l'armador del barco remolcador tindrà dret a una remuneració adequada pels servicis prestats. Esta remuneració inclourà els danys i els perjudis experimentats pel seu barco a causa del remolcament, els guanys deixats d'obtindre durant el temps de prestació i un preu adequat al servici prestat. Esta remuneració no estarà condicionada a l'èxit de l'operació.

Article 306. *Prescripció d'accions.*

Les accions nascudes del contracte de remolcament prescriuen en el termini d'un any.

CAPÍTOL V**Del contracte d'arrendament nàutic****Article 307. *Concepte.***

Pel contracte d'arrendament nàutic l'arrendador cedix o posa a disposició de l'arrendatari, a canvi d'un preu, un barco o embarcació per un període de temps i amb una finalitat exclusivament esportiva o recreativa.

Article 308. *Modalitats i règim aplicable.*

1. L'arrendament nàutic podrà ser sense dotació o amb dotació.
2. El contracte d'arrendament nàutic sense dotació serà regulat per les disposicions del present capítol, per les aplicables al contracte d'arrendament de barco i pels pactes lliurement convinguts per les parts.
3. El contracte d'arrendament nàutic amb dotació el regularan les disposicions d'este capítol, el que preveu l'article 210 i els pactes lliurement convinguts per les parts.
4. Les disposicions d'este capítol tindran caràcter imperatiu.

Article 309. *Retard en l'entrega del barco o embarcació.*

1. Si arribada la data pactada l'arrendador es retarda en l'entrega del barco o embarcació o en la posada a disposició a favor de l'arrendatari, l'arrendador haurà de pagar a l'arrendatari la quantitat pactada a este efecte o, a falta d'això, una quantitat proporcional al retard ocasionat.
2. Si el retard en l'entrega o la posada a disposició és superior a quaranta-huit hores, a més de la indemnització a què es referix l'apartat anterior, l'arrendatari podrà optar entre resoldre el contracte o ampliar-lo per un temps equivalent al retard.

Article 310. *Instruccions de l'arrendatari i criteri professional del patró.*

En l'arrendament amb tripulació, el patró i, si és el cas, els altres membres de la dotació seguiran les instruccions de l'arrendatari quant a la utilització del barco dins d'allò que s'haja pactat, sempre que no posen en risc la seguretat a bord o de la navegació, i en este cas prevaldrà el criteri professional del patró, i tant l'arrendatari com els seus acompanyants estaran obligats a seguir les corresponents ordes o indicacions impartides per aquell.

Article 311. *Deure d'informar dels danys experimentats.*

En l'arrendament sense dotació, l'arrendatari haurà d'informar l'arrendador, tan ràpidament com siga possible, de qualsevol dany o incident que afecte o puga afectar la navegabilitat o seguretat del barco o embarcació.

Article 312. *Assegurança obligatòria.*

L'arrendador està obligat a contractar i mantindre vigent, durant tota la duració del contracte, l'assegurança obligatòria de responsabilitat civil, en els termes previstos reglamentàriament i de conformitat amb el que estableix l'article 464.

Article 313. *Prescripció.*

Les accions derivades del contracte d'arrendament nàutic prescriuen en el termini d'un any, comptat des de la data de la terminació del contracte o del desembarcament definitiu de l'arrendatari i dels seus acompanyants, si és posterior.

TÍTOL V

Dels contractes auxiliars de la navegació

CAPÍTOL I

Del contracte de gestió naval

Article 314. *Concepte.*

Pel contracte de gestió naval una persona es compromet, a canvi d'una remuneració, a gestionar, per compte i en nom de l'armador, tots o algun dels aspectes implicats en l'explotació del barco. Els dits aspectes poden fer referència a la gestió comercial, nàutica, laboral o asseguradora del barco.

Article 315. *L'exercici de les obligacions del gestor.*

El gestor haurà de complir les seues obligacions amb la diligència d'un empresari ordenat i d'un representant lleial, protegint els interessos de l'armador.

Article 316. *Les formes d'actuació del gestor.*

1. En les seues relacions amb tercers, el gestor haurà de manifestar la seua condició de mandatari de l'armador, fent constar la identitat i el domicili d'este últim en tots els contractes que subscriga.

2. Si el gestor no contracta en els termes de l'apartat anterior, serà solidàriament responsable amb l'armador de les obligacions assumides per compte d'este.

Article 317. *Règim aplicable.*

Les relacions entre l'armador i el seu gestor es regiran pel que estableix el contracte de gestió i, si no n'hi ha, per les normes reguladores del contracte d'agència o de comissió mercantil, segons es tracte o no d'una relació duradora.

Article 318. *Responsabilitat extracontractual.*

El gestor respondrà solidàriament amb l'armador dels danys i perjudis que es causen extracontractualment a tercers com a conseqüència dels actes d'aquell o dels dels seus dependents, sense perjudi del dret de l'un i l'altre a limitar la responsabilitat en els termes que estableix el títol VII d'esta llei.

CAPÍTOL II

Del contracte de consignació de barcos

Article 319. *Concepte.*

S'entén per consignatari la persona que per compte de l'armador o del navilier s'ocupa de les gestions materials i jurídiques necessàries per al despatx i la resta d'atencions al barco en el port.

Article 320. *Règim.*

Les relacions internes entre el consignatari i l'armador o navilier les regularà el règim jurídic del contracte de comissió mercantil quan es tracte d'una consignació ocasional. Quan es tracte de consignacions continuades o estables, s'aplicarà el règim jurídic del contracte d'agència. En este últim cas es podrà pactar l'exclusivitat en la consignació.

Article 321. *Firma de coneixements d'embarcament.*

El consignatari podrà firmar per compte de l'armador o navilier els coneixements d'embarcament de les mercaderies carregades al barco, i en este cas hi haurà de fer constar el nom i l'adreça d'aquell. Si no ho fa, respondrà del transport solidàriament amb l'armador o navilier. La mateixa regla se seguirà quan el consignatari firme els coneixements per compte del portador noliejador.

Article 322. *Responsabilitat per danys a les mercaderies.*

El consignatari no serà responsable davant dels destinataris del transport de les indemnitzacions per danys o pèrdues de les mercaderies o per retard en l'entrega. No obstant això, serà responsable davant de l'armador o navilier dels danys causats per culpa seua.

No obstant això, el consignatari haurà de rebre les reclamacions i les reserves per pèrdua o danys a les mercaderies que li dirigisca el destinatari del transport, i s'haurà de comprometre a comunicar-les de manera immediata a l'armador o navilier. Les reclamacions i reserves comunicades al consignatari tindran els mateixos efectes que les fetes a l'armador o navilier.

Article 323. *Tasques de manipulació.*

Quan el consignatari del barco duga a terme tasques de manipulació portuària de mercaderies, se li aplicaran les normes pròpies d'esta activitat.

Article 324. *Actuació com a transitari.*

Quan a més de la consignació es duguen a terme actuacions com a transitari o d'una altra naturalesa, a les obligacions previstes per al consignatari s'afegiran les pròpies de les prestacions complementàries concretament assumides.

CAPÍTOL III**Del contracte de practicatge****Article 325. *Contracte de practicatge.***

Pel contracte de practicatge una persona denominada pràctic s'obliga, a canvi d'un preu, a assessorar el capità en la realització de les diverses operacions i maniobres per a la navegació segura de barcos per aigües portuàries o adjacents.

Article 326. *Deures recíprocs.*

1. Capità i pràctic queden obligats a planificar conjuntament la maniobra del barco i, a este efecte, a intercanviar la informació necessària.
2. Així mateix, capità i pràctic hauran de col·laborar recíprocament durant tota l'execució de les maniobres.

Article 327. *Preeminència del capità.*

La presència de pràctic a bord no eximix l'oficial encarregat de la guàrdia dels deures que li incumbixen en relació amb la seguretat de la navegació, ni substitueix la superior autoritat del capità en tot el que té a veure amb el govern i la direcció nàutica, sense perjudi que l'assessorament del pràctic es puga manifestar per mitjà d'instruccions directes de maniobra o inclús l'execució de la maniobra per ell mateix, mitjançant el consentiment exprés o tàcit del capità.

Article 328. Responsabilitat per danys durant l'execució del practicatge.

1. Els danys i els accidents causats al barco o a tercers per la inexactitud o l'omissió en l'assessorament que el pràctic ha de prestar al capità seran imputables a aquell, sense perjudici de la concurrència de culpa que es puga observar quan el capità haja incorregut en error o negligència en el seguiment de les instruccions rebudes.
2. Dels danys causats imputables exclusivament al pràctic respondrà este.
3. Dels danys causats per culpa compartida respondran solidàriament, a més, el capità i l'armador.
4. En els supòsits establits en els apartats anteriors seran aplicables les regles de limitació de responsabilitat d'armadors i pràctics.

CAPÍTOL IV**Del contracte de manipulació portuària****Article 329. Concepte i règim aplicable.**

1. Pel contracte de manipulació portuària un operador es compromet, a canvi d'un preu, a fer totes o alguna de les operacions de manipulació de les mercaderies en el port previstes en esta llei o en altres de naturalesa semblant.
2. El règim de responsabilitat de l'operador per pèrdues, dany o retard en l'entrega de les mercaderies establert en este capítol no podrà ser modificat contractualment en perjudici del contractant del servici.

Article 330. Obligacions.

1. El contracte de manipulació portuària de mercaderies pot incloure les operacions de càrrega, descàrrega, estiba i desestiba a bord dels barcos, així com les de recepció, classificació, depòsit i emmagatzematge al moll o magatzems portuaris, i les de transport intraportuari. Igualment, podrà incloure les operacions materials semblants o connexes amb les anteriors. Totes estes s'executaran de conformitat amb la normativa vigent que els siga aplicable.
2. Quan l'operador portuari actue per compte dels carregadors o destinataris de les mercaderies haurà d'efectuar en temps i forma les protestes o denúncies sobre el seu estat i condició en el moment en què les reba del portador. Serà responsable del perjudici causat per la seua omisió o realització extemporània.

Article 331. Contractació de les operacions.

Les operacions de manipulació portuària de les mercaderies podran ser contractades directament pels carregadors o destinataris d'estes, o bé pels que hagen assumit davant d'aquells l'obligació de verificar-les.

Article 332. Documentació.

1. L'operador portuari podrà reflectir en un rebut escrit la recepció de les mercaderies per a la seua manipulació, fent-hi constar la seua condició i quantitat en la mesura que siga possible determinar-les per mitjà d'un examen. El dit rebut escrit podrà ser substituït, a voluntat de l'operador, per un mer justificant de recepció que es farà constar afegint la data i la firma de l'operador en qualsevol document que li presente qui li entregue les mercaderies en el qual estes queden degudament identificades.
2. L'emissió i la firma del document que acredite la recepció seran obligatòries si ho sol·licita qui li entregue les mercaderies. L'operador, no obstant això, podrà triar entre l'emissió del rebut escrit o la prestació d'un mer justificant de recepció.

3. En cas que no s'haja emés el rebut o no s'haja prestat el corresponent justificant de recepció, es presumirà que l'operador va rebre les mercaderies en bona condició aparent, excepte prova en contra.

Article 333. Fonament de la responsabilitat del manipulador portuari.

1. L'operador portuari serà responsable de qualsevol dany, pèrdua de les mercaderies o retard en l'entrega causats mentre es trobaven al seu càrrec fins que no prove que es van deure a causes fortuïtes i que, per a evitar els seus efectes, l'operador o els seus auxiliars van adoptar totes les mesures raonablement exigibles. El període de responsabilitat de l'operador s'estén des del moment que es va fer càrrec de les mercaderies fins que les va entregar o les va posar a disposició de la persona legitimada per a rebre-les.

2. A menys que s'haja donat a l'operador portuari un avís escrit de la pèrdua o del dany experimentat per les mercaderies, en el qual es descriga en termes generals la seua naturalesa, dins dels tres dies laborables següents a l'entrega, es presumirà, excepte prova en contra, que han sigut entregades en la mateixa condició descrita en el rebut de recepció o, si no es va emetre el dit rebut, en bona condició. El termini serà de quinze dies naturals en cas de danys no aparents.

Article 334. Limitació de la responsabilitat.

1. Sense perjudi de la pèrdua del benefici de la limitació de la responsabilitat del portador per pèrdua o dany de les mercaderies prevista en l'article 4.5.e) del Conveni internacional per a la unificació de certes regles en matèria de coneixements d'embarcament, que serà així mateix aplicable a l'operador de manipulació portuària, la responsabilitat del dit operador per causa de pèrdua o dany de les mercaderies transportades es limitarà d'acord amb les regles següents:

a) En els casos de pèrdua o dany en les mercaderies, estarà limitada a una suma de dos drets especials de gir, definits pel Fons Monetari Internacional, per quilogram de pes brut.

b) Quan la pèrdua o dany d'una part de la mercaderia afecte el valor d'una altra part, es tindrà en compte el pes total de les mercaderies perdudes o danyades i de les mercaderies el valor de les quals haja resultat afectat per a determinar eixe límit de responsabilitat.

c) En cas de retard en l'entrega, estarà limitada a una suma equivalent a dos vegades i mitja la remuneració que se li haja de pagar pels seus servicis respecte a les mercaderies que hagen experimentat el retard, sense excedir la quantia total de la remuneració deguda per la remesa de què formen part eixes mercaderies.

2. En cap cas, la responsabilitat acumulada per pèrdua o dany més la derivada del retard excedirà la suma que seria aplicable per la pèrdua total de les mercaderies en aplicació d'apartat 1.a).

Article 335. Aplicació del règim de responsabilitat a les diverses accions.

El règim de responsabilitat del manipulador portuari i la seua limitació establert en els articles anteriors serà aplicable a qualsevol acció que perseguisca una indemnització per danys, pèrdues o retards experimentats, independentment de quin siga el procediment en què s'exerceix l'acció, així com el seu fonament, siga contractual o extracontractual, i tant si es dirigeix contra el manipulador portuari o contra els auxiliars que este empre per al compliment de la seua prestació.

Article 336. *Legitimació i accions.*

La responsabilitat de l'operador portuari per danys o pèrdues de les mercaderies manipulades podrà ser exigida, en tot cas, per qui va contractar amb ell les operacions corresponents. A més, el destinatari de les mercaderies transportades la manipulació de les quals haja sigut assumida pel portador, transitari o comissionista de transport tindrà acció directa contra l'operador per a reclamar aquella responsabilitat, sense perjudi de poder reclamar-la també contra el dit portador, transitari o comissionista.

Article 337. *Prescripció d'accions.*

Les reclamacions per danys, pèrdua o retard de les mercaderies manipulades prescriuran al cap de dos anys d'haver sigut entregades per l'operador responsable. En cas de pèrdua total, el dit termini comptarà des del dia en què haurien d'haver sigut entregades.

Article 338. *Dret de retenció.*

L'operador de manipulació portuària tindrà dret a retindre les mercaderies en el seu poder mentre no se li abone el preu degut pels seus servicis.

TÍTOL VI**Dels accidents de la navegació****CAPÍTOL I****De l'abordatge****Article 339. *Règim jurídic i concepte d'abordatge.***

1. L'abordatge el regularan el que disposa el Conveni internacional per a la unificació de certes regles en matèria d'abordatge, firmat a Brussel·les el 23 de setembre de 1910, els altres convenis sobre esta matèria dels quals Espanya siga estat part i les disposicions d'este capítol.

2. S'entén per abordatge el xoc en què intervinguen barcos, embarcacions o artefactes navals del qual resulten danys per a algun d'estos o per a les persones o les coses.

3. Els danys que un barco, embarcació o artefacte naval cause a un altre sense contacte com a conseqüència d'una maniobra incorrecta en la navegació seran regulats també per les normes contingudes en este capítol.

4. Les disposicions d'este capítol no s'aplicaran en els abordatges en què intervinguen barcos d'estat.

Article 340. *Fonament de la responsabilitat.*

1. L'armador del barco, embarcació o artefacte naval culpable de l'abordatge indemnitzarà pels danys i perjudis experimentats per l'altre i per les persones i les coses a bord d'este, així com pels causats fora d'estos. Quan es tracte d'embarcacions esportives o de recreació, esta obligació recaurà sobre el titular o propietari.

2. La relació de causalitat i la culpa en l'abordatge han de ser provades per qui reclama la indemnització.

Article 341. *Abordatge per culpa compartida.*

1. En cas d'abordatge causat per culpa compartida pels dos barcos, la responsabilitat dels seus respectius armadors es graduarà en proporció al grau de culpa atribuït a cada barco o, si és el cas, embarcació o artefacte naval.

2. Quan no es puga establir el grau de culpa a causa de les circumstàncies del fet, o quan les faltes comeses siguen equivalents, la responsabilitat s'atribuirà als dos armadors a parts iguals.

Article 342. *Supòsits de solidaritat.*

1. Els dos armadors són solidàriament responsables en els casos d'abordatge per culpa compartida respecte als danys experimentats per tercers, siguen personals o materials.

2. L'armador que haja abonat una indemnització en virtut de la dita solidaritat gaudirà d'acció de regrés contra l'altre armador en proporció al grau de culpa del seu barco.

Article 343. *Excepcions oposables en cas de solidaritat.*

L'armador demandat en els supòsits de culpa compartida podrà oposar vàlidament davant dels tercers les excepcions que, en la seua extensió, corresponguen a l'altre armador, especialment les derivades del títol contractual que puga haver-hi entre ells o les aplicables per limitació de responsabilitat.

Article 344. *Exigència de requisits formals.*

1. L'exigibilitat de la indemnització per abordatge no estarà subordinada al compliment de cap requisit formal, sense perjudi de la càrrega de provar els fets constitutius de la pretensió.

2. No obstant això, les parts implicades en un abordatge hauran de facilitar-se recíprocament la inspecció dels danys experimentats.

Article 345. *Aplicabilitat de les normes.*

1. Les normes d'este capítol s'aplicaran en tot cas a la responsabilitat per danys derivats de l'abordatge, amb independència que esta responsabilitat s'exigisca en un procediment judicial civil o penal, o en un procediment administratiu.

2. No s'aplicaran estes normes a les relacions entre les parts vinculades per un contracte de noliejament, passatge o treball, que es regiran per les seues normes específiques.

Article 346. *Danys per contaminació derivats d'un abordatge.*

Els danys per contaminació que s'ocasionen com a conseqüència d'un abordatge els regula el que disposa el capítol V.

CAPÍTOL II

De l'avaria grossa

Article 347. *Concepte i requisits de l'acte.*

Hi ha un acte d'avaria grossa quan, intencionadament i raonablement, es causa un dany o gasto extraordinari per a la salvació comuna dels béns compromesos en un viatge marítim en ocasió d'estar tots amenaçats per un perill.

Article 348. *Sacrificis admissibles en avaria grossa.*

Només seran admissibles en la massa activa de l'avaria grossa els danys o gastos que siguen conseqüència directa o previsible de l'acte d'avaria.

Article 349. Contribució a l'avaria grossa.

Els danys o gastos ocasionats en l'acte d'avaria grossa seran suportats pels titulars dels interessos en risc en el moment de l'avaria, en proporció i amb el límit del valor salvat de cada un d'estos.

Article 350. Absència de formalitats.

Sense perjudi del que disposa esta llei quant a les obligacions del capità sobre el diari de navegació, el deure de contribuir a l'avaria grossa no està subordinat al compliment de cap requisit formal a bord.

Article 351. Causació culposa de la situació de perill.

Quan la situació de perill que justifica l'acte d'avaria grossa siga deguda a la culpa d'alguna de les parts interessades en el viatge, tots els danys i els gastos causats seran a càrrec del culpable, i no hi haurà lloc a contribució de les parts innocents.

Article 352. Dret de retenció.

L'armador pot retindre, a bord o en terra, les mercaderies transportades mentres els seus interessats no constituïsquen garantia suficient del compliment de la seua obligació de contribuir. Igualment, hauran de subscriure un compromís de rescabament d'avaria, en què es detallen les mercaderies corresponents i el seu valor.

Article 353. Liquidació privada.

La liquidació d'avaries feta privadament, i llevat que en el títol que l'origina s'haja pactat una altra cosa, no té força d'obligar per als interessats, els quals podran discutir-la en el procediment judicial corresponent.

Article 354. Liquidació per mitjà d'un expedient de certificació pública.

A falta de liquidació privada, l'avaria es liquidarà d'acord amb els tràmits previstos en els articles del 506 al 511.

Article 355. Prescripció.

El dret per a exigir la contribució a l'avaria grossa prescriu al cap de l'any d'acabar el viatge en què esta va tindre lloc, i es considera que per a cada partida de mercaderies acaba en el moment de la seua descàrrega definitiva. Este termini s'interromp pel començament d'un procediment privat o de certificació pública per a la seua liquidació.

Article 356. Llibertat de pactes.

1. Els interessats en el viatge podran en tot moment pactar lliurement sobre les regles d'acord amb les quals s'efectuarà la liquidació. A falta de precisió en un altre sentit, s'entendrà aplicable la versió més recent de les Regles de York i Anvers; i a falta d'elecció de qualsevol regla, seran aplicables les normes disposades legalment.

2. Igualment, podran pactar la liquidació privada de l'avaria grossa per un liquidador, designat per l'armador.

CAPÍTOL III

Del salvamentArticle 357. *Règim jurídic.*

El salvament es regirà pel Conveni internacional sobre salvament marítim, fet a Londres el 28 d'abril de 1989, pels protocols que el modifiquen dels quals Espanya siga estat part i per les disposicions d'este capítol.

Article 358. *Concepte.*

1. Es considera salvament tot acte emprés per a auxiliar o assistir un barco, embarcació o artefacte naval, o per a salvaguardar o recuperar qualsevol altre bé que es trobe en perill en qualssevol aigües navegables, a excepció de les continentals que no estan en comunicació amb les aigües del mar i no són utilitzades per barcos de navegació marítima.

2. No es considerarà salvament l'assistència prestada a béns fixats de manera permanent i intencional a la costa.

3. No es considerarà salvament cap operació que tinga per objecte el patrimoni cultural subaquàtic, que es regirà per la seua legislació específica i els tractats internacionals vigents en què Espanya siga part.

4. La troballa i la recuperació immediata de béns abandonats en les aigües o les seues costes es consideraran com a salvament, llevat que siguen producte del mateix mar o de les aigües navegables.

Article 359. *Aplicació a barcos d'estat.*

1. Les normes sobre salvament seran aplicables al prestat als barcos i embarcacions d'estat tal com es definixen en l'article 3. No obstant això, en estos casos el premi s'haurà de sol·licitar per mitjà del procediment administratiu oportú, sense que hi siguen aplicables les normes sobre retenció o embargament dels barcos o béns salvats.

2. Així mateix, es regiran per estes normes els salvaments efectuats pels barcos i embarcacions d'estat, i en este cas el premi que corresponga es posarà a disposició de l'administració o l'organisme de què depenguen, que s'ocuparan d'aplicar-lo equitativament.

Article 360. *Salvament ordenat o supervisat per l'autoritat pública.*

Les autoritats públiques que ordenen o supervisen un salvament, o els seus funcionaris, no tindran dret a cap premi. No obstant això, els salvadors que efectuen les operacions ordenades o supervisades per aquelles tindran dret a premi d'acord amb el que disposa esta llei.

Article 361. *Contractes de salvament.*

1. Les parts interessades podran contractar les condicions del salvament lliurement, sense més límit que la seua obligació inderogable d'actuar amb la diligència necessària per a evitar o reduir al màxim els danys al medi ambient.

2. El capità i l'armador del barco estan facultats per a subscriure un contracte de salvament en nom del propietari dels béns que s'hi troben a bord.

Article 362. *Dret a premi.*

1. Les operacions de salvament que hagen produït un resultat útil donaran dret a un premi a favor dels salvadors, l'import del qual no podrà excedir el valor del barco i la resta de béns salvats.

2. El pagament del premi s'efectuarà per tots els interessos vinculats al barco i als altres béns salvats en proporció als seus respectius valors, sense perjudici que el premi pugui ser abonat per l'armador del barco salvat, a reserva del seu dret a repetir contra la resta dels interessos dels béns a bord salvats per les seues respectives aportacions o d'allò que siga procedent en cas d'avaria grossa.

En cas de salvament de béns que no s'hi troben a bord o no hagen sigut transportats per un barco, serà deutor del premi el titular dels dits béns.

3. Es deurà un premi inclús si els barcos salvador i salvat pertanyen al mateix propietari.

Article 363. *Repartiment del premi entre armador i dotació.*

1. El premi pel salvament, excloent-ne la part que corresponga al rescabament de danys, gastos o perjudicis del salvador, es repartirà entre l'armador del barco salvador i la seua dotació en la proporció d'un terç i dos terços respectivament, llevat que hi haja un pacte en contra. La distribució de la part de la dotació entre els seus components s'efectuarà en proporció al sou base de cada categoria.

2. La regla establida en l'apartat anterior no s'aplicarà als barcos remolcadors ni als armats i equipats per al salvament, en els quals els drets de la dotació seran regulats pel que establixen els seus respectius contractes d'embarcament o el conveni col·lectiu.

3. En cas de barcos estrangers s'aplicaran les anteriors regles de distribució llevat que la llei del pavelló dispose una altra cosa.

Article 364. *Prohibició d'efectuar el salvament.*

Els servicis prestats a pesar de la prohibició expressa i raonable de l'armador o del capità del barco assistit, o del propietari de qualsevol altre bé en perill que no estiga ni haja estat a bord del barco, no donaran dret a premi.

Article 365. *Dret de retenció.*

1. El salvador tindrà dret a retindre el barco i altres béns salvats sota el seu control, al port o lloc a què s'hagen conduït després de la terminació de les operacions de salvament, mentres no es constituïska a favor seu una garantia suficient per l'import del premi que es reclame.

2. L'armador del barco salvat, a petició i a costa del salvador, estarà obligat a condicionar l'entrega de les mercaderies transportades pel dit barco a la constitució pels destinataris d'una garantia suficient per a respondre del premi que els pugui afectar. En cas d'incompliment d'esta obligació, serà responsable dels perjudicis que per això tinga el salvador.

Article 366. *Barcos i carregaments estrangers amb immunitat sobirana.*

1. A menys que l'Estat del pavelló ho consenta, quedaran exclosos de l'aplicació de les normes sobre salvament contingudes en esta llei els barcos d'estat estrangers que, a l'efectuar-se l'ajuda, gaudisquen d'immunitat sobirana de conformitat amb els principis generalment reconeguts en el dret internacional.

2. Igualment en quedaran exclosos, excepte consentiment de l'Estat propietari, els béns no comercials de propietat d'un estat estranger que gaudisquen de la immunitat a què es referix l'apartat anterior.

Article 367. *Intervenció de l'Administració marítima.*

1. L'Administració marítima estarà en tot cas facultada per a intervindre en les operacions de salvament dutes a terme en els espais marítims espanyols, a fi de salvaguardar la seguretat de la navegació, la vida humana en la mar i el medi ambient contra la contaminació marina. A este efecte, l'Administració podrà dirigir o impartir

instruccions relacionades amb les operacions de salvament que seran de compliment obligatori pel capità, l'armador o el seu representant, el carregador i el salvador.

2. Quan, com a resultat de l'actuació directa de l'Administració marítima, es produïsquen premis o compensacions, s'ingressaran directament en el Tresor, i podran generar crèdit per al desenrotllament de les activitats que hagen produït l'esmentat ingrés.

Quan l'Administració duga a terme les activitats a les quals es fa referència anteriorment a través d'entitats privades o públiques, podrà convindre fórmules de repartiment dels esmentats premis o compensacions en els oportuns contractes de prestació dels servicis.

Article 368. Béns salvats de propietat desconeguda.

1. Els qui durant la navegació o des de la costa salven béns que troben desposseïts i siguen de propietat desconeguda estaran obligats a comunicar-ho a l'Armada en el primer port d'escala.

2. L'Armada incoarà un expedient tendent a esbrinar els legítims propietaris, en la forma que reglamentàriament es determine, que necessàriament haurà d'incloure la notificació al cònsol de pavelló si es tracta de barcos o embarcacions matriculades. El salvador podrà mentrestant retindre els béns salvats, adoptant les mesures necessàries per a la seua adequada conservació.

3. Localitzat el propietari, l'òrgan competent de l'Armada notificarà la seua identitat al salvador, i llavors este tindrà els drets previstos en l'article 8.2.c) del Conveni internacional de salvament marítim i en l'article 365, sense perjudi de les accions que li corresponguen per a rescabalar-se dels gastos de conservació i per a obtenir el preu que siga procedent pel salvament.

4. En el cas que el propietari no siga localitzat en el termini de sis mesos des de l'inici de l'expedient administratiu, l'Armada adoptarà les mesures pertinents per a la taxació dels béns salvats. Si el valor no excedix els tres mil euros, el salvador farà seus els béns una vegada pagats els gastos de l'expedient. Si el valor supera la quantitat mencionada, es vendran els béns en pública subhasta, i seran per al salvador, una vegada pagats els gastos de l'expedient, a més del dit import, un terç de la part del preu obtingut que excedisca els tres mil euros més els gastos que haja tingut. La resta, si n'hi ha, s'ingressarà en el Tresor Públic.

5. El que es preveu en este article s'entén, en tot cas, sense perjudi d'allò que es disposa per als béns de comerç prohibit o restringit en l'article 381, i en este cas l'Armada donarà a estos béns la destinació que corresponga d'acord amb la legislació que els siga aplicable.

6. Les autoritats dels ports estan obligades a facilitar l'entrada i l'estada dels béns salvats; no obstant això, el seu legítim titular podrà transferir els gastos que haja tingut.

En tot cas, els béns salvats per barcos de titularitat pública armats i equipats per al salvament estaran exempts de gastos i càrrega.

CAPÍTOL IV

Dels béns naufragats o afonats

Article 369. Supòsits d'aplicació i relació amb el règim del salvament.

1. Les normes d'este capítol seran aplicables a qualsevol operació dirigida a la recuperació de barcos naufragats o d'altres béns situats al fons de les zones de navegació assenyalades en cada cas, sense perjudi que puguin ser objecte de salvament, i en este cas les relacions entre el titular i el salvador es regiran per les normes del capítol anterior.

2. Seran en tot cas d'aplicació preferent les normes sobre remoció de barcos naufragats o afonats.

3. Excepte previsió expressa en un altre sentit en les normes d'este capítol, les seues normes no seran aplicables al patrimoni cultural subaquàtic, que es regirà per la seua normativa específica.

Article 370. *Obligació de notificació.*

1. Els capitans i armadors dels barcos que naufraguen o s'afonen en els espais marítics espanyols estan obligats a notificar els fets a l'Administració marítima en els termes i als efectes que es determinen reglamentàriament.

2. La mateixa obligació incumbrà als propietaris d'altres béns naufragats que no siguen transportats a bord de barcos o embarcacions.

Article 371. *Comunicació als propietaris dels béns accidentats.*

L'Administració marítima procedirà d'ofici a informar els propietaris dels barcos i de la resta de béns sinistrats de la seua situació a fi que puguen adoptar les mesures urgents que convinguen als seus interessos.

Article 372. *Deure d'abalisament i de prevenció de la contaminació.*

Els armadors dels barcos, i els propietaris dels béns naufragats o aфонats, estan obligats a fer immediatament les operacions d'abalisament, així com les de prevenció de la contaminació, que siguen necessàries per a la salvaguarda dels interessos nacionals. Caldrà ajustar-se a este efecte a les instruccions i les ordres impartides per l'Administració marítima.

Secció 1a. Dels drets de propietat

Article 373. *Conservació de la propietat.*

1. La propietat dels barcos o altres béns naufragats o aфонats no serà afectada pel sol fet del naufragi o l'afonament, i el seu abandó no es produirà sinó per voluntat expressa del seu titular.

2. Els propietaris d'estos béns podran disposar dels béns i, especialment, abandonar-los a favor de l'assegurador quan siga procedent.

Article 374. *Prescripció a favor de l'Estat.*

1. L'Estat adquirirà la propietat de qualsevol barco que es trobe naufragat o aфонat en les aigües interiors marítimes o en el mar territorial espanyols una vegada transcorreguts tres anys des del naufragi o aфонament, excepte la dels barcos i embarcacions d'estat.

2. Igualment adquirirà la propietat de barcos o béns que, quan acabe el termini mencionat, es troben situats en la zona econòmica exclusiva o en alta mar i siguen propietat d'espanyols.

Article 375. *Interrupció de la prescripció adquisitiva.*

El termini de prescripció s'interromprà en el moment en què se sol·licite l'extracció, sempre que s'inicie en el termini concedit a l'efecte, i tornarà a córrer si se suspenen els treballs o acaba el termini concedit per a estos.

*Secció 2a. Del règim de les extraccions**Article 376. Operacions d'exploració.*

Les operacions d'exploració, rastreig i localització de barcos i béns naufragats o afonats en les aigües interiors marítimes o en el mar territorial espanyols requeriran autorització de l'Armada, que la concedirà a qui n'acredite la propietat o, en altres casos, discrecionalment i sense caràcter exclusiu.

Article 377. Operacions d'extracció.

Les operacions d'extracció de barcos i béns naufragats o afonats en les aigües interiors marítimes o en el mar territorial espanyols requeriran autorització prèvia de l'Armada, que fixarà els terminis i les condicions per a la seua realització. Els titulars de l'autorització queden obligats a donar compte de l'inici i acabament de les operacions, així com a facilitar la seua inspecció i vigilància a l'Armada.

Article 378. Titulars del dret a l'extracció.

1. Podran sol·licitar l'autorització d'extracció els propietaris dels barcos o béns naufragats o afonats acreditant-ne degudament el domini.
2. Si hi ha diversos propietaris, la sol·licitud s'haurà de formular d'acord entre ells, o mitjançant la renúncia expressa dels que no estiguen interessats en l'extracció.
3. Tractant-se de l'extracció de barcos i béns a bord, la iniciativa de les gestions per a l'extracció correspondrà al propietari del barco.

Article 379. Contractes per a l'extracció.

La sol·licitud per a l'extracció podrà ser presentada per tercers distints del propietari que hagen concertat amb ell un contracte de salvament o de qualsevol altra classe vàlida en dret.

Article 380. Extracció de barcos o béns propietat de l'Estat.

Quan la propietat dels barcos o béns corresponga a l'Estat i no li convinga l'extracció o l'aprofitament directe, l'Armada podrà concedir-la per mitjà d'un concurs d'acord amb la legislació de patrimoni de les administracions públiques.

Article 381. Extracció de béns de comerç prohibit o restringit.

L'extracció d'armes, municions, explosius o un altre material militar que puga afectar la defensa nacional, així com d'objectes pertanyents al patrimoni cultural subaquàtic i la resta de béns de comerç prohibit o restringit, quedarà subjecta a les normes especials aplicables i al règim que, si és el cas, s'establisca en l'autorització o contracte públic per a l'extracció corresponent.

Article 382. Barcos i embarcacions d'estat naufragats o afonats.

1. Sense perjudi del que disposen els articles 358.4 i 359, siga quin siga el moment en què es va produir la pèrdua i el lloc en què es troben, els barcos i les embarcacions d'estat espanyols naufragats o afonats, les seues restes i les dels seus equips i càrrega són béns de domini públic estatal, inalienables, imprescriptibles i inembargables i gaudixen d'immunitat de jurisdicció.

2. Les operacions d'exploració, rastreig, localització i extracció de barcos i embarcacions d'estat espanyols naufragats o afonats requeriran l'autorització de l'Armada, que té competències plenes per a la seua protecció, sense perjudi del que dispose la legislació sobre patrimoni històric i cultural, si és el cas.

3. Les restes de barcos de guerra estrangers afonats o naufragats en espais marítics espanyols gaudixen d'immunitat de jurisdicció d'acord amb el que preveu l'article 50. No obstant això, les operacions d'exploració, rastreig, localització i extracció d'estes restes hauran de ser acordades entre els òrgans competents de l'Estat del seu pavelló i el Ministeri de Defensa. Si és el cas, estes operacions quedaran subjectes al que estableix la Convenció sobre la Protecció del Patrimoni Cultural Subaquàtic de 2 de novembre de 2001.

Article 383. Objectes pertanyents al patrimoni cultural subaquàtic situats més enllà del mar territorial.

1. La regulació i l'autorització d'activitats dirigides al patrimoni cultural subaquàtic en la zona contigua espanyola, així com l'autorització d'activitats dirigides al patrimoni cultural subaquàtic en la zona econòmica exclusiva i en la plataforma continental, es regiran d'acord amb el que preveuen la Convenció sobre la Protecció del Patrimoni Cultural Subaquàtic de 2 de novembre de 2001 i la resta de tractats en què Espanya siga part, així com la legislació específica.

2. En tot cas, necessitarà l'autorització administrativa l'extracció dels objectes arqueològics o històrics situats en el fons del mar de la zona contigua espanyola. La recuperació d'estos béns sense la preceptiva autorització serà sancionable com a infracció comesa en territori espanyol.

CAPÍTOL V

De la responsabilitat civil per contaminació

Article 384. Àmbit d'aplicació.

Es regirà pel que disposa este capítol la responsabilitat civil derivada de danys per contaminació en les costes i els espais marítics espanyols que procedisca de barcos, embarcacions, artefactes navals i plataformes fixes, es troben on es troben.

Article 385. Subjectes responsables.

1. Estarà obligat a indemnitzar dels danys per contaminació l'armador del barco o el titular de l'ús o explotació de l'artefacte naval o plataforma en el moment de produir-se el fet generador de la contaminació, sense perjudi del seu dret de repetició contra les persones culpables d'aquell fet.

2. Quan en el fet generador de la contaminació es troben involucrats diversos barcos, els seus armadors estaran solidàriament obligats a indemnitzar dels danys per contaminació, llevat que puguin raonablement ser atribuïts amb caràcter exclusiu a un dels barcos.

Article 386. Fonament de la responsabilitat.

1. L'armador serà responsable dels danys per contaminació pel mer fet de la seua producció. No obstant això, quedarà exonerat si prova que els danys han sigut causats per una força major inevitable, per la negligència de qualsevol autoritat que siga responsable del manteniment de llums o altres ajudes per a la navegació, o bé per una acció o omissió intencional d'un tercer, sense detriment de la responsabilitat que corresponga a este últim.

2. Sense perjudi dels convenis internacionals que li siguen aplicables, l'exigència de responsabilitat es basarà en els principis de cautela i d'acció preventiva, en el principi de correcció, preferentment en la font mateixa, dels atemptats al medi ambient i en el principi que qui contamina paga.

Article 387. Culpa del perjudicat.

Si l'armador prova que els danys per contaminació van resultar, en tot o en part, d'una acció o omissió culpable o dolosa de la persona que els va patir, quedarà exonerat totalment o parcialment de la seua responsabilitat davant d'eixa persona.

Article 388. Abast de la indemnització.

1. Seran indemnitzables les pèrdues o els danys causats per la contaminació fora del barco.

2. També serà indemnitzable el cost de les mesures raonablement adoptades per qualsevol persona després d'ocórrer el sinistre a fi de previndre o minimitzar els danys per contaminació.

En tot cas, s'aplicarà la limitació de responsabilitat regulada en el títol VII d'esta llei.

Article 389. Assegurament obligatori.

1. Serà obligatòria l'assegurança de responsabilitat civil per danys per contaminació de les costes i aigües navegables, les condicions i la cobertura mínima de la qual es determinaran reglamentàriament.

2. Els perjudicats per danys per contaminació tindran acció directa contra l'assegurador de la responsabilitat civil fins al límit de la suma assegurada. L'assegurador podrà oposar-hi les mateixes excepcions que corresponguen a l'armador d'acord amb els articles 386 i 387 i, a més, l'excepció que la contaminació va ser deguda a un acte intencional del mateix armador. Igualment, podrà fer ús de la limitació de responsabilitat aplicable segons l'article anterior.

Article 390. Prohibició de navegació.

1. L'Administració marítima prohibirà la navegació dels barcos o embarcacions i l'activitat dels artefactes navals o plataformes fixes que no posseïsquen la cobertura d'assegurança a què es referix l'article anterior.

2. Així mateix, denegarà l'entrada o l'eixida dels ports nacionals, i dels ancoratges o terminals situats en aigües interiors marítimes o mar territorial, als barcos, embarcacions o artefactes estrangers que no tinguen la mencionada cobertura d'assegurança.

Article 391. Aplicació preferent dels convenis internacionals.

1. El que prevegen els convenis internacionals dels quals Espanya siga part en matèria de responsabilitat civil per danys per contaminació per hidrocarburs o per substàncies nocives, perilloses o tòxiques, o pel combustible dels barcos, serà d'aplicació preferent en el seu àmbit respectiu.

2. No s'aplicarà el que preveu este capítol als danys causats per substàncies radioactives o nuclears, que es regularan per les seues disposicions específiques.

TÍTOL VII**De la limitació de la responsabilitat****CAPÍTOL I****Disposicions generals****Article 392. Dret a limitar la responsabilitat.**

El dret a limitar la responsabilitat davant de les reclamacions nascudes d'un mateix accident es regirà pel que disposa el Protocol de 1996, que esmena el Conveni

internacional sobre la limitació de responsabilitat per reclamacions de dret marítim, fet a Londres el 19 de novembre de 1976, amb les reserves fetes per Espanya en l'Instrument d'adhesió i en este títol.

Article 393. *Relació amb el règim de responsabilitat.*

El règim de limitació de responsabilitat s'aplicarà amb independència que la responsabilitat s'exigisca en un procediment judicial de naturalesa civil, social o penal, o bé en via administrativa.

Article 394. *Àmbit d'aplicació.*

1. Les normes d'este títol s'aplicaran sempre que qualsevol dels titulars del dret a limitar invoque este dret davant dels òrgans judicials o administratius espanyols que hi siguen competents. A este efecte, serà irrellevant la nacionalitat o el domicili dels creditors o deutors, així com el pavelló del barco respecte al qual s'invoque el dret de limitació.

2. No seran limitables les responsabilitats relatives a artefactes navals ni a les plataformes fixes construïdes per a l'exploració o explotació dels recursos naturals dels fons o del subsòl marí.

Article 395. *Règims especials de limitació.*

1. El que disposa este títol s'entén sense perjudici dels drets de limitació específics establits en esta llei per al portador marítim de mercaderies o de passatgers en el marc de les reclamacions per incompliments dels corresponents contractes de transport.

2. L'armador portador o el noliejador portador podrà en cada cas optar per l'aplicació del règim de limitació específic a què es referix l'apartat anterior o bé pel de caràcter global establert en este títol.

CAPÍTOL II

Dels crèdits limitables

Article 396. *Reclamacions subjectes a limitació.*

1. Estaran subjectes a limitació les reclamacions enumerades a continuació:

a) Reclamacions per mort o lesions corporals, o per pèrdues o danys experimentats en les coses, incloent-hi danys a obres portuàries, vies navegables, ajudes a la navegació i la resta de béns del demani marítim o portuari, que s'hagen produït a bord o estiguen directament vinculats a l'explotació del barco o a operacions de salvament, així com els perjudicis derivats de qualssevol d'eixes causes.

b) Reclamacions relacionades amb els perjudicis derivats del retard en el transport de la càrrega, els passatgers i els seus equipatges.

c) Reclamacions relacionades amb perjudicis derivats de la lesió de drets que no siguen contractuals, irrogats directament en ocasió de l'explotació del barco o en operacions de salvament.

d) Reclamacions promogudes per una persona diferent de la que siga responsable relacionades amb les mesures preses a fi d'evitar o minorar els perjudicis respecte dels quals la persona responsable puga limitar la seua responsabilitat i els ocasionats ulteriorment per estes mesures, excepte quan les mesures hagen sigut adoptades en virtut d'un contracte concertat amb la persona responsable.

2. Les reclamacions establides en l'apartat 1, siguen quins siguen els supòsits de responsabilitat, estaran subjectes a limitació de responsabilitat amb independència que l'acció exercida posseïska naturalesa contractual o extracontractual.

Article 397. *Reclamacions excloses de limitació.*

1. No seran limitables les reclamacions enumerades en l'article 3 del Conveni internacional sobre la limitació de responsabilitat per reclamacions de dret marítim.
2. Mancaran així mateix de limitació les reclamacions de l'Administració marítima o autoritat portuària que es prevegen en les normes reguladores de la remoció de barcos.

CAPÍTOL III

De les sumes màximes d'indemnització

Article 398. *Límits generals.*

Excepte en els casos previstos en l'article següent, la suma màxima d'indemnització pagadora per reclamacions limitables es calcularà per cada accident, progressivament, en funció de l'arqueig brut del barco respecte al qual hagen nascut els crèdits, d'acord amb el que establixen els articles del 6 al 9 del Conveni internacional sobre la limitació de responsabilitat per reclamacions de dret marítim.

Article 399. *Límits especials.*

1. Respecte a les reclamacions relacionades amb la mort o les lesions corporals dels passatgers d'un barco sorgides en un mateix accident i amb independència de quin siga el seu arqueig brut, el límit de responsabilitat serà la quantitat prevista en els convenis internacionals i les normes de la Unió Europea, multiplicada pel nombre de passatgers que el barco estiga autoritzat a transportar, de conformitat amb el seu certificat. A este efecte, es consideraran incloses en el concepte de passatger les persones que, amb el consentiment del portador, hi viatgen a bord acompanyant un vehicle o animals vius en virtut d'un contracte de transport de mercaderies.

2. Els límits de responsabilitat aplicables per als barcos i les embarcacions amb un arqueig inferior a 300 tones són:

- a) Un milió de drets especials de gir per a les reclamacions relacionades amb la mort o les lesions corporals.
- b) Cinc-cents mil drets especials de gir per a les altres reclamacions limitables.

Article 400. *Concurrencia de creditors.*

1. Les sumes obtingudes d'acord amb el que disposen els articles precedents integraran el fons corresponent, que serà distribuït entre els creditors a causa del mateix accident en proporció a la quantia de les seues reclamacions reconegudes.

2. No obstant això, si la quantia dedicada a les reclamacions per mort o lesions no és suficient per a satisfer-les en la seua totalitat, els seus creditors concorreran pel romanent amb els altres creditors limitables per a cobrar, en igualtat de rang, del fons dedicat a la satisfacció dels crèdits materials.

3. En tot cas, l'Administració marítima i portuària tindrà prelació en el cobrament sobre tots els creditors les reclamacions dels quals no siguen per mort o lesions corporals, quan es tracte de reclamacions per danys produïts a obres portuàries, vies navegables, ajudes a la navegació i, en general, al demani marítim o portuari.

Article 401. *Subrogació.*

La persona responsable, el seu assegurator o qualsevol tercer que haja pagat una reclamació imputable a un fons de limitació amb anterioritat a la seua distribució, quedaran subrogats en els drets que haurien correspost a la persona indemnitzada davant de l'esmentat fons.

Article 402. *Conversió a la moneda nacional.*

1. Les quanties a què es fa referència en els articles anteriors es convertiran a euros prenent el canvi vigent en la data en què haja sigut constituït el corresponent fons per a la limitació.
2. El canvi a què es referix l'apartat anterior es calcularà pel mètode d'avaluació efectivament aplicat pel Fons Monetari Internacional a les seues operacions i transaccions en la data de què es tracte.

CAPÍTOL IV**Del fons de limitació****Article 403. *Condició del dret a limitar.***

1. Per a la vàlida al·legació del dret a limitar davant dels òrgans jurisdiccionals espanyols, el titular haurà de constituir el corresponent fons de limitació, integrat per les sumes establides en este capítol junt amb els interessos legals produïts des de la data de l'accident que va originar la responsabilitat.
2. El fons podrà ser constituït depositant la suma corresponent o aportant una garantia suficient a juí de l'òrgan judicial.

Article 404. *Destinació del fons i paralització d'altres mesures.*

1. El fons constituït regularment només es podrà utilitzar per a satisfer les reclamacions respecte de les quals es puga invocar la limitació de responsabilitat, inclús en cas de concurs del titular del dret a limitar.
2. Una vegada constituït el fons de limitació, els titulars de crèdits limitables no tindran acció per a perseguir qualsevol altre bé del deutor, així com davant d'altres deutors del mateix crèdit.
3. Els barcos o qualssevol altres béns pertanyents al titular del dret a limitar que hagen sigut embargats o segrestats per a respondre d'una reclamació que siga possible promoure contra el fons constituït, quedaran alliberats per mitjà d'un alçament que haurà d'ordenar l'òrgan judicial que va conèixer de la constitució.

Article 405. *Procediment i caducitat del dret a limitar.*

1. Per a la constitució del fons de limitació, així com per a la distribució entre els diferents creditors, caldrà ajustar-se al procediment regulat en el capítol IV del títol IX d'esta llei.
2. El dret a la constitució del fons de limitació caducarà en el termini de dos anys, comptats des del dia en què es va presentar la primera reclamació judicial nascuda de l'accident a què dóna lloc la invocació del dret a limitar.

TÍTOL VIII**Del contracte d'assegurança marítima****CAPÍTOL I****Disposicions generals****Article 406. *Àmbit d'aplicació.***

1. Estan subjectes a esta llei els contractes d'assegurança que tenen per objecte indemnitzar dels danys produïts pels riscos propis de la navegació marítima.
En el que no preveu esta llei serà aplicable la Llei de Contracte d'Assegurança.

2. Les assegurances obligatòries d'embarcacions dedicades a l'esport o recreació es regiran pel que disposa la Llei de Contracte d'Assegurança, sense que valga pacte en contra.

Article 407. *Caràcter dispositiu.*

1. Llevat que expressament es dispose d'una altra manera, les parts del contracte podran pactar lliurement les condicions de cobertura que consideren apropiades.

2. La vàlida subscripció del contracte d'assegurança marítima no exigirà la subjecció a cap forma determinada, sense perjudi del que disposa l'article 421.

CAPÍTOL II

De les disposicions comunes als diferents tipus d'assegurança marítima

Secció 1a. *Dels interessos assegurats*

Article 408. *Existència de l'interés assegurat.*

1. Podran ser objecte d'assegurança els interessos patrimonials legítims, presents o futurs, exposats als riscos de la navegació marítima. La inexistència d'interés determinarà la nul·litat del contracte, sense perjudi del que disposa l'article 422.

2. Els pactes contractuals en què s'establisca una presumpció de l'existència de l'interés admetran en tot cas una prova en contra.

Article 409. *Enumeració dels interessos.*

Podran, en concret, ser objecte de l'assegurança marítima els interessos en:

- a) Els barcos, les embarcacions i els artefactes navals, inclús en construcció o desballestament.
- b) El noli.
- c) El carregament.
- d) La responsabilitat civil derivada de l'exercici de la navegació.
- e) Qualsevol altres interessos patrimonials legítims exposats als riscos de la navegació marítima.

Article 410. *Interés en el barco.*

L'assegurança del barco comprén l'interés sobre les parts que l'integren, pertinences i accessoris.

Article 411. *Interés en el noli.*

1. L'assegurança del noli comprén el preu pel transport de mercaderies o passatgers, tant en curs de realització com esperat. Inclou també el benefici que es deriva per al portador del transport de les seues pròpies mercaderies.

2. El valor asegurable del noli el dóna el seu import brut.

Article 412. *Titular de l'interés.*

El contracte d'assegurança es considera concertat per compte de qui siga titular de l'interés en el moment del sinistre.

Secció 2a. Del valor assegurat, de l'assegurança múltiple i de la coassegurança

Article 413. Valor de l'interés i suma assegurada.

1. Si, en el moment de la producció del sinistre, la suma assegurada és inferior al valor de l'interés, l'assegurador indemnitzarà el dany causat en la mateixa proporció en què aquella cobrix l'interés assegurat.

2. Si la suma assegurada supera el valor de l'interés assegurat, qualsevol de les parts podrà exigir la reducció de la suma i de la prima, i l'assegurador haurà de restituir l'excés de les primes percebudes. Si es produïx el sinistre, l'assegurador indemnitzarà el dany efectivament causat.

3. Quan la sobreassegurança prevista en l'apartat anterior siga deguda a la mala fe del prenedor o de l'assegurat, el contracte serà nul. L'assegurador de bona fe podrà, no obstant això, retindre les primes vençudes i les del període en curs.

Article 414. Pòlissa estimada.

En l'assegurança de barcos, embarcacions i artefactes navals es presumirà que el valor declarat en la pòlissa o després de la subscripció del contracte és un valor estimat vinculant per a les parts del contracte, excepte dol per part de l'assegurat o quan per error siga notablement superior al valor de l'interés.

Article 415. Assegurança múltiple.

1. En cas de concórrer alguns contractes d'assegurança sobre el mateix risc i interés i durant idèntic període de temps, hagen sigut concertats pel mateix prenedor o no, l'assegurat no podrà en cap cas rebre com a indemnització una quantitat superior a l'import real del dany. Respectant esta limitació, cada assegurador estarà obligat a indemnitzar del dany fins a l'import de la suma assegurada en la seua respectiva pòlissa.

En estos casos el prenedor de l'assegurança o l'assegurat hauran de comunicar a cada assegurador les altres assegurances que estipule. Si per dol s'omet esta comunicació i en cas de sobreassegurança es produïx el sinistre, els asseguradors no estaran obligats a pagar la indemnització.

2. L'assegurador que haja indemnitzat tindrà acció contra els altres asseguradors per a obligar-los a contribuir a la cobertura del sinistre en proporció als capitals assegurats per cada contracte.

3. Si l'import total de les sumes assegurades supera notablement el valor de l'interés, qualsevol de les parts del contracte podrà exigir la reducció de la suma assegurada i de la prima, i l'assegurador haurà de restituir l'excés de les primes percebudes.

Article 416. Coassegurança.

1. Quan per mitjà d'un o més contractes d'assegurança, referents al mateix interés, risc i temps, es produïx un repartiment de quotes determinades entre diversos asseguradors, amb l'acord previ entre ells i el prenedor, cada assegurador estarà obligat al pagament de la indemnització només en proporció a la quota respectiva.

L'assegurador que ha pagat una quantitat superior a la que li correspon podrà repetir contra la resta dels asseguradors.

Queda fora d'això en tot cas el dret de repetició dels coasseguradors davant de l'obridor en el supòsit d'abús de facultats.

2. L'assegurador obridor de la coassegurança estarà legitimat tant activament com passivament, judicialment i extrajudicialment, per a la gestió ordinària del contracte i per a adoptar qualsevol decisió davant de l'assegurat als efectes del sinistre i la seua liquidació, així com per a efectuar les reclamacions contra els tercers responsables del dany o fer front a les dels tercers perjudicats en les assegurances de responsabilitat civil, sense que esta actuació supose cap solidaritat entre els coasseguradors.

3. Es considerarà obridor, si la pòlissa no el designa expressament, el coassegurador que participe amb més quota en l'assegurança.

Secció 3a. Dels riscos de la navegació

Article 417. Riscos coberts.

L'assegurador indemnitzarà l'assegurat, en els termes fixats en el contracte, pels danys que experimente l'interés assegurat com a conseqüència dels riscos de la navegació.

Article 418. Exclusió d'alguns riscos.

Queden exclosos de la cobertura de l'assegurança els riscos següents:

- a) La guerra, declarada o no, civil o internacional; el bloqueig, i els apressaments que en resulten.
- b) La captura, l'embargament o la detenció per orde d'alguna autoritat nacional o estrangera.
- c) La pirateria, el motí, el terrorisme i les situacions de pertorbació de l'orde públic.
- d) Les vagues i els tancaments patronals.
- e) Les explosions atòmiques o nuclears, les radiacions i les contaminacions radioactives.

Article 419. Dol i culpa de l'assegurat i els seus dependents.

1. L'assegurador no respon dels danys causats a l'interés assegurat per dol de l'assegurat, sense que valga un pacte en contra. Tampoc respondrà per culpa greu de l'assegurat; però, si les parts acorden el contrari, quedarà almenys un deu per cent del dany a càrrec de l'assegurat. Este mínim del deu per cent és indisponible per a les parts.

2. La responsabilitat de l'assegurador pels danys ocasionats amb dol o culpa greu pels dependents de l'assegurat que exercisquen en terra funcions de gerència o direcció de les quals depenga l'estat de conservació o de manteniment de l'objecte assegurat, es regirà pels criteris previstos en l'apartat 1 per al supòsit de culpa greu de l'assegurat.

3. L'assegurador respondrà dels sinistres causats per dol o culpa dels altres dependents de l'assegurat.

Article 420. Vici propi.

Queden exclosos de la cobertura els danys que tinguen per causa el vici propi o la naturalesa intrínseca de l'objecte assegurat i els que tinguen per causa el desgast i l'ús natural.

Secció 4a. De la conclusió del contracte i deures del contractant

Article 421. Prova de l'assegurança.

L'assegurador està obligat a entregar al prenedor la pòlissa o el document o certificat provisional de cobertura. Abans que estos documents siguen entregats, el contracte pot ser provat per qualsevol mitjà que demostre l'acceptació de la cobertura per l'assegurador.

Article 422. Existència de risc.

1. El contracte d'assegurança subscrit després del sinistre o de la cessació del risc és nul sempre que alguna de les parts conega esta circumstància. Es presumix coneguda la dita circumstància en cas que la notícia d'esta siga coneguda públicament en el lloc on es va subscriure el contracte o en el qual residixen l'assegurador o el prenedor.

2. No obstant això, si el contracte es va subscriure sobre bones o males notícies, només serà nul quan es demostre que el prenedor coneixia el sinistre o l'assegurador la cessació del risc.

Article 423. *Declaració del risc.*

1. El prenedor de l'assegurança haurà de declarar a l'assegurador, abans de la conclusió del contracte, totes les circumstàncies que conega, o que raonablement haja de conèixer, que puguen influir sensiblement en l'apreciació del risc per un assegurador prudent. Si el contracte se subscriu per compte d'una altra persona, el deure de declaració s'estendrà a les circumstàncies que esta conega o hauria de conèixer.

2. El prenedor de l'assegurança o l'assegurat, durant el curs del contracte, haurà de comunicar a l'assegurador, tan prompte com li siga possible, totes les circumstàncies que agreugen el risc i siguen de tal naturalesa que si este les haguera conegut en el moment de la perfecció del contracte, no l'hauria firmat o l'hauria conclòs en condicions més oneroses.

Article 424. *Efectes de la inexactitud o reticència.*

1. La declaració incompleta o inexacta de les circumstàncies a què es referix l'article anterior dóna dret a l'assegurador a resoldre el contracte en el termini d'un mes, a comptar del coneixement de la reserva o la inexactitud. Correspondran a l'assegurador, llevat que concórrega dol o culpa greu per la seua banda, les primes relatives al període en curs en el moment de la resolució.

2. Si el sinistre sobrevé abans que arribe a l'assegurador el coneixement de la reticència o la inexactitud, o abans que transcórrega el termini indicat en l'apartat anterior, la prestació de l'assegurador es reduirà proporcionalment a la diferència entre la prima convinguda i la que s'hauria aplicat si s'haguera conegut l'entitat del risc. No obstant això, quedarà alliberat l'assegurador de qualsevol prestació si va mediar dol o culpa greu del prenedor o de l'assegurat.

Article 425. *Pagament de la prima.*

1. El prenedor de l'assegurança està obligat al pagament de la prima en les condicions estipulades en la pòlissa o en el certificat. Si s'han pactat primes periòdiques, la primera d'estes serà exigible una vegada firmat el contracte. El lloc del pagament serà el del domicili del prenedor, sempre que no se'n determine un de diferent en la pòlissa.

2. La falta de pagament de la prima o d'alguna de les fraccions de la prima o de les primes periòdiques permet a l'assegurador resoldre el contracte o suspendre'n els efectes fins que s'abone. La resolució o la suspensió es produiran un mes després que el prenedor haja sigut requerit per al pagament de la prima. No obstant això, si es tracta de la falta de pagament de la prima única, de la primera fracció de la prima o de la primera de les primes periòdiques, l'assegurador no respon dels sinistres succeïts abans del pagament, tot i que encara no haja mediat requeriment de pagament.

3. Quan l'assegurador haja emés en les assegurances de mercaderies un certificat de cobertura, no podrà oposar la falta de pagament de la prima al comprador de les mercaderies de bona fe a qui s'haja entregat este certificat, sense que siga vàlid un pacte en contra.

Article 426. *Comunicació del sinistre.*

L'assegurat o el prenedor de l'assegurança hauran de comunicar a l'assegurador o al comissari d'avaries designat en la pòlissa el succés del sinistre en el termini de set dies, comptats a partir del moment en què el coneguen. L'omissió o el retard d'esta comunicació produirà la pèrdua del dret a la indemnització només si ha concorregut dol o culpa greu de l'assegurat o del prenedor. En cas de negligència o de retard culpable en l'omissió o comunicació tardana del sinistre, l'assegurador tindrà dret a ser indemnitzat pels danys i perjuís que se li hagen causat per això, sense que siga vàlid un pacte que pretenga imposar a l'assegurat una situació pitjor.

Article 427. *Deure d'evitar o minorar el dany.*

1. El prenedor de l'assegurança o l'assegurat i els seus dependents han d'emprar totes les mesures raonables al seu abast per a salvar o recobrar els efectes assegurats i, en general, per a evitar o disminuir el dany conseqüència del sinistre.
2. L'assegurador podrà intervindre en la decisió i adopció d'estes mesures, sense que la seua conducta prejutge, en cap cas, l'acceptació de responsabilitat pel sinistre.
3. L'assegurador respon, en els termes fixats en el contracte, dels gastos realitzats raonablement pel prenedor de l'assegurança, l'assegurat i els seus dependents en compliment del deure establert en el primer apartat d'este precepte, així com dels danys causats a l'objecte assegurat.

Article 428. *Transmissió de l'interés assegurat.*

1. En les assegurances de barcos i artefactes navals, d'altres interessos de l'armador o navilier o de la seua responsabilitat, l'alienació del barco o el canvi de titular en la seua gestió nàutica provoca l'extinció del contracte d'assegurança, llevat que l'assegurador haja acceptat expressament per escrit que continue.
2. En l'assegurança de mercaderies, la transmissió de la seua propietat no ha de ser comunicada a l'assegurador; l'adquirent se subroga en el contracte d'assegurança.

Secció 5a. De la indemnització

Article 429. *Obligació d'indemnitzar.*

1. En cas de sinistre cobert pel contracte d'assegurança, l'assegurador està obligat a indemnitzar l'assegurat en les condicions estipulades en la pòlissa, excepte en els supòsits d'exclusió de responsabilitat previstos en l'article 419.
2. Correspondrà a l'assegurat la prova de l'existència i de l'abast del dany.

Article 430. *Quantia de la indemnització.*

1. La indemnització de l'assegurador comprendrà el valor dels danys materials que patisca l'objecte assegurat fins al límit de la suma assegurada i les cobertures complementàries següents:
 - a) L'import de la contribució a l'avaria grossa a càrrec de l'interés assegurat.
 - b) La part que corresponga a este interés en una remuneració per salvament.
 - c) Els gastos raonables efectuats pel prenedor de l'assegurança, l'assegurat i els seus dependents per a minorar el dany.
2. En la indemnització de les cobertures complementàries enumerades en el número anterior, l'assegurador hi podrà aplicar també, si és el cas, la regla proporcional. Les parts, de comú acord, podran excloure de la pòlissa, o després de la subscripció del contracte, l'aplicació de la regla proporcional.

Article 431. *Exclusió del reemplaçament.*

L'assegurador no podrà ser obligat a reemplaçar o reparar els objectes assegurats.

Article 432. *Danys i perjudis exclosos.*

Queden exclosos de la indemnització:

- a) Els perjudis derivats del sinistre, com ara retards, demores, paralitzacions, pèrdues de mercat, diferències de canvi, lucre cessant i, en general, qualsevol dany indirecte, excepte els expressament inclosos en esta llei.

b) Els danys i perjudicats ocasionats per l'objecte assegurat a persones, llevat que la responsabilitat consegüent siga objecte de l'assegurança.

Article 433. Accions d'avaria i d'abandó.

1. La liquidació del sinistre es farà per l'acció d'avaria o per l'acció d'abandó.
2. L'elecció d'un procediment o d'un altre correspon a l'assegurat. Això no obstant, el dret de l'assegurat a l'abandó només existirà en els casos establits en els articles 449 i 461.

Article 434. Declaració d'abandó.

1. La declaració d'abandó s'haurà de notificar per escrit a l'assegurador. L'assegurat manifestarà l'existència de qualsevol altra assegurança o de drets reals constituïts sobre les coses objecte de l'abandó.
2. L'omissió de les circumstàncies enunciades en l'apartat anterior faculta l'assegurador a suspendre el pagament de la indemnització fins que li siguen comunicades per l'assegurat.

Article 435. Acceptació expressa o presumpta de l'abandó.

1. L'abandó no podrà ser parcial ni condicionat i comprendrà la totalitat de les coses objecte de l'interés assegurat.
2. L'acceptació de l'abandó pot ser expressa o presumpta. S'entendrà produït l'abandó si l'assegurador no el rebutja en el termini d'un mes comptat des de la recepció de la declaració.

Article 436. Efectes de l'abandó.

1. L'abandó acceptat per l'assegurador o, a falta d'això, declarat judicialment vàlid, transmet a l'assegurador la propietat de les coses assegurades. Esta transmissió es retrotrau al moment en què l'assegurador va rebre la declaració d'abandó. No obstant això, es podrà pactar vàlidament en la pòlissa el dret de l'assegurador a renunciar a la transmissió de la propietat de les coses assegurades o les seues restes.
2. L'acceptació de l'abandó per l'assegurador o, si és el cas, la declaració judicial de la validesa de l'abandó, obliguen l'assegurador al pagament de l'import total de la suma assegurada.

Article 437. Liquidació del sinistre i pagament de la indemnització.

1. L'assegurador haurà de fer la liquidació del sinistre en el termini fixat en la pòlissa, que no podrà ser superior a un mes comptat des de:
 - a) L'acceptació expressa o presumpta de l'abandó o de la declaració judicial de la seua validesa.
 - b) L'acceptació del sinistre per l'assegurador en els casos de liquidació per l'acció d'avaria. L'assegurador, en el termini d'un mes comptat des que l'assegurat va aportar la prova del dany i de les seues causes, haurà d'acceptar el sinistre o manifestar que el rebutja, llevat que el procediment pericial requereisca un termini més ampli per a la investigació de les causes o que siga necessària per a la liquidació del sinistre la ulterior aportació de documentació per part de l'assegurat.
2. Feta la liquidació del sinistre, l'assegurador farà efectiva la indemnització en el termini de quinze dies des que l'assegurat haja manifestat la seua conformitat amb eixa liquidació. La demora en el pagament obligarà l'assegurador a l'abonament dels interessos legals calculats sobre l'import de la indemnització a partir del moment en què l'assegurador va manifestar el seu rebuig a l'abandó o l'avaria.
3. En el cas de divergència entre l'assegurador i l'assegurat sobre la quantia de la indemnització, l'assegurat tindrà dret a l'entrega, en el termini de quinze dies des que

l'assegurat manifeste la seua falta de conformitat, de la quantitat fixada per l'assegurador, sense que la percepció d'eixa quantitat impedisca a l'assegurat la reclamació judicial de la suma superior que, al seu parer, hauria d'assolir la indemnització.

4. Assegurador i assegurat podran pactar, abans o després del sinistre, que la liquidació d'este siga efectuada per un liquidador d'avaries nomenat de mutu acord. La liquidació efectuada així serà vinculant per a les dos parts, llevat que alguna d'estes la impugne judicialment en el termini de trenta dies des que va ser notificada.

5. Pagada la indemnització per l'assegurador, d'acord amb el contracte d'assegurança, este se subrogarà en els drets i accions que corresponguen a l'assegurat fins al límit de la indemnització, contra qui siga responsable del sinistre o de l'agreuament de les seues conseqüències, o dels dos.

L'assegurador no podrà exercir en perjudici de l'assegurat els drets en què s'haja subrogat. L'assegurat respondrà dels perjudicis que, pels seus actes o omissions, puga causar a l'assegurador en el seu dret a subrogar-se.

L'assegurador no tindrà dret a la subrogació contra cap de les persones els actes o omissions de les quals donen origen a responsabilitat de l'assegurat d'acord amb la llei, ni contra el causant del sinistre que siga, respecte de l'assegurat, parent en línia directa o col·lateral dins del tercer grau civil de consanguinitat, pare adoptant o fill adoptiu que convisquen amb l'assegurat. Esta norma no tindrà efecte si la responsabilitat prové de dol o si la responsabilitat està emparada per mitjà d'un contracte d'assegurança. En este últim supòsit, la subrogació estarà limitada en el seu abast d'acord amb els termes de l'esmentat contracte.

En cas de concurrència d'assegurador i assegurat davant d'un tercer responsable, el recobriment obtingut es repartirà entre els dos en proporció al seu interès respectiu.

L'exoneració de responsabilitat del tercer causant del dany pactada per l'assegurat o el prenedor amb el dit tercer no serà oposable a l'assegurador, excepte que esta exoneració haja sigut expressament acceptada per este i això s'haja consignat en la pòlissa d'assegurances.

Secció 6a. De la prescripció

Article 438. Prescripció.

Els drets derivats del contracte d'assegurança prescriuen en el termini de dos anys a partir del moment en què es van poder exercir.

CAPÍTOL III

De les disposicions especials d'algunes classes d'assegurances

Secció 1a. De l'assegurança de barcos

Article 439. Assegurança per temps o per viatge.

L'assegurança de barcos es pot contractar ja siga per a un viatge, ja siga per a diversos viatges successius, o bé per a un temps determinat.

Article 440. Començament i fi de la cobertura en l'assegurança per viatge.

1. Si l'assegurança es contracta per a un o més viatges, la responsabilitat de l'assegurador comença en el moment de rebre la càrrega a bord i acaba al concloure la descàrrega, i en tot cas als quinze dies des de l'arribada al port de destinació.

2. Si el viatge es fa en llast, la responsabilitat de l'assegurador comença al llevar àncores o desamarrar en el port d'eixida i acaba quan el barco fondeja o amarra en el port de destinació.

Article 441. *Començament i fi de la cobertura en l'assegurança per temps.*

1. Si l'assegurança es contracta per temps, la responsabilitat de l'assegurador comença a les zero hores de l'endemà de la subscripció del contracte i acaba a les vint-i-quatre hores de l'últim dia.
2. Als efectes previstos en l'apartat anterior, es tindrà en compte l'horari vigent en el lloc on es va subscriure el contracte.

Article 442. *Pròrroga de la cobertura en l'assegurança per temps.*

1. Si a l'acabament del termini pactat el barco es troba en el mar, en perill, o en un port de refugi natural o escala, l'assegurança queda prorrogada fins al moment en què arribe al port de destinació. El prenedor de l'assegurança haurà d'abonar la proporció de la prima corresponent al temps de pròrroga.
2. La pòlissa podrà establir que, perquè opere la pròrroga prevista en l'apartat anterior, siga necessària la notificació de l'assegurat a l'assegurador de les circumstàncies previstes en este.

Article 443. *Responsabilitat per abordatges.*

1. L'assegurança de barcos cobrix la responsabilitat civil de l'armador pels danys i perjudicats causats a un altre barco, embarcació o artefacte naval, i a la seua càrrega en cas d'abordatge. Esta cobertura és complementària de la dels danys del barco.
2. La pòlissa podrà estendre la cobertura de l'assegurador a la responsabilitat civil de l'armador pels danys i perjudicats produïts per xoc amb plataformes fixes o altres obres o instal·lacions.

Article 444. *Navegabilitat del barco.*

L'assegurat haurà de mantindre la navegabilitat del barco, embarcació o artefacte naval assegurat durant tota la duració de la cobertura.

Article 445. *Vicis ocults.*

L'assegurador no respon dels danys que patisca el barco assegurat com a conseqüència d'un vici ocult d'este. S'entén per vici ocult aquell que no es puga descobrir emprant els mitjans raonablement exigibles a un armador.

Article 446. *Subrogació contra els membres de la dotació.*

L'assegurador no podrà exercir els drets en què se subroga, en cas de sinistre, contra els membres de la dotació del barco assegurat, llevat que estos hagen causat el sinistre fraudulentament.

Article 447. *Reconstituïció automàtica del capital assegurat.*

La responsabilitat de l'assegurador abasta la totalitat de la suma assegurada en cada sinistre que es produïska durant la vigència del contracte, sense perjudici del dret de l'assegurador a exigir després de cada sinistre el complement de prima que haja sigut pactat.

Article 448. *Nou a vell.*

En la indemnització de danys del barco, l'assegurador no efectuarà deduccions de nou a vell.

Article 449. *Casos d'abandó.*

L'assegurat podrà exercir el dret a l'abandó en els casos següents:

- a) Pèrdua total del barco.

- b) Inhabilitació definitiva per a navegar o impossibilitat de reparar el barco.
- c) Quan l'import de les reparacions arribe al valor de la suma assegurada de la pòlissa. Als efectes d'este càlcul, se sumarà a l'import de les reparacions les contribucions a càrrec del barco en l'avaria grossa o en el salvament.
- d) La pèrdua del barco per falta de notícies en el termini de noranta dies. La pèrdua s'entendrà verificada l'últim dia del termini esmentat, que es comptarà a partir del dia en què es van rebre les últimes notícies.

Article 450. *Termini d'abandó.*

- 1. La declaració d'abandó s'haurà de presentar a l'assegurador dins del termini de noranta dies comptats des de la data del sinistre. En el cas de la lletra d) de l'article anterior, el termini es comptarà una vegada transcorreguts els altres noranta dies indicats en este.
- 2. Passats els terminis indicats en el número anterior, l'assegurat només podrà reclamar la indemnització per mitjà de l'acció d'avaria.

Article 451. *Primes i extorns.*

- 1. En l'assegurança per viatge, l'assegurador adquirix el dret a la prima des de l'inici del viatge. En l'assegurança per temps, l'assegurador adquirix el dret a la prima des que comença a comptar el termini fixat.
- 2. En tot cas, tot extorn de la prima s'entén subordinat al fet que el barco no haja sigut abandonat a l'assegurador, d'acord amb el que preveu l'article 449, o no s'haja produït una pèrdua total coberta pel contracte.

Article 452. *Subsidiarietat.*

Les regles d'esta secció s'aplicaran a l'assegurança del noli i a altres interessos de l'armador o navilier quan siguen compatibles amb la seua mateixa naturalesa i ho consenten les clàusules acordades per les parts.

Secció 2a. *De l'assegurança de mercaderies*

Article 453. *Fases no marítimes del transport.*

Les normes reguladores de l'assegurança de mercaderies s'aplicaran tant al transport marítim com a aquelles fases del transport realitzat d'altres maneres, sempre que siguen accessòries del viatge marítim.

Article 454. *Valoració de l'interés.*

- 1. Amb subjecció a allò que han pactat les parts, el valor asegurable de les mercaderies es fixarà tenint en compte el seu valor en origen incrementat amb el dels gastos del seu transport i duana.
- 2. El valor indicat en l'apartat anterior es podrà incrementar amb l'import del benefici esperat. Per a assegurar un marge de benefici superior al deu per cent del valor en origen de les mercaderies, serà necessari declarar-ho així expressament en la pòlissa o en el certificat.

Article 455. *Moment inicial i final de la cobertura.*

La cobertura de les mercaderies s'inicia en el moment de deixar terra per a l'embarcament, i finalitza quan estiguen en terra en el port de destinació.

Article 456. *Clàusula de magatzem a magatzem.*

Quan el contracte d'assegurança continga la clàusula de «magatzem a magatzem» o semblant, la cobertura s'estén des del moment que les mercaderies abandonen el magatzem d'origen en el lloc fixat en la pòlissa fins que arriben al de destinació en el lloc determinat en la pòlissa.

Article 457. *Mercaderies en viatge.*

Si l'assegurança es contracta sobre mercaderies en viatge, la cobertura comença a les zero hores del dia de la conclusió del contracte.

Article 458. *Pòlissa flotant.*

1. En l'assegurança contractada per mitjà d'una pòlissa flotant, es presumix l'obligació de l'assegurat d'aplicar-hi tots els embarcaments definits en la pòlissa que realitze durant el seu termini de vigència, així com la cobertura automàtica d'estes expedicions per l'assegurador.

2. La pòlissa haurà d'expressar el capital màxim que l'assegurador accepta garantir per a cada expedició.

Article 459. *Deure d'avís en la pòlissa flotant.*

1. La pòlissa flotant expressarà el termini de què disposa l'assegurat per a comunicar a l'assegurador una expedició en curs; s'entén que el dit termini no serà inferior a quaranta-huit hores a comptar del moment en què l'assegurat va tindre notícia de l'expedició.

2. L'incompliment d'este deure d'avís allibera l'assegurador de l'obligació de cobrir l'expedició concreta de què es tracte, sense perjudi del seu dret a reclamar la prima o primes corresponents a esta. A més, l'assegurador podrà resoldre el contracte, encara que esta resolució no tindrà efecte respecte a les expedicions notificades anteriors a la declaració de la resolució.

Article 460. *Extensió de la cobertura durant el viatge.*

1. Les mercaderies assegurades estaran cobertes pel contracte durant tot el viatge, incloent-hi transbords, operacions de càrrega i descàrrega en ports de trànsit o arribada i estada en moll o magatzem en estos, sense perjudi del deure de l'assegurat de comunicar estes circumstàncies a l'assegurador des del moment que les conega i del pagament de la sobreprima que puga correspondre en cada cas.

2. Quedaran també coberts els canvis de viatge o ruta aliens a la voluntat de l'assegurat. Es manté el deure de comunicació i el de pagaments de sobreprima previstos en l'apartat anterior.

Article 461. *Casos d'abandó.*

L'assegurat podrà abandonar les mercaderies assegurades en els casos següents:

- a) Pèrdua total de les mercaderies.
- b) Avaries l'import de les quals, més el cost de recondicionament i reexpedició a destinació, arribe al valor de les mercaderies establert en la pòlissa. Als efectes d'este càlcul, se sumarà a l'import de les reparacions les contribucions a càrrec de la mercaderia en l'avaria grossa o en el salvament.
- c) Pèrdua del barco portador d'acord amb l'article 449.d).
- d) Pèrdua o innavegabilitat sobrevinguda al barco durant el viatge, si les mercaderies no han pogut ser reexpedides a la destinació en el termini de noranta dies o en el que fixe la pòlissa, comptat des de la pèrdua o la innavegabilitat.

Article 462. *Termini d'abandó.*

La declaració d'abandó la farà l'assegurat dins dels seixanta dies següents al de la producció de les circumstàncies que per a cada cas estableix l'article anterior. Transcorregut el dit termini, l'assegurat només podrà reclamar la indemnització per mitjà de l'acció d'avaria.

Secció 3a. *De l'assegurança de responsabilitat civil***Article 463. *Àmbit de les normes.***

Les normes reguladores de les assegurances de responsabilitat civil s'aplicaran no sols a les d'esta classe, sinó també a les cobertures del risc de naixement de determinades obligacions d'indemnitzar tercers incloses en assegurances marítimes d'una altra classe.

Article 464. *Assegurança obligatòria.*

Les assegurances obligatòries de responsabilitat civil exigides per esta llei es regularan, en primer lloc, per les seues normes particulars, i a falta d'això, pel que preveu esta secció.

Article 465. *Obligació de l'assegurador i acció directa.*

L'obligació de l'assegurador d'indemnitzar en esta classe d'assegurances existix des que sorgix la responsabilitat del seu assegurat davant del tercer perjudicat. Este últim tindrà acció directa contra l'assegurador per a exigir-li el compliment de la seua obligació. Serà invàlid qualsevol pacte contractual que altere el que disposa este article.

Article 466. *Límit de la cobertura.*

L'assegurador respon, com a màxim, fins al límit de la suma assegurada per cada un dels fets que originen la seua responsabilitat ocorreguts durant la vigència del contracte.

Article 467. *Limitacions de responsabilitat indemnitzatòria.*

L'assegurador podrà oposar al perjudicat les mateixes excepcions que correspondrien al seu assegurat, i especialment les limitacions quantitatives de responsabilitat que este últim gaudira d'acord amb la llei aplicable o el contracte de què derivara la responsabilitat.

TÍTOL IX**Especialitats processals****CAPÍTOL I****De les especialitats de jurisdicció i competència****Article 468. *Clàusules de jurisdicció i arbitratge.***

Sense perjudi del que preveuen els convenis internacionals vigents a Espanya i les normes de la Unió Europea, seran nul·les i es tindran per no posades les clàusules de submissió a una jurisdicció estrangera o arbitratge en l'estranger, contingudes en els contractes d'utilització del barco o en els contractes auxiliars de la navegació, quan no hagen sigut negociades individualment i separatament.

En particular, la inserció d'una clàusula de jurisdicció o arbitratge en el condicionat imprés de qualsevol dels contractes a què es referix el paràgraf anterior no evidenciarà, per si sola, el compliment dels requisits exigits en este.

Article 469. Criteris d'atribució de competència.

1. Llevat que les parts hagen introduït vàlidament una clàusula de jurisdicció exclusiva o una clàusula d'arbitratge, segons el que establix este capítol, s'aplicaran els criteris previstos en este article.

2. En els contractes d'utilització del barco seran competents, a elecció del demandant, els tribunals del:

- a) Domicili del demandat.
- b) Lloc de firma del contracte.
- c) Port de càrrega o descàrrega.

3. En els contractes auxiliars de la navegació seran competents, a elecció del demandant, els tribunals del:

- a) Domicili del demandat.
- b) Lloc de firma del contracte.
- c) Lloc de prestació dels servicis.

4. Per a conèixer de la impugnació de la liquidació d'avaria grossa, tant l'efectuada privadament com la realitzada per un notari d'acord amb el corresponent expedient de certificat públic, serà competent el tribunal del lloc de finalització del transport o el del lloc d'arribada del barco, si este últim és diferent.

CAPÍTOL II

De l'embargament preventiu de barcos

Article 470. Naturalesa i regulació de la mesura.

1. La mesura cautelar d'embargament preventiu de barcos, tant nacionals com estrangers, es regularà pel Conveni internacional sobre l'embargament preventiu de barcos, subscrit a Ginebra el 12 de març de 1999, pel que disposa esta llei, i, supletòriament, pel que establix la Llei 1/2000, de 7 de gener, d'Enjudiciament Civil. La dita mesura comportarà necessàriament la immobilització del barco en el port on es trobe.

2. En cap cas es podrà sol·licitar l'embargament preventiu per a assegurar l'execució d'una sentència ja dictada o d'un laude arbitral ja dictat.

3. Les disposicions previstes en este capítol s'apliquen a les embarcacions.

Article 471. Competència.

1. Serà competent per a decretar l'embargament preventiu d'un barco el tribunal que tinga competència objectiva per a conèixer de la pretensió principal o el del port o lloc en què es trobe el barco o aquell al qual s'espera que el barco arribe, a elecció de l'actor que sol·licita l'adopció de la mesura cautelar. No obstant això, si el barco no arriba al port esperat, el tribunal del dit port perdrà la seua competència.

2. Quan, ordenat l'embargament preventiu d'un barco, siga un altre tribunal espanyol el competent per a conèixer del fons de l'assumpte, es mantindrà la mesura acordada sempre que la demanda s'interpose dins del termini fixat pel jutge en funció de les circumstàncies del cas.

Article 472. Embargament per crèdits marítims.

1. Per a decretar l'embargament preventiu d'un barco per crèdit marítim que es definix en l'article 1 del Conveni internacional sobre l'embargament preventiu de barcos, només caldrà que s'al·legue el dret o els crèdits reclamats, la causa que els motive i l'embargabilitat del barco.

2. El jutge exigirà en tot cas una garantia en quantitat suficient per a respondre dels danys, perjudis i costes que es puguin ocasionar. Esta fiança podrà ser de qualsevol de les classes que reconeix el dret, incloent-hi l'aval bancari.

Una vegada fixada eixa garantia, que com a mínim serà del 15 per cent de l'import del crèdit marítim al·legat, el tribunal podrà revisar-ne la quantia, d'ofici o a instància de part, en atenció al port i a les dimensions del barco, al cost derivat de l'estada del barco en el port, al seu preu de mercat per dia, a si està o no subjecte a una línia regular, a si està o no carregat, així com als seus compromisos contractuals.

Article 473. Embargament per altres crèdits.

1. L'embargament de barcos espanyols que es troben materialment dins de la jurisdicció espanyola efectuat a sol·licitud de persones que tinguen la seua residència habitual o el seu establiment principal a Espanya, o de qui haja adquirit el crèdit que es ventila per cessió o subrogació d'elles, podrà ser acordat tant per crèdits marítics com per qualssevol altres drets o crèdits contra el deutor a qui pertanga el barco o barcos la trava dels quals se sol·licita.

Els barcos espanyols també podran ser embargats per l'òrgan administratiu competent d'acord amb el que preveu la normativa específica que hi siga aplicable.

2. En els embargaments a què es referix l'apartat anterior, la immobilització podrà ser substituïda, a juí de l'òrgan jurisdiccional o administratiu competent, per l'anotació en el Registre de Béns Mobles de la mesura i, si és el cas, de la prohibició d'alienar.

3. L'embargament dels barcos que enarboren pavelló d'un estat que no siga part en el Conveni internacional sobre l'embargament preventiu de barcos, subscrit a Ginebra el 12 de març de 1999, es regirà per les disposicions del dit conveni, amb l'excepció que podran ser embargats tant per crèdits marítics com per qualssevol altres crèdits.

Article 474. Embargament preventiu i sotmetiment a jurisdicció estrangera.

Correspondrà també l'embargament preventiu d'un barco a l'efecte d'obtindre una garantia encara que, en virtut de l'existència en el contracte o un altre document d'una clàusula d'arbitratge o d'una clàusula de jurisdicció, el crèdit marítim pel qual se sol·licita l'embargament s'haja de sotmetre al coneixement d'una jurisdicció estrangera o d'un tribunal arbitral.

Article 475. Barcos embargables.

Tot barco respecte al qual s'al·legue un crèdit marítim podrà ser embargat en els termes i amb l'abast del Conveni internacional sobre l'embargament preventiu de barcos.

Article 476. Tramitació processal de la mesura d'embargament.

Es presumirà que en l'embargament de barcos concorren el perill per mora processal i la urgència de què tracten els articles 728, 730.2 i 733.2 de la Llei d'Enjudiciament Civil.

Article 477. Execució de l'embargament.

1. Acordat l'embargament, el tribunal traslladarà la resolució pel mitjà més ràpid al capità marítim del port en què es trobe el barco o al qual s'espera que arribe, el qual adoptarà les mesures necessàries per a la detenció i la prohibició d'eixida del barco. Amb este fi, l'esmentada Administració marítima podrà retirar i retindre la documentació del barco, així com demanar la col·laboració de l'autoritat portuària, de les forces i cossos de seguretat i de les entitats públiques dedicades a la vigilància de costes, els quals estaran obligats a prestar la col·laboració requerida d'acord amb les seues respectives atribucions.

2. El que disposa este capítol no afecta els drets o facultats que, d'acord amb la legislació administrativa i els convenis internacionals aplicables, corresponguen a les

administracions públiques i portuàries per a retindre un barco o impedir d'una altra manera que es faça a la mar dins de la seua jurisdicció.

Article 478. *Notificació de l'embargament.*

Una vegada acordat i verificat l'embargament, i garantida la trava, es notificarà al capità o al consignatari del barco amb l'entrega d'una còpia de la demanda formulada i de la interlocutòria que ho acorda.

Article 479. *Jurisdicció sobre el fons del litigi.*

En aquells casos en què, d'acord amb el que disposa l'article 7 del Conveni internacional sobre l'embargament preventiu de barcos, els tribunals espanyols no siguen competents per a conèixer sobre el fons de l'assumpte relatiu a un barco embargat a Espanya, el tribunal que va efectuar l'embargament haurà de fixar, d'ofici o a instància de part, un termini no menor de trenta dies ni major de noranta perquè el titular del crèdit marítim acredite l'inici d'un procediment davant del tribunal judicial o arbitral competent. Si no s'inicia el procediment dins del termini fixat, el jutge acordarà, a instància de part, l'alliberament del barco embargat o la cancel·lació de la garantia prestada.

CAPÍTOL III

De la venda forçosa de barcos

Article 480. *Regulació.*

La venda forçosa del barco s'ajustarà a allò que preveuen la Llei d'Enjudiciament Civil o la normativa administrativa que siga aplicable per a la subhasta dels béns mobles subjectes a publicitat registral en tot el que no està previst en el Conveni internacional sobre els privilegis marítics i la hipoteca naval, subscrit a Ginebra el 6 de maig de 1993, i esta llei.

Article 481. *Notificació de la venda forçosa.*

Abans de procedir a la venda forçosa del barco, l'autoritat judicial o administrativa competent notificarà la mencionada venda:

- a) Al registrador titular del Registre de Béns Mobles, així com a l'autoritat competent encarregada de la inscripció del barco en l'Estat que l'haja autoritzat a enarborar temporalment el seu pavelló, si és el cas.
- b) A la persona que tinga inscrita a favor seu la propietat del barco.
- c) A tots els titulars de les hipoteques o gravàmens inscrits que no hagen sigut constituïts al portador.
- d) A tots els titulars de les hipoteques o gravàmens inscrits constituïts al portador i dels privilegis marítics enumerats en l'article 4 del Conveni internacional sobre els privilegis marítics i la hipoteca naval, sempre que el jutge o l'òrgan administratiu competent haja rebut la notificació dels seus respectius crèdits.

Article 482. *Termini i contingut de la notificació.*

1. La notificació a què es referix l'article anterior s'haurà d'efectuar, almenys, amb trenta dies d'antelació a la data prevista per a la venda forçosa, i expressarà:

- a) La data i el lloc de la venda forçosa, així com les circumstàncies relatives a la venda forçosa o al procés conduent a esta que l'autoritat judicial o administrativa que entenga del procés estime suficients per a protegir els interessos de les persones que hagen de ser notificades.

b) Si la data i el lloc de la venda forçosa no es poden determinar amb certesa, es notificaran la data aproximada i el lloc previst per a la venda forçosa, així com les circumstàncies indicades en el paràgraf anterior. No obstant això, quan estes dades arriben a ser conegudes, es notificaran la data i el lloc efectius de la venda forçosa amb una antelació mínima de set dies respecte a la data prevista per a la venda.

2. La notificació es farà per escrit a les persones interessades que s'indiquen en l'article anterior, si són conegudes; a través dels mitjans que estableixen la Llei d'Enjudiciament Civil o la normativa administrativa, segons es tracte d'una venda judicial o administrativa, respectivament; per correu certificat; per mitjans electrònics, o per qualsevol altre mitjà idoni que permeta obtindre constància de la recepció, encara que la persona que haja de rebre la notificació tinga el seu domicili fora d'Espanya.

Així mateix, i en aquells casos en què ho exigisquen els tractats aplicables, la notificació es farà per anuncis publicats en dos periòdics d'àmbit nacional, i, a més, es podran inserir els edictes en altres publicacions si l'autoritat judicial o administrativa que procedisca a la venda forçosa ho estima convenient.

Article 483. *Terceries de millor dret.*

1. Els titulars de crèdits marítics privilegiats podran comparéixer i formular les corresponents terceries de millor dret en la forma i amb els efectes previstos en els articles 614 a 620 de la Llei d'Enjudiciament Civil.

2. El que s'ha establert anteriorment s'aplicarà també a qualsevol procediment judicial d'execució d'hipoteca naval.

3. La interposició de terceries de millor dret en el procediment administratiu de constrenyiment es regirà pel que disposa la seua normativa específica.

Article 484. *Efectes de la venda forçosa.*

1. Com a conseqüència de la venda forçosa del barco, totes les hipoteques i gravàmens inscrits, excepte aquells en què el comprador s'haja subrogat amb el consentiment dels creditors, així com tots els privilegis i altres càrregues de qualsevol gènere que puguin recaure sobre el barco, quedaran sense efecte, i, si és el cas, s'haurà d'ordenar que es cancel·len.

2. No serà aplicable el que disposen els articles 666, 668.3, 670 i 672 de la Llei d'Enjudiciament Civil sobre avaluació i declaració de càrregues i sobre càrregues i gravàmens.

Article 485. *Realització per una persona o entitat especialitzada.*

Serà aplicable en la venda judicial de barcos el que disposa l'article 641 de la Llei d'Enjudiciament Civil.

Article 486. *Destinació de la suma obtinguda en la subhasta o venda directa del barco.*

1. Amb el producte de la venda es pagaran, en primer lloc, les costes processals i els gastos originats per l'embargament preventiu o per l'execució i subsegüent venda del barco. Estes costes i despeses inclouen, entre d'altres, els gastos de conservació del barco i la manutenció de la dotació, així com els sous i altres quantitats, i els gastos a què es referix l'article 4.1.a) del Conveni internacional sobre els privilegis marítics i la hipoteca naval, meritats des del moment de l'embargament preventiu o des de l'inici de l'execució.

2. El sobrant es repartirà de conformitat amb el que disposa el Conveni internacional sobre els privilegis marítics i la hipoteca naval. Satisfets tots els crèdits, el saldo, si n'hi ha, s'entregarà al propietari i serà lliurement transferible.

CAPÍTOL IV

Del procediment per a limitar la responsabilitat per crèdits marítims

Article 487. *Competència.*

1. Serà competent per a conèixer de la constitució del fons de limitació de responsabilitat el jutge mercantil que conega de qualsevol reclamació limitable que haja sigut presentada contra el titular del dret que s'ha de limitar.

2. En cas que es pretenga invocar el dret a limitar davant dels òrgans judicials espanyols davant de reclamacions interposades davant d'òrgans judicials estrangers, caldrà ajustar-se al que preveuen la normativa de la Unió Europea i els tractats aplicables.

Article 488. *Invocació i termini de constitució.*

1. Tota persona que invoque en un procediment civil el dret a limitar la responsabilitat que en este se li reclame, haurà d'iniciar el tràmit de constitució del fons de limitació en el termini màxim de deu dies des de la invocació.

2. Amb este fi, presentarà la sol·licitud de constitució del fons, en la forma que determina esta llei, davant del mateix jutjat que coneix de la reclamació, que la tramitarà en una peça separada del pleit principal.

Article 489. *Invocació en altres procediments.*

1. Quan la limitació s'al·legue en un procediment judicial penal, contenciós administratiu o social, o en un procediment administratiu, la sol·licitud de constitució del fons es presentarà davant del jutjat mercantil del mateix lloc, i s'acreditarà per mitjà d'un testimoni al jutjat penal, contenciós administratiu o social, o a l'òrgan administratiu en el mateix termini indicat en l'article anterior.

En estos casos, les sentències o resolucions fermes dictades en aquells procediments no seran executables sinó contra el fons regularment constituït.

2. El jutjat mercantil competent tramitarà en este cas la sol·licitud d'acord amb el que disposa esta llei, i en el que no preveja esta, segons els tràmits del juí verbal.

Article 490. *Contingut de la sol·licitud.*

La sol·licitud de constitució del fons de limitació es presentarà en un escrit firmat per l'advocat i el procurador, en el qual es faran constar els fets rellevants referents a la limitació que s'invoça, al qual s'acompanyaran els documents següents:

a) Document que acredite l'ingrés en el compte del jutjat de l'import de la suma màxima d'indemnització calculada d'acord amb les normes previstes en el capítol III del títol VII, segons la naturalesa de les reclamacions formulades, incrementat pels seus interessos legals des de la data de l'accident fins a la de constitució. L'ingrés es podrà substituir per una garantia suficient a favor del jutjat atorgada per una entitat financera autoritzada a operar a Espanya.

b) Còpia autèntica del certificat d'arqueig.

c) Llista de tripulants del barco en el moment de l'accident.

d) En cas que la limitació es referisca a reclamacions per mort o lesions dels passatgers, certificat del nombre màxim de passatgers que el barco està autoritzat a transportar.

e) Còpia autèntica del certificat de navegabilitat del barco.

f) Certificat de l'autoritat monetària sobre la conversió en euros del dret especial de gir en el moment de constituir-se el fons.

g) Document en què conste el càlcul de l'import de la limitació.

h) Llista de creditors subjectes a limitació, amb indicació del seu domicili, si es coneix, el títol de la seua reclamació i el seu import estimat.

Article 491. Admissió i esmena.

1. El jutge dictarà una interlocutòria en què admetrà la sol·licitud si es complixen els requisits anteriors, i concedirà al sol·licitant, en cas contrari, un termini de cinc dies per a esmenar les omissions apreciades.

2. El jutge podrà rebutjar la sol·licitud si considera que la quantia del fons està mal calculada d'acord amb les dades exposades; en este cas, n'indicarà l'import adequat i atorgarà així mateix un termini de cinc dies per a esmenar-la.

Article 492. Interlocutòria d'admissió i de denegació.

1. En la interlocutòria d'admissió a tràmit, el jutge declararà constituït el fons de limitació sense perjudici de les impugnacions que posteriorment es puguin presentar.

2. El testimoni de l'esmentada interlocutòria serà títol suficient per a obtindre, en qualsevol altre procediment judicial o administratiu derivat del mateix accident, l'alçament de qualssevol embargaments o altres mesures cautelars sobre el barco o altres béns propietat de la persona titular del dret que s'ha de limitar. La mateixa pèrdua d'accions es produirà davant d'altres deutors del mateix crèdit en nom dels quals s'haja constituït el fons.

3. Estos procediments continuaran el seu tràmit fins a la sentència, però l'execució contra les persones beneficiades per la limitació s'haurà d'acumular forçosament en l'expedient sobre integració i repartiment del fons.

4. La interlocutòria que denegue la constitució del fons serà recurrible en apel·lació pel sol·licitant.

Article 493. Nomenament de comissari liquidador.

1. En la interlocutòria indicada en l'article anterior, el jutjat acordarà el nomenament d'un comissari liquidador.

2. Els interessats podran recusar el comissari liquidador invocant les causes establides per als pèrits en la Llei d'Enjudiciament Civil.

3. El pèrit designat haurà d'acceptar el càrrec en el termini de tres dies per mitjà d'una compareixença davant del jutjat; tindrà dret, en concepte d'honoraris i gastos, a una retribució igual a l'u per cent del fons finalment distribuït entre els creditors, i podrà demanar una provisió de fons per als gastos immediats, que haurà de ser sufragada pel sol·licitant.

Article 494. Formació de peces i repartiment provisional.

1. El comissari liquidador formarà tres peces separades: la primera es dedicarà a la regulació de l'estat passiu del fons, la segona contindrà tot el pertinent a l'estat actiu i la tercera serà la peça de repartiment.

2. El comissari liquidador podrà proposar al jutge, quan ho estime convenient, un repartiment provisional de part del fons. Si el jutge ho aprova, el comissari liquidador podrà efectuar pagaments avançats, dins dels límits que si és el cas s'establisquen, que seran sempre a compte del que corresponga conforme al repartiment definitiu.

Article 495. Publicitat de la formació dels estats.

1. Quan siga ferma la interlocutòria que declara constituït el fons, el comissari liquidador notificarà a tots els creditors indicats en l'escrit del sol·licitant, així com a tots els que apareguen posteriorment, l'inici del procediment i el seu dret a insinuar el seu crèdit i a ser part en el procediment.

2. La interlocutòria es publicarà en el Boletín Oficial del Registro Mercantil i, si el comissari liquidador ho estima convenient, en altres mitjans de comunicació.

3. Les notificacions i la resta d'incidències relatives als creditors, les seues reclamacions i títols, la seua quantia respectiva i la seua integració en la massa seran ordenades en la peça primera.

4. Als creditors se'ls atorgarà un termini de trenta dies perquè presenten els seus títols o justificants del crèdit. Este termini serà doble per als residents en l'estranger. El comissari liquidador podrà exigir la documentació que estime necessària a cada creditor per a la deguda constància del seu crèdit.

Article 496. *Interlocutòria de formació de l'estat passiu.*

1. El constituent del fons o els creditors podran presentar davant del comissari liquidador les al·legacions conduents a impugnar la procedència o l'import dels crèdits. Igualment, podran al·legar la improcedència de ser inclosos en l'estat passiu.

2. El comissari liquidador presentarà un informe al jutjat amb la llista dels crèdits admesos en l'estat passiu i el seu import, provisional o definitiu, així com les impugnacions o al·legacions rebudes i les raons que justifiquen la seua decisió. A la vista d'este informe, el jutjat resoldrà per mitjà d'una interlocutòria la composició de l'estat passiu.

3. Esta interlocutòria serà recurrible en reposició pels interessats, i contra la decisió es podrà formular un recurs d'apel·lació davant de l'audiència provincial.

Article 497. *Interlocutòria de formació de l'estat actiu.*

1. En la peça relativa a l'estat actiu del fons s'arregleran les impugnacions que, si és el cas, els creditors efectuen sobre la procedència del dret a limitar la responsabilitat o de la quantia i forma del fons. Estes impugnacions es traslladaran al sol·licitant perquè pugua fer-hi al·legacions en el termini de vint dies.

2. Les impugnacions s'hauran de presentar en el termini màxim de tres mesos una vegada notificat l'expedient a cada creditor, i no seran admissibles amb posterioritat.

3. Transcorregut este últim termini, s'hagen presentat o no impugnacions, el comissari liquidador elevarà al jutge el seu informe sobre la validesa i l'import del fons de limitació, així com sobre les impugnacions presentades i les raons que justifiquen la seua opinió.

4. Finalment, el jutge resoldrà per interlocutòria sobre la procedència i la quantia del fons. S'hi podran presentar els mateixos recursos a què es referix l'article anterior.

Article 498. *Complement de l'estat actiu.*

Si en la interlocutòria a què es referix l'article anterior s'establix una quantia del fons diferent de la ja depositada o constituïda, el sol·licitant haurà de completar esta última en el termini de deu dies, inclús si s'interposa un recurs contra esta interlocutòria. Si no ho fa, perdrà el dret a limitar la seua responsabilitat amb els efectes previstos en l'article següent.

Article 499. *Terminació per improcedència de la limitació.*

Si per resolució ferma s'establix la improcedència de la limitació de responsabilitat, el jutge declararà acabat el tràmit. No obstant això, es retindrà, durant seixanta dies, l'aval o la quantitat depositada per a assegurar les reclamacions que es presenten davant del jutge competent, i també com a garantia de l'execució de les que ja hagen sigut presentades.

Article 500. *Peça i interlocutòria de repartiment.*

1. Quan siguen fermes les interlocutòries que aproven els estats actiu i passiu del fons, el comissari liquidador elaborarà una proposta de repartiment d'acord amb el que preveu el títol VII d'esta llei. Esta proposta serà notificada als creditors, que podran impugnar-la en un termini de vint dies.

2. El jutjat resoldrà, a la vista de l'informe definitiu del comissari liquidador, per mitjà d'una interlocutòria que serà recurrible en reposició i apel·lació.

TÍTOL X

Certificació pública de determinats expedients de dret marítim

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 501. *Competència.*

Per a conèixer dels expedients regulats en este títol només serà competent un notari, a elecció dels interessats, d'acord amb les disposicions d'esta llei.

Article 502. *Dies i hores hàbils.*

En els procediments relatius al dret marítim, seran hàbils tots els dies i hores sense excepció.

Article 503. *Gastos.*

Els gastos ocasionats en els expedients regulats en este títol seran a càrrec del sol·licitant.

Els gastos ocasionats per pèrits seran a càrrec de qui els propose.

CAPÍTOL II

De la protesta de mar per incidències del viatge

Article 504. *Acreditació de les incidències.*

1. En els casos en què la legislació aplicable exigisca que el capità, a l'arribar al port de destinació, faça constar algunes incidències del viatge, haurà de fer-ho davant de la capitania marítima, d'acord amb el que disposa la llei, i si es tracta d'un país estranger, davant del cònsol espanyol.

Es podrà utilitzar també este expedient per a acreditar les incidències quan el capità ho considere convenient.

2. En el termini de vint-i-quatre hores a comptar de la seua arribada al port de destinació, el capità haurà d'entregar una còpia de la part corresponent del diari de navegació i de l'acta en què haja fet constar les incidències produïdes, així com, si és el cas, una còpia de la diligència de protesta d'incidències instruïda en un port d'arribada previ al de destinació. Així mateix, haurà d'entregar una còpia de l'acta de protesta a tots els interessats que siguen coneguts, amb els fets succeïts, i, si és el cas, n'entregarà inexcusablement una còpia compulsada en el supòsit previst en l'article 187.

Article 505. *Taxació pericial.*

1. El notari, per iniciativa dels interessats, haurà de procedir a l'examen del barco i de les mercaderies que transporta, així com ordenar la taxació dels danys causats.

Per a realitzar les anteriors diligències, el notari rebrà una declaració dels firmants de l'acta o de les actes redactades, dels interessats i dels consignataris, si residixen o tenen representació en el lloc.

2. La valoració dels danys la farà un pèrit nomenat de comú acord pel capità i pels interessats o consignataris, i, a falta d'acord, pel notari.

CAPÍTOL III**De la liquidació d'avaria grossa**

Article 506. *Objecte de l'expedient i legitimació.*

En cas que els interessats en un viatge marítim no arriben a un acord per a la liquidació privada de l'avaria grossa, qualsevol d'ells es podrà dirigir a un notari per a sol·licitar que es tramite l'expedient que es regula a continuació.

Article 507. *Sol·licitud i citació a termini als interessats.*

1. En l'escrit de sol·licitud de l'expedient de liquidació d'avaria grossa s'haurà d'expressar una relació circumstanciada dels fets succeïts, gastos i danys produïts i documents que justifiquen la petició, així com la relació nominal dels interessats.

2. Admesa la sol·licitud, el notari ho notificarà a tots els interessats en el viatge marítim, en el barco o en el carregament, i els informarà sobre el seu dret a intervindre en la tramitació de l'expedient.

Article 508. *Nomenament i intervenció del liquidador.*

1. El notari designarà un liquidador a l'efecte d'efectuar la liquidació.

2. El notari assenyalarà al liquidador un termini raonable per a preparar la liquidació, que s'haurà de fixar en funció de les dificultats del cas i que no podrà excedir els quatre mesos, excepte causa justificada a instància del mateix liquidador.

Tots els interessats estan obligats a prestar al liquidador designat la col·laboració requerida amb vista a la informació i documentació.

3. Presentada la liquidació d'avaria grossa pel liquidador, o el seu dictamen negatiu a la procedència de la liquidació, el notari ho posarà de manifest als interessats, els quals hi podran mostrar el seu acord o impugnar-lo durant els trenta dies següents.

Article 509. *Impugnacions.*

Rebudes les conformitats o les impugnacions, el notari les traslladarà al liquidador, que estarà obligat, en el termini de trenta dies, a emetre un dictamen fonamentat sobre si és procedent i, si és el cas, les modificacions de la liquidació original que propose.

Article 510. *Aprovació de la liquidació i recurs.*

1. El notari, a la vista dels escrits dels interessats i el dictamen del liquidador, dictarà una resolució motivada en què s'aprove, modifique o rebutge la liquidació.

2. Esta resolució serà recurrible amb efectes suspensius davant del jutjat mercantil competent. En este cas, admés el recurs, el secretari judicial designarà un nou liquidador perquè efectue la liquidació en la forma i els terminis indicats en l'article 508. Rebudes les impugnacions dels interessats o transcorregut el termini de trenta dies des que se'ls va posar de manifest la liquidació, el secretari judicial convocarà una vista que se celebrarà pels tràmits del juí verbal.

Article 511. *Execució.*

La resolució ferma serà títol suficient per a despatxar l'execució contra els interessats que en el termini de quinze dies no abonon la contribució indicada en la decisió, així com contra els qui van garantir la seua obligació, en els límits de la garantia prestada.

CAPÍTOL IV

Del depòsit i venda de mercaderies i equipatges en el transport marítim

Article 512. Àmbit d'aplicació i legitimació.

Seran aplicables les disposicions que conté este capítol quan la llei aplicable al contracte de noliejament faculte el portador a sol·licitar el depòsit i la venda de les mercaderies o equipatges transportats en els casos en què el destinatari no abone el noli, el passatge o els gastos connexos al transport d'este; no es presente per a retirar els efectes portats, així com quan el transport no puga concloure a causa d'una circumstància fortuïta sobrevinguda durant el viatge, que faça impossible, il·legal o prohibit continuar-lo.

Article 513. Sol·licitud.

1. En la sol·licitud de depòsit i venda s'expressaran amb claredat els punts següents:
 - a) Transport de què es tracta, amb una còpia del coneixement de l'embarcament o títol del passatge.
 - b) Identitat del destinatari, si és conegut.
 - c) Noli, passatge o gastos reclamats.
 - d) Descripció de la classe o la quantitat de mercaderies el depòsit de les quals se sol·licita, amb la valoració aproximada.
 - e) Fonament de la sol·licitud, siga per impagament o per falta de retirada de mercaderies.
2. Qui inste el depòsit proposarà les persones o entitats a les quals es referix l'article 626 de la Llei d'Enjudiciament Civil.
3. Si l'impediment per a concloure el transport es deu a una circumstància fortuïta sobrevinguda durant el viatge, que fa impossible, il·legal o prohibit continuar-lo, s'haurà d'acreditar de forma fefaent el fet corresponent.

Article 514. Procediment.

1. Admesa a tràmit la sol·licitud, el notari requerirà el pagament immediatament al destinatari de les mercaderies o equipatges que figure en el títol presentat. Si este no és nominatiu, no es farà el requeriment, llevat que ho demane el sol·licitant, el qual haurà de designar per a això una persona determinada.
2. Si no es troba el destinatari, o el requerit no paga o dóna garantia suficient de pagament en l'acte del requeriment o en les quaranta-huit hores següents, el notari acordarà el depòsit de la mercaderia o dels equipatges.
3. Practicat el depòsit i nomenat el depositari, el notari acordarà la taxació i la venda per una persona o entitat especialitzada, o en pública subhasta, dels efectes indicats.

La venda dels efectes depositats serà procedent, així mateix, quan presenten risc de deteriorament, o quan, per les seues condicions o altres circumstàncies, els gastos de conservació o de custòdia siguen desproporcionats.
4. Amb l'import obtingut de la venda, caldrà ajustar-se en primer lloc al pagament dels gastos del depòsit i els de la subhasta, i el romanent s'entregarà al sol·licitant en pagament del noli o dels gastos reclamats i fins a eixe límit.

Article 515. Oposició al pagament.

1. Si el titular de les mercaderies o equipatges manifesta oposició al pagament en l'acte del requeriment o en les quaranta-huit hores següents, es depositarà el romanent a resultes del juí corresponent. En este cas, el titular haurà de presentar una demanda o iniciar d'una altra manera el procediment judicial o arbitral davant del tribunal competent en el termini de vint dies si es presenta davant d'un tribunal espanyol, i de trenta dies si es

presenta davant d'un tribunal estranger, en els dos casos a comptar de la manifestació de l'oposició.

Si no es presenta la demanda en el termini establert, el notari entregarà el romanent al sol·licitant d'acord amb el que estableix l'apartat 4 de l'article anterior.

2. Quan el depòsit s'haja evitat, o alçat, per la prestació d'una garantia suficient per part del destinatari, este haurà de presentar la seua demanda en el termini que estableix l'apartat anterior, que es comptarà des que es va constituir. Si no ho fa així, el notari acordarà el pagament d'allò que s'ha reclamat a càrrec de la garantia establida.

CAPÍTOL V

De l'expedient sobre pèrdua, sostracció o destrucció del coneixement d'embarcament

Article 516. *Notari competent.*

Per a conèixer de l'expedient regulat en este capítol, serà competent el notari amb seu en el lloc de destinació fixat en el coneixement per a l'entrega de les mercaderies.

Article 517. *Requeriment del tenidor desposseït.*

1. En els casos de pèrdua, sostracció o destrucció d'un coneixement d'embarcament, el tenidor desposseït d'este haurà d'acudir davant del notari competent, i el requerirà perquè inste el portador a no entregar les mercaderies a una tercera persona perquè el títol siga amortitzat i que se li reconega la titularitat del coneixement d'embarcament desaparegut.

2. El tenidor desposseït podrà realitzar tots els actes tendents a la conservació del seu dret. També podrà rebre mercaderies del portador una vegada arribades al lloc de destinació, sempre que preste caució davant del notari per un import equivalent al valor de les mercaderies rebudes.

Article 518. *Contingut del requeriment.*

En el requeriment que el tenidor desposseït faça al notari, haurà d'indicar les mencions del coneixement a què es referix l'article 248, així com les circumstàncies en què va arribar a ser-ne tenidor i les que van acompanyar la desposseïció. Així mateix, haurà d'acompanyar els elements de prova de què dispose i proposar aquells altres que puguin servir per a fonamentar el seu dret.

Article 519. *Trasllat del requeriment i al·legacions.*

Admés el requeriment, el notari, per mitjà d'una acta, ho notificarà al portador i l'instarà, si es presenta algun tercer a reclamar les mercaderies, a retenir-les i a posar les circumstàncies de la presentació en coneixement del notari. La mateixa notificació es farà al carregador i, si és el cas, als endossants, quan siguen persones diferents del tenidor i amb domicili conegut. Tots podran formular davant del notari, dins dels deu dies següents, les al·legacions que estimen oportunes.

Article 520. *Publicació del requeriment i sobreseïment.*

1. El notari, fetes les indagacions sol·licitades i les que crega oportunes sobre la veracitat dels fets i sobre el dret del tenidor desposseït dins del termini indicat en l'article anterior, publicarà immediatament el requeriment rebut en la secció que corresponga del «Boletín Oficial del Estado» i fixarà un termini d'un mes, des de la data de publicació, perquè el tenidor del títol puga comparéixer i formular-hi oposició.

2. Si de les indagacions practicades o de les al·legacions dels interessats resulta manifestament infundat el requeriment, el notari podrà tancar l'expedient sense realitzar

la publicació, deixarà sense efecte el que sol·licita al portador i procedirà, si és el cas, a la devolució de la caució al requeridor quan haja restituït les mercaderies.

3. Si es presenta un tercer reclamant les mercaderies i justifica documentalment el seu dret, el portador informará el notari d'esta circumstància. El notari incorporarà a l'expedient eixa reclamació i la justificació documental, i quedarà suspès l'expedient durant dos mesos, sense que puga autoritzar l'acta d'amortització del coneixement d'embarcament sostret o extraviat. Transcorreguts dos mesos sense que el tercer acredite que ha sigut admesa la demanda judicial en l'exercici de la seua pretensió, el notari prosseguirà la tramitació de l'expedient.

En cas que el tercer acredite l'admissió de la seua demanda judicial, el notari declararà conclòs l'expedient sense autoritzar l'amortització.

Article 521. *Amortització del coneixement.*

Transcorregut un mes des de la publicació del requeriment sense que ningú la contradiga, el notari, per mitjà d'una acta de notorietat, farà constar l'amortització del títol i se'n reconeixerà al requeridor la titularitat.

Declarada l'amortització del coneixement, este no tindrà cap eficàcia i el tenidor desposseït el dret del qual haja sigut reconegut podrà, si és el cas, retirar la caució prestada o exigir al portador l'entrega immediata de les mercaderies, amb el pagament previ dels gastos de depòsit ocasionats.

Article 522. *Irreivindicabilitat del coneixement i accions de danys i perjuís.*

El que estableix este capítol s'entendrà sense perjudi del que disposa l'article 254.

CAPÍTOL VI

De l'alienació d'efectes mercantils alterats o avariats

Article 523. *Àmbit d'aplicació.*

Si els efectes que constituïxen el carregament d'un barco apareixen alterats, avariats o en perill d'imminent avaria, aquell a qui corresponga la conservació de les mercaderies davall la seua custòdia i no haja pogut obtindre instruccions del titular d'aquelles, haurà de sol·licitar a un notari l'autorització per a la venda en pública subhasta o per una persona o entitat especialitzada.

Article 524. *Valoració pericial. Venda dels efectes.*

Presentada la sol·licitud, en la qual s'expressarà el nombre i la classe dels efectes que s'hagen de vendre, el notari nomenarà un pèrit que reconega els gèneres.

Acreditat per la declaració pericial l'estat dels gèneres, si el notari ho considera necessari, ordenarà la taxació i venda per una persona o entitat especialitzada o en pública subhasta dels efectes indicats. Amb el preu obtingut s'atendrà, en primer lloc, el pagament dels gastos del notari i del pèrit, i el romanent s'entregarà al titular de les mercaderies.

Disposició addicional primera. *Actualització de quanties i mecanismes de garantia alternatius.*

1. S'autoritza el Govern per a revisar les quanties de les sumes màximes d'indemnització establides en l'article 399.2, a fi de mantindre'n la cobertura.

2. Les revisions de les quanties dels convenis a què es remeten les regles de responsabilitat dels articles 282, 283, 299, 334 i 398 només seran procedents en virtut de les modificacions que es produïsquen en estes en els tractats internacionals aplicables.

3. El Govern podrà establir els supòsits en els quals es puguin constituir mecanismes de garanties alternatius a les assegurances obligatòries previstos en els articles 300, 389 i 464.

Disposició addicional segona. Òrgans competents per a la determinació dels premis i remuneracions per salvaments i remolcaments.

Els òrgans competents de l'Armada que coneixeran de les accions relatives als premis per salvament i a les remuneracions per remolcaments de fortuna són el Consell d'Arbitratges Marítims i els auditors d'arbitratges marítims.

La seua composició, règim jurídic, àmbit territorial i la resta d'aspectes necessaris per al seu funcionament s'establiran reglamentàriament.

Els interessats en estos procediments podran optar per acudir als esmentats òrgans de l'Armada o a la jurisdicció civil ordinària.

Si no hi ha acord entre els interessats, prevaldrà la jurisdicció civil ordinària, que se substanciarà d'acord amb el procediment declaratiu ordinari o verbal previst en la Llei d'Enjudiciament Civil, segons corresponga quant a la quantia reclamada.

Disposició addicional tercera. Contractació electrònica.

1. Quant a la utilització de les tècniques informàtiques electròniques i telemàtiques, per a la firma dels contractes a què es fa menció en esta llei i a les comunicacions relacionades amb estos, caldrà ajustar-se al que disposen la Llei 34/2002, d'11 de juliol, de Servicis de la Societat de la Informació i de Comerç Electrònic; la Llei 59/2003, de 19 de desembre, de Firma Electrònica; esta llei, i el dret de la Unió Europea.

2. Les parts podran acordar en qualsevol moment el canvi de suport de la documentació contractual. En este cas, inclouran en tota la documentació posterior un avís adequat del canvi produït, així com, si és el cas, de la duració de l'esmentat canvi.

Disposició addicional quarta. Accions del text refós de la Llei General per a la Defensa dels Consumidors i Usuaris i altres lleis complementàries, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 1/2007, de 16 de novembre.

L'exercici de les accions que es preveuen en esta llei per al contracte de compravenda en el capítol VI del títol II, serà incompatible amb l'exercici de les accions derivades de falta de conformitat del bé amb el contracte, previstes en el títol V del llibre segon del text refós de la Llei General per a la Defensa dels Consumidors i Usuaris i altres lleis complementàries.

Disposició addicional quinta. Sistemes alternatius de resolució de conflictes amb consumidors.

En relació amb aquells contractes regulats en esta llei en què una de les parts siga un consumidor, en virtut del que disposa el text refós de la Llei General per a la Defensa dels Consumidors i Usuaris i altres lleis complementàries, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 1/2007, de 16 de novembre, les parts del contracte podran sotmetre voluntàriament els seus conflictes al sistema arbitral de consum o a altres sistemes de resolució extrajudicial de conflictes que figuren en la llista que publica la Comissió Europea sobre els mencionats sistemes i que respecten els principis establits per la normativa de consum.

Disposició addicional sexta. Barcos de guerra espanyols.

D'acord amb el que preveu l'article 3.3, els comandants dels barcos de guerra espanyols pertanyen a l'Armada.

El Ministeri de Defensa regularà la llista oficial de barcos de l'Armada.

Disposició addicional setèima. *Plataforma continental.*

Els drets sobirans sobre la plataforma continental espanyola i les ampliacions d'esta més enllà del límit de les dos-centes milles nàutiques es regiran pel que disposa la Convenció de les Nacions Unides sobre dret del mar, firmada a Montego Bay el 10 de desembre de 1982, la resta de tractats internacionals en què Espanya siga part i les normes de dret intern que es puguen dictar de conformitat amb estos acords internacionals.

Disposició addicional octava. *Barcos històrics i rèpliques.*

1. Els barcos i embarcacions històrics i les seues reproduccions singulars es podran matricular i abanderar en un registre especial en els termes que reglamentàriament determine el Govern. La reglamentació establirà, així mateix, un règim simplificat de certificat i inspecció al qual estaran sotmesos este tipus de barcos i embarcacions.

2. Els barcos i embarcacions inclosos en l'Inventari General de Béns Mobles del Patrimoni Històric Espanyol o declarats béns d'interés cultural, i els que revisten un interés especial per haver pertangut a alguna personalitat rellevant o intervingut en algun esdeveniment de transcendència històrica, a més d'inscriure's en el registre que s'esmenta en l'apartat anterior, gaudiran d'un règim especial de caràcter fiscal i de l'exempció de taxes portuàries en els termes que reglamentàriament determine el Govern d'acord amb els instruments de foment i protecció reconeguts en la legislació sobre patrimoni històric.

Disposició addicional novena. *Disposicions especials en matèria de navegació aèria.*

1. La present llei no serà aplicable a les aeronaus que es troben sobre l'aigua, ni al personal i als mitjans afectes a l'activitat d'estes, que se subjectaran, a tots els efectes, al règim establert en la legislació aeronàutica i als tractats internacionals en la matèria. Això sense perjudi del compliment per les aeronaus del que indica el Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana en el mar (SOLAS 74/78) i el Conveni sobre el reglament internacional per a previndre abordatges (COLREG-72), en allò que hi siga aplicable, quan estiguen sobre l'aigua.

2. En els espais marítics de sobirania nacional, amb l'acord previ amb l'Administració marítima, el Ministeri de Foment o el de Defensa podran establir, segons corresponga, zones reservades amb caràcter exclusiu a la navegació aèria. Estes zones es regiran pel que preveu la legislació aeronàutica, així com la normativa marítima en matèria de seguretat marítima i de lluita contra la contaminació, i estaran sota el control de les autoritats d'aviació civil o militar en el que faça referència a l'amaratge o a l'envol i al control de les aeronaus. L'abalisament d'estes àrees, si és necessari, es farà seguint els criteris de l'Associació Internacional de Senyalització Marítima.

3. Reglamentàriament, s'establiran les disposicions necessàries per a regular la coordinació amb l'administració marítima competent de la circulació de les aeronaus fora de les zones reservades per a la navegació aèria, l'abalisament d'estes àrees, que es faran seguint els criteris de l'Associació Internacional de Senyalització Marítima, i l'ús de sistemes de radiocomunicació, així com els requisits exigibles a les tripulacions de vol de les esmentades aeronaus.

Disposició addicional deu. *Aranzels notariais i registrals.*

El Govern aprovarà els aranzels corresponents a la intervenció dels notaris i registradors de la propietat i mercantils per a la inscripció de barcos, embarcacions i artefactes navals en la Secció de barcos del Registre de Béns Mobles.

Disposició transitòria primera. *Expedients de salvaments, remolcaments, troballes i extraccions en tramitació.*

Els expedients administratius sobre auxilis, salvaments, remolcaments, troballes i extraccions marítimes que es troben en tramitació a l'entrada en vigor de la present llei, seguiran regint-se, fins que es terminen completament, per les disposicions de la Llei 60/1962, de 24 de desembre, per la qual es regulen els auxilis, salvaments, remolcaments, troballes i extraccions marítimes.

Fins a la constitució del Consell d'Arbitratges Marítimes i dels auditors d'arbitratges marítimes, continuaran exercint les seues actuals funcions el Tribunal Marítim Central i els jutjats marítimes permanents, d'acord amb el que disposa la Llei 60/1962, de 24 de desembre, per la qual es regulen els auxilis, salvaments, remolcaments, troballes i extraccions marítimes.

Disposició transitòria segona. *Règim de les entitats navilieres en funció del tonatge.*

A l'efecte de l'aplicació del règim de les entitats navilieres en funció del tonatge regulat en el capítol XVII del títol VII del text refós de la Llei de l'Impost sobre Societats, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 4/2004, de 5 de març, les definicions i la resta de conceptes establits en esta llei seran aplicables a les sol·licituds presentades a partir del moment en què entren en vigor.

Disposició derogatòria única. *Derogació de normes.*

A l'entrada en vigor de la present llei quedaran derogades totes les disposicions del mateix rang o d'un rang inferior que s'hi oposen i, en tot cas, les següents:

- a) Els articles 2131 a 2161 i 2168 a 2174 de la Llei d'Enjudiciament Civil de 1881.
- b) El paràgraf primer de l'article 561 de la Llei d'Enjudiciament Criminal de 1882.
- c) El llibre III i els articles 19.3, 951 a 954 del Codi de Comerç, aprovat pel Reial Decret de 22 d'agost de 1885.
- d) La Llei de 22 de desembre de 1949, sobre unificació de regles per als coneixements d'embarcament en els barcos mercants.
- e) La Llei d'Hipoteca Naval, de 21 d'agost de 1893.
- f) La Llei 60/1962, de 24 de desembre, sobre auxilis, salvaments, remolcaments, troballes i extraccions marítimes, excepte les disposicions del títol II, que continuaran en vigor en qualitat de normes reglamentàries.
- g) La disposició final vint-i-sis de la Llei 1/2000, d'1 de gener, d'Enjudiciament Civil.
- h) Els articles 261 i 262, i la lletra f) de l'article 263 del text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre.
- i) La disposició transitòria deu de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

Disposició final primera. *Regles de Rotterdam.*

En cas que el Conveni de les Nacions Unides sobre el contracte de transports internacional de mercaderies totalment o parcialment marítim, firmat el 23 de setembre de 2009 (Regles de Rotterdam) entre en vigor, el Govern remetrà a les Corts Generals un projecte de llei per a introduir les modificacions necessàries en esta llei.

Disposició final segona. *Reforma de la Llei 1/2000, de 7 de gener, d'Enjudiciament Civil.*

U. L'apartat 2 de l'article 681 de la Llei d'Enjudiciament Civil queda redactat de la manera següent:

«2. Quan es reclame el pagament de deutes garantits per una hipoteca naval, el que disposa l'apartat anterior només es podrà exercir en els casos descrits en l'article 140.a) i e) de la Llei de Navegació Marítima.

En els casos indicats en les lletres c) i d) del dit article, l'acció només es podrà exercir amb la constatació prèvia de la situació real del barco a través d'un certificat emés per l'administració competent, i en el cas de la lletra b) serà necessari que es presente un testimoni de l'executòria en què conste la declaració de concurs.»

Dos. L'apartat 3 de l'article 685 de la Llei d'Enjudiciament Civil queda redactat de la manera següent:

«3. A l'efecte del procediment regulat en el present capítol, es considerarà títol suficient per a despatxar l'execució el document privat de constitució de la hipoteca naval inscrit en el Registre de Béns Mobles, d'acord amb el que disposa l'article 128 de la Llei de Navegació Marítima.»

Disposició final tercera. *Modificació del text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre.*

S'introdueixen les modificacions següents en el text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre:

U. Es modifica la lletra j) de l'article 26, que queda redactada de la manera següent:

«j) Controlar, en l'àmbit portuari, el compliment de la normativa que afecte l'admissió, manipulació i emmagatzematge de mercaderies perilloses, igual que els sistemes de seguretat i de protecció davant d'accions terroristes i antisocials, contra incendis i de prevenció i control d'emergències en els termes establits per la normativa sobre protecció civil i lluita contra la contaminació marina, sense perjudi de les competències que corresponguen a altres òrgans de les administracions públiques, així com col·laborar amb les administracions competents sobre protecció civil, prevenció i extinció d'incendis i salvament.»

Dos. Es modifica l'apartat 3 de l'article 62, que queda redactat de la manera següent:

«3. Les autoritats portuàries seran els organismes competents en la prevenció i control de les emergències per contaminació en la zona de servei dels ports que gestionen, així com de la neteja i control de les contaminacions que es produïsquen.»

Tres. Es modifica la lletra f) de l'article 106, que queda redactada de la manera següent:

«f) El servei de neteja habitual de les zones comunes de terra i d'aigua. No s'inclouen en este servei la neteja de molls i esplanades com a conseqüència de les operacions de depòsit i manipulació de mercaderies.»

Quatre. Es modifica la lletra b) de l'article 263, que queda redactada de la manera següent:

«b) Les relatives al salvament de la vida humana en la mar, així com la neteja de les aigües marítimes i la lluita contra la contaminació del medi marí, en zones en què Espanya tinga sobirania, drets sobirans o jurisdicció, casos en què s'adoptaran les mesures que puguin ser necessàries, i en particular les indicades en la lletra d) de l'article 310.2 de la present llei i en els termes que siguen atribuïts pels plans i programes previstos en l'article 264, sense perjudi de les competències atribuïdes a les comunitats autònomes en els casos d'abocaments procedents de terra.»

Cinc. S'introduïx un nou apartat 10 a l'article 265, que queda redactat de la manera següent:

«10. En tot procediment d'investigació s'hauran de respectar, sense excepcions, els drets de la gent de mar, de conformitat amb les directrius sobre el tracte just de la gent de mar en cas d'accident marítim.»

Sis. Es modifica la lletra g) de l'article 266.4, que queda redactada de la manera següent:

«g) I, en general, totes aquelles funcions relatives a la navegació, seguretat marítima, salvament marítim i lluita contra la contaminació del medi marí en aigües situades en zones en què Espanya tinga sobirania, drets sobirans o jurisdicció, excepte en els casos de contaminació que es produïska en la zona de servei dels ports, que correspon a les autoritats portuàries, amb les quals tindran un deure de col·laboració especial en eixos supòsits.»

Set. S'afig una nova disposició addicional trenta-quatre:

«Disposició addicional trenta-quatre. *Taxa per l'emissió del certificat d'assegurança o d'una altra garantia financera relativa a la responsabilitat civil del transportista de passatgers per mar en cas d'accident.*

1. Constituïx el fet imposable de la taxa la prestació dels servicis d'emissió del certificat d'assegurança o d'una altra garantia financera relativa a la responsabilitat civil nascuda de danys als passatgers per via marítima en cas d'accident.

2. La meritació de la taxa es produirà en el moment en què es presente la sol·licitud que motive el servei, que no es tramitarà sense que s'haja efectuat el pagament corresponent.

3. Seran subjectes passius de la taxa les persones físiques o jurídiques que sol·liciten la prestació de servicis que constituïxen el fet imposable.

4. La quantia de la taxa és 120,00 euros. Esta quantia podrà ser modificada per la llei de Pressupostos Generals de l'Estat.

5. El pagament de la taxa es farà en efectiu, en una entitat de depòsit autoritzada pel Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques, i li serà aplicable el que disposa el Reglament General de Recaptació, aprovat pel Reial Decret 939/2005, de 29 de juliol.

6. La Direcció General de la Marina Mercant del Ministeri de Foment durà a terme la gestió de la taxa.»

Huit. S'afig una nova disposició addicional trenta-cinc:

«Disposició addicional trenta-cinc. *Actualització de les quanties de les taxes.*

Les quanties de les taxes regulades en el títol IV del llibre segon de la present llei podran ser modificades per la llei de Pressupostos Generals de l'Estat.»

Disposició final quarta. *Modificació de la Llei 14/2000, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'orde social.*

Es modifica l'apartat cinc de l'article 12 de la Llei 14/2000, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'orde social, que queda redactat de la manera següent:

«Cinc. El pagament de la taxa es farà per mitjà d'un ingrés en efectiu en l'entitat de depòsit autoritzada pel Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques, bé en forma d'autoliquidació o d'acord amb la liquidació que li serà presentada per

l'Administració, i li serà aplicable el que disposa el Reglament General de Recaptació, aprovat pel Reial Decret 939/2005, de 29 de juliol.

La taxa que caldrà satisfer per la prestació dels servicis o activitats relacionats en els números 15, 17, 18, 31, 36 i 41 de l'apartat set d'este article serà objecte d'autoliquidació pel subjecte passiu.

El pagament de la taxa és requisit indispensable per a l'entrega del certificat corresponent.

La quantia d'esta taxa podrà ser modificada per la llei de Pressupostos Generals de l'Estat.»

Disposició final quinta. Modificació de la secció primera de la taxa per servicis sanitaris «Drets sanitaris sobre trànsit marítim i aeri», annexa al Decret 474/1960, de 10 de març, pel qual es convaliden les taxes per servicis sanitaris.

Es modifica la secció primera de la taxa per servicis sanitaris «Drets sanitaris sobre trànsit marítim i aeri», annexa al Decret 474/1960, de 10 de març, que passa a denominar-se «Drets sanitaris sobre trànsit marítim», amb la redacció següent:

«Conceptes:

1. Expedició de certificats de control de sanitat a bord o exempció de control de sanitat a bord:

Tones brutes	Inspecció en horari laboral — Euros	Inspecció fora d'horari laboral* — Euros
Fins a 500 tones	89,68	134,52
De 501 a 3.000 tones	176,77	265,15
De 3.001 a 10.000 tones	231,94	347,91
Més de 10.000 tones	287,11	430,66

* Quan l'activitat es realitze per conveniència del sol·licitant fora de l'horari laboral establert, s'incrementarà en el 50% la tarifa inicial.

2. Expedició de la pròrroga del certificat de sanitat a bord: 11,14 euros.

3. Expedició del certificat sanitari de reconeixement per abandament:

- Fins a 100 tones: 50,47 euros.
- De 101 a 1.000 tones: 70,07 euros.
- De 1.001 a 1.500 tones: 89,68 euros.
- De 1.501 a 2.000 tones: 109,3 euros.
- De 2.001 a 4.000 tones: 128,89 euros.
- Més de 4.000 tones: 148,49 euros.

4. Reconeixement de les farmacioles dels barcos de passatge i embarcacions de recreació:

- Tipus A i B: 22,6 euros.
- C i número 4: 16,93 euros.»

Disposició final sexta. Títols competencials.

Esta llei es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.6a i 20a de la Constitució Espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre legislació mercantil, processal i de marina mercant.

Disposició final setèima. *Clàusula relativa a Gibraltar.*

El present text legal no pot ser interpretat com a reconeixement de qualssevol drets o situacions relatius als espais marítims de Gibraltar que no estiguen compresos en l'article 10 del Tractat d'Utrecht, de 13 de juliol de 1713, entre les corones d'Espanya i Gran Bretanya.

Disposició final octava. *Secció de barcos del Registre de Béns Mobles i Registre de Barcos i Empreses Navilieres.*

1. El Govern, a proposta conjunta dels ministeris de Justícia i de Foment, en l'àmbit de les seues competències respectives, dictarà les disposicions necessàries per al desplegament i l'aplicació de les normes previstes en esta llei sobre Registre de Béns Mobles i el Registre de Barcos i Empreses Navilieres, així com la coordinació entre estos.

2. Reglamentàriament, a proposta dels ministeris de Foment i d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient, en l'àmbit de les seues competències respectives, s'assegurarà la coordinació del Registre de Barcos i Empreses Navilieres i del cens de la flota pesquera operativa.

Disposició final novena. *Habilitació al Govern.*

1. S'habilita el Govern perquè en el termini de tres anys refonga en un únic text, i amb el títol de Codi de la Navegació Marítima, les lleis reguladores de les institucions marítimes, de manera que es regularitze, aclarisca i harmonitze la present llei amb el text refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, i amb tots aquells convenis o tractats internacionals sobre matèries de dret del mar que puguen entrar en vigor a Espanya abans de culminar-se la refosa.

2. Així mateix, s'autoritza el Govern perquè dicte totes les disposicions que siguen necessàries per a la deguda execució i el compliment del que disposa esta llei.

Disposició final deu. *Habilitació al Govern per a la modificació del títol II de la Llei 60/1962, de 24 de desembre, sobre el règim d'auxilis, salvaments, remolcaments, troballes i extraccions marítimes.*

1. Dins dels díhuit mesos següents a l'entrada en vigor d'esta llei, el Govern modificarà les disposicions de caràcter reglamentari que conté el títol II de la Llei 60/1962, de 24 de desembre, sobre el règim d'auxilis, salvaments, remolcaments, troballes i extraccions marítimes, a fi de recompondre l'actual estructura del Tribunal Marítim Central, dels jutjats marítimes permanents i de la resta d'òrgans que s'hi preveuen, i adscriure'ls orgànicament i funcionalment a l'Administració marítima.

2. En el mateix termini establert en l'apartat anterior, el Govern, a través del Ministeri de Justícia, i oït el Consell General del Poder Judicial, farà un estudi sobre la viabilitat d'atribuir competència objectiva a l'Audiència Nacional per al coneixement de tots aquells assumptes d'especial transcendència i gravetat que es puguen sotmetre a la jurisdicció en les matèries esmentades i en qualssevol altres relatives a la navegació marítima. El dit estudi serà remés a les Corts Generals.

Disposició final onze. *Remissió a les Corts Generals de projecte de llei.*

En el termini de sis mesos des de la publicació d'esta llei, el Govern remetrà a les Corts Generals, perquè el tramite, un projecte de llei per a regular l'abandó de béns mobles i els procediments de venda, subhasta notarial, electrònica i alienació d'estos.

Disposició final dotze. *Entrada en vigor.*

La present llei entrarà en vigor als dos mesos de ser publicada en el «Boletín Oficial del Estado».

Per tant,
Mane a tots els espanyols, particulars i autoritats, que complisquen esta llei i que la facen complir.

Madrid, 24 de juliol de 2014.

FELIPE R.

El president del Govern,
MARIANO RAJOY BREY