

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 vegeu i entengueu aquesta Llei orgànica.
Sapigueu: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

PREÀMBUL

I

La Llei de navegació marítima porta a terme una reforma àmplia del dret marítim espanyol que té en compte tots els seus aspectes. Es tracta d'una renovació que no cerca una mera actualització i codificació, sinó que també respon a la seva coordinació imprescindible amb el dret marítim internacional i la seva adequació a la pràctica actual del transport marítim.

Aquesta norma permet superar les contradiccions existents entre els diferents convenis internacionals vigents a Espanya i la normativa dispersa que regula aquesta matèria, la capçalera de la qual encara està constituïda pel llibre III del Codi de comerç de 1885. Al mateix temps, posa fi a les carències que en aquests últims anys s'han detectat en relació amb una pluralitat d'interessos nacionals la tutela dels quals s'ha de reforçar. 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 el qual s'inscriuen les activitats pròpies del trànsit marítim, constituït pel mateix medi geogràfic i els espais físics que les fan possibles, així com els instruments i els vehicles, a fi de garantir la necessària coherència del dret espanyol amb els diferents convenis internacionals en matèria de dret marítim. Aquesta amplitud comporta que aquesta Llei inclogui 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 recull a l'article 2 la regla d'interpretació de la Llei de conformitat amb els convenis internacionals vigents a Espanya. Aquesta vocació d'uniformitat comporta el propòsit de posar fi a la criticada dualitat de regulacions existent en molts àmbits d'aquesta matèria, en què, d'una banda, Espanya ha ratificat diferents convenis internacionals i, de l'altra, disposem d'una legislació pròpia que, en molts casos, no s'hi ajusta. Això explica també la tècnica legislativa utilitzada, basada en la remissió als convenis vigents en cada matèria, i que es reservi a la llei el paper de dotar de contingut els espais que aquests tractats internacionals deixen als estats.

III

El títol I s'inspira, principalment, en la Convenció de les Nacions Unides sobre el dret del mar (CNUDM/UNCLOS), aprovada el 10 de desembre de 1982 a Montego Bay.

Aquest 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. Aquestes normes despleguen la seva eficàcia enfront de vaixells nacionals i estrangers que naveguen o s'aturen en alguna de les nostres aigües. L'aplicació del règim de policia de la navegació obeeix principalment a un criteri territorial, sense perjudici 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'aquest títol I es delimita tant en clau territorial —dins dels espais marítics espanyols la Llei regeix per a tots els vaixells— com per l'anomenada llei del pavelló —hi queden subjectes els vaixells espanyols, onsevulga que es trobin. El capítol VI recull les especialitats reconegudes als vaixells d'Estat estrangers.

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

IV

El títol II comença la regulació de l'estatut jurídic del vaixell definint-lo com un vehicle destinat a la navegació, que cobreix també situacions estàtiques transitòries, com és el vaixell en construcció, fondejat, posat en sec o en desballestament. Aquesta noció exclou per tant els artefactes navals —caracteritzats perquè romanen 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 marítics o de destinar-se a altres activitats, emplaçada, ancorada o recolzada sobre el llit del mar. A la nota inherent de mobilitat que caracteritza el vaixell s'hi suma la seva capacitat per al transport de persones o coses a tots els fins. Amb això es prescindeix de les distincions de vaixell públic o privat; civil o militar; mercant o d'esbarjo, esportiu o científic. Quan la seva mida sigui menor de vint-i-quatre metres o no tingui coberta correguda es qualifica d'«embarcació» i reglamentàriament es poden configurar com a «unitats menors» les més petites.

Els artefactes navals, caracteritzats tant per la seva 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 mitjançant flotació, tenen la consideració de béns immobles d'acord amb el Codi civil (com és el cas de les anomenades illes artificials, rígidament unides al llit de les aigües, o de les instal·lacions portuàries). El requisit addicional dels artefactes d'aptitud per albergar persones o coses deixa fora del concepte les boies, les balises i altres petits 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 que no sempre coincideix amb el dels vaixells.

Les transformacions materials dels vaixells i les embarcacions i els canvis jurídics que es deriven de la seva participació en el trànsit mercantil determinen la necessitat de la seva identificació i que quedi constància pública de les relacions que suporten en la seva condició de béns mobles de valor econòmic significatiu. El seu caràcter registrable fa jurídicament possible la seva hipoteca, sense detriment de la seva qualificació de cosa moble. I es reconeixen les situacions de titularitat compartida (copropietat del vaixell) que, en els casos de falta de dedicació de la cosa comuna a una explotació mercantil, queda subjecta directament al règim general, sense cap altra especialitat que la que recull la mateixa llei per reglamentar els drets d'adquisició preferent (en particular, la innovadora regulació del tempteig).

La publicitat és crucial en el trànsit patrimonial i es porta a terme a través de la inscripció en el Registre de béns mobles (secció de vaixells), que s'ha de coordinar amb el Registre de vaixells i empreses navilieres. Tots dos tenen atribuïda una funció diferent. El Registre de béns mobles produeix els efectes jurídics propis de la publicitat material de titularitats i gravàmens, enfront de la significació típicament administrativa del Registre de vaixells 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 trànsit. 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 vaixell pot produir sobre els contractes d'utilització en vigor. Sobre això la bona fe imposa deures informatius al comprador del vaixell, als quals la llei connecta un efecte subrogatori sobre el noliejament i els contractes de lloguer, que no es produeix en cas contrari. No obstant això, aquesta omisió sí que genera les responsabilitats corresponents tant enfront del comprador com de les altres parts dels contractes d'utilització.

Es prescindeix definitivament de les figures dels préstecs a risc de mar o risc de nau, per assentar el crèdit marítim sobre un sistema de privilegis simplificat, reduint-los als que s'accepten internacionalment en virtut del Conveni sobre els privilegis marítics i la hipoteca naval de 1993, incloent-hi l'extensió de la garantia per als crèdits salarials d'origen dubtós a tots els vaixells gestionats per una mateixa empresa.

V

Un propòsit modernitzador idèntic presideix la renovació que el títol III porta a terme en el règim dels subjectes de la navegació, començant per la figura de l'armador, que no exclou però sí desplaça a un pla secundari la del propietari del vaixell. La diferència entre propietari i armador permet distingir entre la simple cotitularitat del vaixell i el vertader condomini naval. L'explotació mercantil en comú sota un règim de majoria permet qualificar la relació com una cosa diferent a la copropietat i els qui la protagonitzen com a vertaders armadors i naviliers.

La idea que no es pot ser armador sense possessió del vaixell i sense la seva utilització en la navegació i la que per ser-ho no s'ha d'exercir una activitat empresarial és important perquè té conseqüències de règim. És així perquè tot armador (propietari o no) es pot inscriure en el Registre de béns mobles; però només el que fa navegar el seu vaixell amb finalitat empresarial és empresari i, com a tal, té accés al Registre Mercantil. D'altra banda, la Llei conserva el concepte de navilier —ja recollit a la legislació de ports de l'Estat i de la marina mercant— però el limita als qui es dediquen a l'explotació de vaixells mercants (exclosos els dedicats a la pesca). Quan, a més, tinguin la possessió, també són armadors.

De conformitat amb aquesta regulació, l'armador és el primer interessat a inscriure's com a tal en els registres que escaiguin. De la mateixa manera, el propietari d'un vaixell que no el dediqui directament a la navegació no voldrà assumir les conseqüències i responsabilitats que es derivin d'una utilització a la qual és totalment aliè. Per aquesta raó la Llei faculta el simple propietari a sol·licitar la inscripció com a armador d'aquell que veritablement posseeix i utilitza el vaixell. Correspon exclusivament a l'armador fer front als actes i les omissions de la dotació del vaixell i a les obligacions contretes pel seu capità. Aquesta regla té molt poques excepcions, derivades principalment de normes internacionals. En l'àmbit de la navegació esportiva o d'esbarjo, qui aparegui inscrit com a propietari en el Registre de béns mobles o en el Registre de vaixells i empreses navilières està 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. Aquesta regulació complementa, d'una banda, el que disposen el Conveni internacional sobre formació, titulació i guàrdia de la gent de mar (STCW, 78/95 [vaixells mercants]) i el Conveni internacional del mateix nom per al personal dels vaixells pesquers (STCW-F/95), que contenen el règim internacional del que la Llei anomena «De la titulació, certificació i inspecció», i, d'altra banda, el règim de les dotacions mínimes de seguretat, objecte de regulació tant en el Conveni internacional de seguretat de la vida humana al mar (SOLAS 74/88) com en el Conveni sobre el 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 amb contracte d'enrolament. Aquest concepte jurídic concreta, per a un vaixell determinat, el més genèric de «gent de mar» o «marins» recollit al CTM 2006 esmentat.

Queda garantida la llibertat professional del capità per prendre decisions autònomes en matèria de seguretat i protecció del medi ambient. Amb aquesta finalitat es recull de manera sintètica i clara el poder que té per actuar en interès del vaixell, amb legitimació activa i passiva per comparèixer en tots els procediments judicials i les actuacions administratives que reclamin la seva presència per causa de relacions jurídiques sorgides amb motiu de la navegació o explotació del vaixell. S'aclareix la responsabilitat de l'armador pels actes il·lícits del capità enfront 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 llibre de navegació dels fets que s'han esdevingut durant el viatge i a certificar-los després de manera 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 a les Regles de l'Haia-Visby ratificades per Espanya i per la generalitat dels països marítims. Segons l'OCDE, aquestes 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 seves diferents modalitats. Aquest règim revesteix 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, perquè és un sector on la capacitat de negociació dels usuaris del servei és més limitada. Quan existeixi una 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 pactin. La Llei ha tingut en compte els últims convenis en aquesta matèria, especialment les conegudes Regles de Rotterdam, de manera que preveu ulteriors modificacions del seu articulat quan entrin en vigor.

Les solucions que recull el text no se separen de la pràctica usual, de manera que el noliejament es configura com un contracte de transport. El noliejament autònom segueix complint el model del transport que algú efectua en benefici d'un altre, que paga per això, movent-se d'origen a destí i procurant el desplaçament sol·licitat. El tipus contractual unificat que preveu la Llei es compagina amb la previsió d'especialitats quan són necessàries, com succeeix amb els noliejaments per viatge, el noliejament per temps i el trasllat de mercaderies sota coneixement. Es deixa fora d'aquest tipus legal la contractació de vaixells per a altres fins diferents (estesa de cables, recerca oceanogràfica, actuacions de trencaglaç), supòsits en què només són aplicables les normes d'aquest tipus jurídic que són imprescindibles i adequades (les relatives a la posada a disposició, ús del vaixell, noli i extinció anticipada).

També es regulen els contractes de passatge, el remolc (en la seva doble modalitat de remolc-maniobra i remolc-transport), l'arrendament de vaixell (ja sigui sense dotació o armat, equipat), la disciplina dels quals s'articula seguint les solucions més equilibrades de dret dels formularis, i l'arrendament nàutic, conegut comunament com a xàrter i que gaudeix de particularitats pròpies.

VII

El títol V recull els anomenats contractes auxiliars de la navegació, que incorporen els patrons que ha anat generant la vida del trànsit. 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 les normes internacionals (Conveni sobre responsabilitat dels empresaris de terminals de transports en el comerç internacional, fet a Viena el 19

d'abril de 1991, que ha estat signat, 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 cas que el gestor no indiqui el nom del seu armador o navilier a l'hora de subscriure els contractes, ha de respondre solidàriament amb ell, encara que aquesta responsabilitat es pot limitar. També cal aquesta limitació en el contracte de manipulació portuària. La seva especialitat radica en el caràcter inderogable del sistema de responsabilitat, establert en benefici dels usuaris d'empreses de càrrega i descàrrega o terminals de transport. En la prestació dels seus serveis aquestes queden subjectes a respondre per culpa presumpta, encara que en compensació també tenen reconegut un dret de retenció mentre no se'ls pagui el que se'ls deu. En el cas del consignatari la idea central de la regulació és que qui no cobra el noli per a si mateix tampoc no ha de respondre com a transportista, encara que estigui legitimat per signar els coneixements d'embarcament. En canvi, si el consignatari oculta el nom del navilier, ha de respondre 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 mateixa dotació. Per això es considera culpa exclusiva del pràctic la que es derivi d'aspectes que només depenen d'ell, com succeeix amb la inexactitud o l'omissió de l'assessorament necessari o la falta de suport tècnic degut. Per contra, s'imputa al capità la falta o el seguiment defectuós d'instruccions correctes i rebudes oportunament, així com la incapacitat per identificar les instruccions insuficients (que s'han de suplementar) o descartar les errònies (que està obligat a corregir). Atesa la confluència freqüent de culpes, l'armador queda subjecte a suportar els danys propis i està obligat a rescabalar els aliens, i la Llei aclareix que tots els subjectes imputables (armador, capità, pràctic) són responsables solidàriament, sense perjudici de les accions de retorn que pugui correspondre a cada un en el repartiment intern d'aquestes culpes.

VIII

En la regulació dels 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 certes regles en matèria d'abordatge, fet 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 no abraçaran les relacions contractuals entre les parts d'un contracte de treball, passatge o noliejament— quan aquestes culpes tinguin naturalesa compartida. Per a una major protecció dels tercers, la Llei declara la responsabilitat solidària de tots dos armadors. A fi de posar fre a altres dubtes interpretatius manifestats en la nostra jurisprudència recent, s'estén l'àmbit d'aplicació d'aquesta normativa especial als processos penals o administratius en què s'exigeixi una responsabilitat patrimonial com a subsidiària de la penal o disciplinària, ja que la regulació material d'aquests afers no pot variar pel simple fet que la responsabilitat sigui exigida per una o altra via procedimental.

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

La Llei remet al Conveni internacional sobre salvament marítim, fet a Londres el 28 d'abril de 1989, en la regulació d'aquesta mateixa matèria. La jurisdicció civil coneix de les reclamacions corresponents, llevat que les parts acordin sotmetre's a un sistema d'arbitratge marítim administratiu davant òrgans especialitzats de l'Armada, o quan la intervenció d'aquests òrgans es faci necessària perquè es tracta de salvament de béns

abandonats al mar i de propietat desconeguda. L'articulació d'un concepte omnicomprensiu del salvament i l'habilitació del capità i l'armador per subscriure convenis sobre això són millores tècniques importants, que s'acomoden a la intervenció de l'Administració marítima en les operacions de salvament per tal 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 vaixell i dels béns salvats, és una altra novetat.

Es regula el naufragi o enfonsament de vaixells als efectes de determinar la situació dels béns afectats, el dret de propietat sobre aquests, i el règim d'unes extraccions que se sotmeten a l'autorització administrativa corresponent. També es procura un règim per a la contaminació marítima que imposa una responsabilitat gairebé objectiva de l'armador del vaixell o del titular de l'artefacte que causa la contaminació, juntament amb l'exigència de l'assegurança obligatòria corresponent, 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 de 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 vaixells (BUNKERS, 2001). D'aquesta 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 majors exigències en matèria de responsabilitat per contaminació marina. Això porta a fer plenament aplicables als supòsits que regula aquest títol els principis mediambientals inclosos a 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 vaixells per dificultar els processos de contaminació, i una atribució de responsabilitat a qui la provoca d'acord amb els principis «prevenció a 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—, força 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 de 1996, el règim del qual es completa en aquest títol. L'anomenat sistema de barem o tarifa, que ara se segueix, no presenta majors dificultats d'aplicació i ofereix una seguretat jurídica superior.

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 (en referir-se només a determinats crèdits) i no genera presumpció de responsabilitat a l'hora d'esgrimir-lo. Els naviliers la poden demanar, i optar per la global d'aquest títol o les específiques que els puguin assistir per causa de contractes d'utilització del vaixell (com a portador de mercaderies o com a transportista de passatgers) o bé per raó d'altres convenis específics. Els crèdits susceptibles d'emparar la limitació es defineixen positivament i negativament en aquest títol i s'estableixen les sumes màximes i les regles principals per a aquest exercici del dret, i se substitueix la de prorrateg en cas de concurrència de diferents creditors, a fi de dotar de prelació absoluta els crèdits de titularitat pública relatius a danys al domini públic marítim o portuari. L'articulació del fons de limitació, que ha de procurar efectivitat a aquesta regulació, serveix de tancament a la disciplina.

X

En el tractament de l'assegurança marítima, que recull el títol VIII, s'han seguit, per raons pràctiques, els models de pòlisses i clàusules de tipus anglosaxó, però sota motllos conceptuals més propis de la nostra tradició jurídica. La significació preferentment dispositiva de les seves normes, exigida pel dret de la Unió Europea sobre assegurances

de grans riscos, obeeix a la posició de força equiparable de què gaudeixen totes dues parts contractants. Quant al seu àmbit d'aplicació, aquesta assegurança cobreix els danys propis de la navegació marítima, i el contracte sempre es considera conclòs per qui resulti ser titular de l'interès i, en les assegurances de bucs, es considera també com a estimat el valor assegurat que figura a la pòlissa. D'altra banda, la validesa de l'assegurança múltiple no depèn del fet que estigui concertada per un mateix prenedor, i amb relació a la coassegurança la Llei estableix de manera clara la plena legitimació processal del marmessor o obridor de la pòlissa per actuar activament o passivament a compte de tots els coasseguradors.

Els riscos assegurats es delimiten per via de pacte. Llevat d'acord en contra no cobreixen els extraordinaris (bèl·lics i assimilables), tampoc el vici propi, el desgast natural (amb alguna particularitat per a l'assegurança de vaixells) i la culpa greu de l'assegurat (el dol mai no queda cobert i, a aquests efectes, la culpa greu de l'assegurat inclou la dels dependents en terra, als qui incumbeix el manteniment de l'objecte assegurat). Tenen regles pròpies els contractes d'assegurança subscrits sobre bones o males notícies, així com els contractats amb posterioritat a la terminació del risc o un cop ja s'ha produït el sinistre, i la Llei fa dependre la seva validesa de l'estat subjectiu de coneixement que de tot això tinguin les parts.

Al prenedor correspon el deure de declaració exacta, mentre que a l'assegurador competeix indemnitzar el dany produït, i el sinistre es pot liquidar per la doble via del procediment d'avaria o el sistema d'abandonament que la Llei permet efectuar pactant la no-transmissió de l'objecte assegurat o de les seves 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 aquesta Llei de navegació marítima imposa la contractació d'assegurances obligatòries que gaudeixin del seu propi règim específic, el qual 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 exigir-li el compliment de l'obligació d'indemnitzar. L'assegurador pot oposar a aquesta reclamació les limitacions de responsabilitat (per crèdits marítims del títol VII) o fins i tot la limitació de deute (la del portador de persones o coses) que l'assegurat pugui haver esgrimit per la seva, enfront 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 sobre les «especialitats processals».

El capítol I conté les anomenades especialitats de jurisdicció i competència, que, partint de l'aplicació preferent en aquesta 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 a l'estranger, contingudes en els contractes d'utilització del vaixell o en els contractes auxiliars de la navegació, quan no s'hagin negociat individualment i separatament.

El capítol II conté el règim de l'embargament preventiu de vaixells, que remet al Conveni internacional sobre l'embargament preventiu de vaixells, fet a Ginebra el 12 de març de 1999, les normes del qual completa. Queda assegurada la detenció efectiva del vaixell (per conducte de la Capitania Marítima), sense necessitat d'acreditar el crèdit marítim ni el perill per móra processal i la urgència (que es pressuposa), i es remet, en tot el que no és específic, a la Llei d'enjudiciament civil. La jurisdicció competent per decretar l'embargament és, a elecció de l'actor, la del port d'estada del vaixell, aquell on s'espera la seva arribada o el jutjat que ho sigui per conèixer la pretensió principal.

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

El capítol III regula, a partir del règim del Conveni sobre els privilegis marítics i la hipoteca naval de 1993, la venda forçosa del vaixell, sigui judicial o administrativa, que s'articula com una mena de «purga» respecte de tots els gravàmens que sobre el vaixell puguin pesar. Es basa en un sistema adequat de publicitat i notificacions —que en el cas d'hipoteques al portador i privilegis de titular desconegut només són possibles a favor dels qui hagin 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, prescindint de la subhasta. Quan s'invoqui la limitació s'ha de constituir de manera paral·lela el fons corresponent.

El capítol IV regula el procediment per limitar la responsabilitat per crèdits marítics, matèria que fins ara no té regulació en el nostre ordenament jurídic.

XII

L'actualització del règim general aplicable al trànsit marítim també permet que el títol X posi al dia els expedients de jurisdicció voluntària i elimini els que havien perdut la seva raó de ser, com és el cas de l'autorització per a la descàrrega del vaixell, les obligacions derivades del contracte de transport marítim o l'obertura d'escotilles. Aquesta depuració parteix 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 dipòsit i la venda de mercaderies i equipatges en el transport marítim i l'alienació d'efectes mercantils alterats o avariats són els únics que es mantenen. I, com a novetat, s'introdueix un nou expedient, el relatiu a l'extraviament, la sostracció o la destrucció del coneixement d'embarcament. La seva tramitació i resolució s'atribueix als notaris i es passa a denominar certificació pública d'expedients de dret marítim.

XIII

Finalment, les disposicions finals s'ocupen de les necessitats d'harmonització amb altres normes de la nova Llei de navegació marítima, com s'esdevé amb qüestions de consum, contractació electrònica, vaixells de guerra o la protecció dels vaixells històrics com a part del patrimoni cultural d'Espanya. Amb aquesta finalitat també es modifica 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, fins i tot, amb vista al futur es preveuen les modificacions que pugui requerir l'entrada en vigor de les Regles de Rotterdam o s'atenen altres qüestions específiques per a una millor aplicació de 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 en 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 vaixells d'Estat estrangers. Articles 50 a 55.

- Títol II. Dels vehicles de la navegació. Articles 56 a 144.
- Capítol I. Dels vaixells, embarcacions i artefactes navals. Articles 56 a 64.
- Capítol II. Del registre i la documentació dels vaixells. Articles 65 a 87.
- Secció 1a De la inscripció en la secció de vaixells del Registre de béns mobles. Articles 67 a 77.
- Secció 2a De la documentació dels vaixells nacionals. Articles 78 a 87.
- Capítol III. De la nacionalitat dels vaixells. Articles 88 a 96.
- Capítol IV. De la seguretat dels vaixells 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 vaixell. 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 vaixell. Articles 188 a 313
- Capítol I. Del contracte d'arrendament de vaixell. 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 les estaries 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 remolc. 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 vaixells. 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'avaría grossa. Articles 347 a 356.

- Capítol III. Del salvament. Articles 357 a 368.
- Capítol IV. Dels béns naufragats o enfonsats. 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 vaixells. 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 vaixells. Articles 470 a 479.
- Capítol III. De la venda forçosa de vaixells. Articles 480 a 486.
- Capítol IV. Del procediment per limitar la responsabilitat per crèdits marítims. 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'avaria grossa. Articles 506 a 511.
- Capítol IV. Del dipòsit i venda de mercaderies i equipatges en el transport marítim. Articles 512 a 515.
- Capítol V. De l'expedient sobre extraviament, 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 remolcs.

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 cinquena. Sistemes alternatius de resolució de conflictes amb consumidors.

Disposició addicional sisena. Vaixells de guerra espanyols.

Disposició addicional setena. Plataforma continental.

Disposició addicional vuitena. Vaixells històrics i rèpliques.

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

Disposició addicional desena. Aranzels notariais i registrals.

Disposició transitòria primera. Expedients de salvaments, remolcs, 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'ordre social.

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

Disposició final sisena. Títols competencials.

Disposició final setena. Clàusula relativa a Gibraltar.

Disposició final vuitena. secció de vaixells del Registre de béns mobles i Registre de vaixells i empreses navilieres.

Disposició final novena. Habilitació al Govern.

Disposició final desena. 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, remolcs, troballes i extraccions marítimes.

Disposició final onzena. Remissió a les Corts Generals de Projecte de llei.

Disposició final dotzena. Entrada en vigor.

TÍTOL PRELIMINAR

Disposicions generals

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

1. L'objecte d'aquesta Llei és la regulació de les situacions i relacions jurídiques nascudes amb motiu 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 porta a terme per les aigües dels rius, canals, llacs o embassaments naturals o artificials, quan siguin accessibles per als vaixells des del mar, però només fins on sigui sensible l'efecte de les mareas, així com en els trams navegables dels rius fins on existeixin ports d'interès general.

3. Fora dels casos que preveu l'apartat anterior, la navegació per les aigües interiors es regeix per la legislació reguladora del domini públic hidràulic i per les altres disposicions que li siguin aplicables.

Article 2. *Fonts i interpretació.*

1. Aquesta Llei s'aplica en tot allò que no s'oposi al que disposen els tractats internacionals vigents a Espanya i les normes de la Unió Europea que regulin la mateixa matèria.

De forma supletòria cal atènyer-se a les lleis i els reglaments complementaris i als usos i costums relatius a la navegació marítima. A manca de tot això, i si no es pot recórrer a l'analogia, s'aplica el dret comú.

2. En tot cas, per a la interpretació de les normes d'aquesta Llei cal atènyer-se a la regulació continguda en els tractats internacionals vigents a Espanya i la conveniència de promoure la uniformitat en la regulació de les matèries objecte d'aquesta.

Article 3. *Navegació de vaixells d'Estat i de guerra.*

1. Les disposicions d'aquesta Llei no s'apliquen als vaixells i les embarcacions d'Estat, inclosos els de guerra, llevat que s'hi estableixi una altra cosa.

2. Són vaixells i embarcacions d'Estat els adscrits a la Defensa Nacional o altres de titularitat o ús públic, sempre que prestin amb caràcter exclusiu serveis públics de caràcter no comercial.

3. Són vaixells de guerra els vaixells d'Estat adscrits a les Forces Armades, que portin els signes exteriors distintius dels vaixells de guerra de la seva nacionalitat i que estiguin sota el comandament d'un oficial degudament designat pel Govern del seu Estat, el nom del qual estigui inscrit en l'escalafó d'oficials o en un document equivalent i la dotació del qual estigui 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 que conté aquest títol són aplicables a tots els vaixells que es trobin en espais marítics en els quals Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

2. El que preveu l'apartat anterior s'entén sense perjudici de les competències que puguin correspondre a altres estats d'acord amb els tractats aplicables, així com del que estableix aquesta Llei per als vaixells de guerra i altres d'Estat.

Article 5. *Aplicació a vaixells nacionals.*

1. Els vaixells nacionals queden subjectes a les disposicions d'aquest títol independentment del lloc en què es trobin i sense perjudici de les competències que, d'acord amb els tractats aplicables, corresponguin a altres estats riberencs o del port.

2. A excepció dels vaixells de guerra, aquest títol és aplicable als vaixells d'Estat nacionals, sense perjudici de les excepcions i especialitats existents o que es puguin establir reglamentàriament, en particular amb relació al que disposen els articles 7, 8, 10, 16 i 17, o altres que es puguin derivar del desplegament correcte de les competències adscrites 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'aquest títol referides a vaixells també s'entenen aplicables als artefactes navals en la mesura que siguin conformes a la seva naturalesa i activitat.
2. Llevat de previsió expressa en contra, s'entén que les normes esmentades també s'apliquen a les embarcacions.
3. Reglamentàriament es regulen les especialitats en aquesta matèria aplicables als vaixells i les embarcacions esportius o d'esbarjo, així com les altres que per les seves funcions específiques ho requereixin.

CAPÍTOL II

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

Article 7. *Entrada al port.*

1. Tots els vaixells poden entrar als ports espanyols oberts a la navegació marítima nacional i internacional, amb subjecció en tot cas a les prescripcions que contenen aquesta Llei i 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 establertes.
2. L'entrada de vaixells als ports espanyols es pot prohibir o condicionar per raons d'emergència o riscos específics per a la salut pública, la seguretat de la navegació, la protecció dels trànsits 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 entrar al port és concedida per l'Administració portuària, a sol·licitud dels armadors, naviliers, capitans o consignataris, i queda sempre supeditada al compliment de la legislació i altra normativa que esmenten 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 vaixells, amb l'informe previ de la Capitania Marítima, així com adoptar les mesures necessàries per donar a aquestes decisions la publicitat internacional deguda.
2. L'Administració marítima pot proposar provisionalment la prohibició de la navegació als ports i als seus canals d'accés, així com també l'entrada i sortida de vaixells, quan ho aconsellin les condicions meteorològiques o hidrogràfiques, existeixin obstacles per a la navegació o hi hagi raons de protecció, emergència, seguretat pública o mediambiental o d'ordre públic.
3. Aquesta proposta de prohibició també es pot formular o condicionar respecte als vaixells que, com que presenten deficiències de navegabilitat greus, puguin constituir un perill per a la seguretat de les persones o dels béns o del medi ambient.

Article 9. *Arribada forçosa.*

1. Independentment del que disposen els articles 186 i 187, en cas d'arribada forçosa, l'armador, capità o consignatari n'ha de comunicar les causes a l'Administració marítima, la qual ha de verificar els motius que la justifiquin i ha d'assenyalar les formalitats i els requisits especials que, si s'escau, s'hagin de complir per a aquests supòsits.
2. L'Administració marítima pot imposar requisits i condicions per a l'entrada als ports o llocs de refugi als vaixells potencialment contaminants a fi de garantir la seguretat de les persones, del trànsit marítim, del medi ambient i dels béns.
3. Es regulen per reglament els criteris, casos, procediments i altres aspectes necessaris per desplegar el que preveu aquest article.

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

1. El règim de visita i d'estada dels vaixells als ports i les terminals de càrrega i descàrrega de mercaderies i equipatges, i d'embarcament i desembarcament de passatgers i vehicles, es regeix pel que preveu la legislació portuària i en allò que no preveu pel que regulen aquesta Llei i les altres lleis i reglaments aplicables.

2. Tot vaixell estranger ha de tenir un consignatari als ports nacionals, amb l'excepció de les embarcacions d'esbarjo, que poden ser representades directament pel seu propietari o capità. La mateixa obligació de consignació es pot establir per reglament per als vaixells nacionals.

Article 11. *Polissons.*

1. El capità de qualsevol vaixell que es dirigeixi a un port espanyol ha d'informar l'Administració marítima amb l'antelació suficient sobre la presència de polissons a bord. Igualment ha d'adoptar les mesures oportunes per mantenir-los a bord en condicions dignes fins a la seva arribada a port i, en cas que sigui procedent d'acord amb la normativa en matèria d'estrangeria i immigració, el seu lliurament a les autoritats competents.

2. En cas de desembarcament dels polissons perquè la seva situació al vaixell és inhumana o degradant o perquè necessiten assistència mèdica o humanitària, o bé de repatriació d'aquests per part de les autoritats competents, l'armador i el consignatari del vaixell que els hagi transportat estan solidàriament obligats a satisfer el cost de la seva manutenció, allotjament, assistència jurídica i d'interpret, i repatriació per part de les autoritats competents. Per garantir el compliment d'aquesta obligació, l'Administració marítima pot ordenar la prestació d'una garantia suficient sota pena de retenció del vaixell al port.

3. El que disposa aquest article s'entén sense perjudici de les responsabilitats penals o administratives en què puguin incórrer els capitans o altres membres de la dotació quan hi hagi connivència en l'embarcament de polissons o quan no s'hagin adoptat les mesures referides a l'apartat 1.

Article 12. *Jurisdicció sobre vaixells estrangers.*

1. Llevat del que es preveu per als vaixells d'Estat, la jurisdicció civil i penal dels tribunals espanyols s'estén a tots els vaixells estrangers mentre romanguin als ports nacionals o altres aigües interiors marítimes.

2. A aquest efecte, l'autoritat judicial pot ordenar la pràctica a bord de les diligències que siguin procedents, així com l'entrada i el registre en el vaixell, incloses les seves cabines, sense cap més requisit que la comunicació al cònsol de l'Estat del pavelló tan aviat com sigui possible.

3. La jurisdicció dels tribunals espanyols existeix fins i tot després que els vaixells estrangers hagin abandonat les aigües interiors marítimes i estiguin navegant pel mar territorial, així com quan siguin detinguts fora d'aquest en l'exercici del dret de persecució.

Article 13. *Vaixells de propulsió nuclear.*

Sense perjudici de les immunitats aplicables als vaixells d'Estat, el règim de navegació i d'entrada i estada en port dels vaixells de propulsió nuclear es regeix pel que disposa la Llei 25/1964, de 29 d'abril, sobre energia nuclear, i pels tractats internacionals que siguin aplicables.

Article 14. *Vaixells que transportin substàncies radioactives.*

1. Els vaixells que transportin substàncies que comportin riscos radioactius o nuclears poden entrar en les aigües interiors marítimes i visitar els ports oberts d'acord amb les prescripcions tècniques i operatives que estableixi el Govern.

2. En particular, abans de l'entrada del vaixell a la zona de servei portuària, els òrgans competents de l'Administració han de portar a terme el control dels documents de seguretat del vaixell, el control dosimètric i els altres que escaiguin per a la protecció del medi ambient, i poden efectuar controls complementaris durant l'estada del vaixell al port.

3. Si, com a conseqüència del control o per qualsevol altra causa, es determina que l'estada del vaixell pot tenir efectes perillosos, els serveis de l'Administració marítima han d'ordenar el vaixell que abandoni les aigües interiors marítimes en un termini determinat.

Article 15. *Vaixells que transportin mercaderies perilloses.*

1. La manipulació i el transport de mercaderies perilloses s'ha d'ajustar a les prescripcions que contenen els instruments internacionals aplicables sobre aquesta matèria, inclosos els codis de l'Organització Marítima Internacional de caràcter obligatori.

2. Es determinen per reglament les condicions especials per a l'entrada i estada en port dels vaixells que transportin aquestes mercaderies, així com per a la seva admissió, manipulació i emmagatzematge tant a bord com en terra.

Article 16. *Atracament, amarratge i registre de vaixells inactius.*

1. L'autoritat portuària ha d'autoritzar, en les condicions de seguretat que determini l'Administració marítima, l'atracament, amarratge o registre temporal de vaixells inactius, i ha de designar el lloc, el període i altres condicions de permanència, sempre que no perjudiqui la seguretat de la navegació i de les operacions portuàries o constitueixi un perill per a les persones, els béns o el medi ambient.

2. En tot cas, l'Administració marítima ha de fixar la dotació de seguretat i pot exigir garantia suficient per cobrir els danys o perjudicis que es puguin ocasionar durant el temps de l'atracament, amarratge o registre i, si s'escau, les despeses necessàries per a la subsistència de les persones a bord.

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

3. Si el vaixell arriba a constituir en qualsevol moment un perill s'ha d'aplicar la normativa de ports de l'Estat i marina mercant sobre remoció de vaixells naufragats o enfonsats.

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

La utilització pels vaixells de mitjans de radionavegació o de radiocomunicació durant la seva estada a les aigües interiors i els ports està subjecta al compliment de les normes que s'estableixin reglamentàriament.

Article 18. *Despatx de vaixells.*

1. Per fer-se al mar o, en general, per emprendre la navegació, tot vaixell requereix l'autorització prèvia de sortida, que atorga l'Administració marítima i es denomina «despatx», sense perjudici de les autoritzacions prèvies preceptives que correspongui concedir a altres autoritats i dels supòsits d'autodespatx pel capità i altres modalitats que es prevegin reglamentàriament.

2. El despatx es concedeix, a petició de l'armador, capità o consignatari, sempre que es presenti la Declaració general i el vaixell tingui en regla la resta de la documentació i els certificats exigibles. El despatx només es pot negar en virtut de causa legal o reglamentària, per ordre judicial o a sol·licitud d'una autoritat competent.

3. El règim de despatx de vaixells es regula per reglament.

4. El reglament estableix un règim simplificat per als vaixells i les embarcacions d'esbarjo, per als vaixells dedicats exclusivament a la navegació per aigües interiors marítimes i per a tots els que facin trajectes curts i de rotació elevada.

CAPÍTOL III

Del règim general de navegació marítima

Article 19. *Règim general de la navegació en els espais marítims espanyols.*

La navegació pels espais marítims espanyols, ja sigui per travessar-los en pas lateral o bé per entrar o sortir dels ports o les terminals del litoral nacional, s'ha d'ajustar a les previsions de la Convenció de les Nacions Unides sobre el dret del mar, signada a Montego Bay el 10 de desembre de 1982, respectant en tot cas les restriccions i els requisits establerts en aquesta Llei i el que sigui procedent 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 pot condicionar, restringir o prohibir, per raons de seguretat i protecció marítima, la navegació en certs 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 vaixells estrangers pel mar territorial no sigui innocent.

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

2. Aquestes mesures també poden ser adoptades pels ministeris competents, sense discriminació de pavelló i respecte a determinades categories de vaixells, quan sigui necessari per prevenir la comissió d'activitats il·lícites o l'exercici de qualsevol trànsit prohibit.

3. Es poden establir per reglament, així mateix, limitacions o restriccions a les activitats subaquàtiques per raons de conservació de la biodiversitat marina o del patrimoni cultural subaquàtic per prevenir la comissió d'activitats il·lícites.

Article 21. *Detenció i registre.*

1. El dret a navegar no inclou el d'aturar-se o fondejar fora de les zones de servei dels ports, llevat del cas de força major, autorització expressa de l'Administració marítima o quan es tracti de vaixells i embarcacions dedicades exclusivament a l'esbarjo que s'aturin per aquesta finalitat a cales o llocs de bany, sempre que no estiguin abalisats i no posin en perill la seguretat de la vida humana al mar o de la navegació.

2. Els vaixells obligats a aturar-se o fondejar en cas de perill o força major han de comunicar aquestes circumstàncies, immediatament i per qualsevol mitjà, a l'Administració marítima més propera.

Article 22. *Exhibició del pavelló i submarins.*

1. Els vaixells que naveguin pels espais marítims espanyols han d'estar abanderats en un sol Estat i han de portar marcat el seu nom i port de matrícula. També han de portar hissat el seu pavelló en un lloc ben visible quan naveguin per les aigües interiors marítimes o estiguin fondejats en port o terminal nacional.

2. Els vaixells estrangers, excepte els de guerra, han d'enarborar, al costat del seu, el pavelló espanyol, d'acord amb els usos marítimes internacionals.

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

Els submarins estrangers que naveguin submergits són convidats i, si s'escau, obligats a emergir. En cas d'impediment a causa d'avaria, tenen l'obligació d'indicar-ho per tots els mitjans possibles.

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

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

1. A la zona contigua, l'Estat exerceix sobre els vaixells estrangers el control per prevenir les infraccions de les lleis i els 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 seva jurisdicció penal i administrativa, per sancionar els autors de les infraccions d'aquestes normes legals.

2. L'extracció no autoritzada dels objectes arqueològics i històrics que estiguin al llit o subsòl de les aigües de la zona contigua es considera com una infracció de les lleis i els reglaments que esmenta l'apartat anterior, així com de la normativa del patrimoni cultural subaquàtic.

Article 24. Navegació de vaixells pesquers.

1. La navegació dels vaixells pesquers nacionals està subjecta, a més de les generals d'aquesta Llei, a les prescripcions especials que estableix la legislació pesquera.

2. Llevat d'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 dels vaixells estrangers a les aigües interiors marítimes espanyoles i al mar territorial. No es considera pas innocent el que comporti qualsevol activitat de pesca efectuada per aquests vaixells en el mar territorial.

3. El Govern ha de vetllar perquè, quan els vaixells estrangers exerceixin els seus drets i compleixin els seus deures a la zona econòmica exclusiva, tinguin degudament en compte els drets de l'Estat i compleixin les disposicions d'aquesta Llei i les de la legislació pesquera que siguin conformes al dret de la Unió Europea i internacional.

4. Llevat d'autorització de l'Administració pesquera, els vaixells estrangers en pas pels espais marítics espanyols no poden tenir els seus aparells de pesca en estat de funcionament o d'operativitat immediata.

Article 25. Navegació de vaixells de recerca.

1. La realització d'activitats de recerca científica des de vaixells estrangers en els espais marítics espanyols, així com les efectuades per entitats estrangeres a bord de vaixells espanyols en aquestes zones, queda subjecta a l'autorització de l'administració competent, d'acord amb el procediment previst reglamentàriament.

2. En tot cas, l'autorització es condiona al fet que la recerca es faci amb fins exclusivament pacífics i informi sobre els seus resultats, contribueixi al progrés dels coneixements sobre el medi marí i no comporti perill per a la seguretat de la navegació o del medi ambient ni obstaculitzi l'exercici dels drets sobirans i de la jurisdicció de l'Estat.

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

Article 26. Cessament de les activitats de recerca.

L'Administració autoritzant, mitjançant resolució motivada, pot ordenar, en qualsevol moment i sense dret de cap indemnització per als investigadors, la suspensió o el cessament de les activitats de recerca per incompliment de les condicions establertes a l'autorització concedida.

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

1. Tots els vaixells, sense excepció, han d'ajustar la seva navegació al compliment de les regles de llums, senyals, rumb i govern contingudes en els reglaments aplicables, en particular en el Reglament internacional per prevenir els abordatges al mar.

2. El capità de tot vaixell al qual s'hagi informat de la presència de gels en la seva derrota o a prop d'aquesta, està obligat, durant la nit, a navegar a una velocitat moderada o a modificar la seva derrota per distanciar-se de la zona perillosa.

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

1. L'administració competent és responsable de l'establiment i manteniment de la senyalització marítima, així com de la divulgació mitjançant radioavisos nàutics periòdics de les circumstàncies transitòries que suposin un perill imminent per a la navegació.

2. El Ministeri de Defensa és responsable de l'elaboració i publicació de les cartes nàutiques i de les publicacions complementàries (derroters), 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 radiosenyals), així com de mantenir-los actualitzats mitjançant la publicació periòdica dels avisos als navegants.

Article 29. Avisos dels capitans.

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

2. Els capitans també han de passar avís en el supòsit en què es trobin amb temporals extraordinaris i qualsevol altra causa que suposi un perill per a la navegació.

Article 30. Sistemes d'organització i sistemes de trànsit marítim.

1. En interès de la seguretat de la navegació i de conformitat amb les normes internacionals aplicables, el Govern ha d'establir el procediment segons el qual es designen, es reemplacen o se suprimeixen, en els espais marítics espanyols, els sistemes d'organització del trànsit marítim i de notificació obligatòria per a vaixells i els sistemes de trànsit marítim.

2. Aquests sistemes són d'utilització obligatòria per a tots els vaixells una vegada hagin obtingut l'aprovació i publicació internacional que, si s'escau, sigui necessària.

3. En qualsevol cas, els sistemes de trànsit marítim només poden ser d'ús obligat quan estiguin 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 a les zones espanyoles de navegació ha de quedar degudament abalisat d'acord amb les indicacions de Ports de l'Estat.

2. Al voltant d'aquests artefactes o plataformes s'han d'establir zones de seguretat de la navegació en un radi que no excedeixi els cinc-cents metres a partir de la seva vora exterior, si bé poden anar més enllà quan s'ajustin a les normes internacionals, que, si s'escau, siguin aplicables.

3. En el supòsit que aquestes instal·lacions estiguin en aigües portuàries correspon a l'Administració portuària l'exercici d'aquestes funcions.

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

L'Administració marítima ha d'establir un pla nacional de preparació i lluita contra la contaminació marina per 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 vaixells nacionals han de notificar sense demora a l'Administració marítima espanyola i a l'autoritat competent de l'Estat riberenc més proper qualsevol esdeveniment de contaminació per hidrocarburs o per substàncies nocives o potencialment perilloses dels quals tinguin coneixement durant la navegació, de conformitat amb els procediments que es determinin reglamentàriament.

2. Aquesta mateixa obligació tenen els capitans dels vaixells estrangers que naveguin pels espais marítics espanyols.

Article 34. Col·laboració internacional.

1. Sense perjudici del que preveuen els tractats específics aplicables, quan l'Administració marítima espanyola sigui requerida per un altre Estat riberenc a les aigües del qual s'hagin produït actes de contaminació, ha de col·laborar amb les autoritats d'aquest Estat quan sigui possible i raonable.

2. L'assistència pot consistir en la participació en les operacions de lluita contra la contaminació o en la intervenció en les diligències per investigar el sinistre i la inspecció de documents o del vaixell presumptament responsable de la contaminació, quan aquest estigui en un port o en les aigües interiors marítics nacionals. Aquesta assistència també es presta a instàncies de l'Estat del pavelló.

3. Quan existeixi un perill real de contaminació en els espais marítics espanyols, que es pugui estendre a les aigües d'un altre Estat, aquest últim ha de ser informat immediatament.

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

Article 35. Mesures especials que s'han d'adoptar a la zona contigua.

1. Sempre que l'Administració pública competent tingui coneixement que un vaixell estranger situat a la zona contigua ha infringit, està infringint o es proposa infringir les lleis i els reglaments que esmenta l'article 23, té dret a interceptar-lo, sol·licitar la informació o fer la inspecció apropiada.

2. Si cal, pot adoptar les altres mesures que siguin necessàries i proporcionals per prevenir o sancionar la infracció, inclosa la detenció i conducció a port.

Article 36. Detencions injustificades i indemnització.

1. L'Administració marítima ha de fer tots els possibles per evitar que els vaixells pateixin detencions o demores innecessàries a causa de les mesures que es prenguin de conformitat amb el que preveu aquest capítol.

2. Les detencions o demores innecessàries que esmenta l'apartat anterior obliguen l'Administració responsable de la mesura a rescabalar els danys i perjudicis que resultin 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 vaixells estrangers, inclosos els d'Estat, està subjecta al règim de pas innocent.

La navegació a través de l'estret de Gibraltar es regeix pel que disposa la part III de la Convenció de les Nacions Unides sobre el dret del mar de 1982.

2. A aquest efecte, el pas ha de ser ràpid i sense interrupció, i no ha d'atemptar contra la pau, l'ordre públic o la seguretat d'Espanya.

3. La detenció i el registre durant el pas s'ha de fer 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'aquesta Llei.

Article 38. Compliment de lleis i reglaments.

Els vaixells que exerceixin el dret de pas innocent pel mar territorial estan obligats a respectar la Convenció de les Nacions Unides sobre el dret del mar, així com les disposicions d'aquesta Llei i les altres lleis i reglaments sobre navegació, estrangeria i immigració, duanes, sanitat i altres 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 que preveuen la Convenció de les Nacions Unides sobre el dret del mar i altres convenis internacionals aplicables, i llevat d'autorització de l'Administració marítima, es consideren no innocents, i queden prohibides als vaixells estrangers en pas pel mar territorial, la recerca científica marina i la realització d'activitats submarines, així com les que puguin avariar els cables, les canonades submarines o les instal·lacions i els equips al servei de la navegació, de la recerca, del mesurament del medi o de l'explotació dels recursos marins.

2. No es considera innocent el pas dels vaixells estrangers pel mar territorial quan facin qualsevol acte de contaminació intencional i greu.

Tampoc no es considera innocent el pas de vaixells amb un estat d'avaria o unes condicions de navegabilitat que suposin una amenaça seriosa de producció de greus danys al medi ambient.

3. Queda així mateix prohibida la utilització d'embarcacions auxiliars, excepte en el cas de sinistre o per a operacions de recerca i salvament, l'emissió de senyals sonores o lluminoses, que no siguin les previstes a les normes i els reglaments sobre seguretat i senyalització marítima i prevenció d'abordatges, i qualsevol altra activitat que no estigui directament relacionada amb el pas.

4. Les prohibicions anteriors també són aplicables a les aigües interiors marítimes, de conformitat amb el que preveu la normativa que els sigui aplicable.

Article 40. Vaixells que comportin riscos especials.

1. Els vaixells que transportin substàncies radioactives o altres de perilloses o nocives han de tenir a bord els documents i han d'observar les mesures especials de precaució previstes per a ells en els tractats aplicables.

2. Aquests vaixells han d'efectuar el seu pas per les vies, els dispositius i els sistemes establerts d'acord amb el que preveu l'article 30 i han de seguir les instruccions especials de navegació que, si s'escau, pugui cursar l'Administració marítima.

Article 41. Gravàmens als vaixells estrangers.

Els vaixells estrangers només estan obligats al pagament dels serveis que se'ls hagin prestat durant el seu pas pel mar territorial. D'acord amb el que preveu la legislació portuària, es considera que tots els vaixells, en el seu pas pel mar territorial, utilitzen el servei de senyalització marítima.

Article 42. Suspensió del pas innocent.

1. Per defensar els interessos generals i, en particular, per vetllar per la seguretat de la navegació, el Govern pot suspendre, temporalment i sense discriminació entre pavellons, el pas innocent en determinades zones del mar territorial.

2. El Govern ha de vetllar perquè l'adopció d'aquestes mesures assoleixi la deguda publicitat internacional.

Article 43. Exercici de la jurisdicció civil.

1. Els vaixells estrangers que passin pel mar territorial no poden ser aturats o desviats per exercir la jurisdicció civil respecte a les persones que hi hagi a bord.

2. Es poden adoptar mesures cautelars o executives respecte a aquests vaixells quan aquests s'hagin aturat o hagin fondejat voluntàriament durant el seu pas pel mar territorial, així com respecte als que naveguin pel mar territorial després d'haver abandonat les aigües interiors marítimes de l'Estat.

3. Aquestes mesures també es poden adoptar respecte als vaixells en pas lateral, però només per les obligacions adquirides i per les responsabilitats en què hagin incorregut durant el seu pas.

Article 44. Exercici de la jurisdicció penal.

La jurisdicció penal espanyola, amb relació als vaixells estrangers que es trobin en el mar territorial espanyol, es regeix 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.

L'anterior no afecta la possibilitat que els òrgans jurisdiccionals espanyols competents ordenin detencions o duguin a terme investigacions a bord d'un vaixell estranger, amb relació a un delicte comès a bord d'aquest vaixell durant el seu pas, sempre que passi pel mar territorial procedent d'aigües interiors.

Article 45. Intervenció a petició del capità o cònsol.

A petició del capità del vaixell o d'un representant diplomàtic o consular de l'Estat del pavelló, els òrgans jurisdiccionals espanyols competents poden procedir a ordenar detencions o dur a terme investigacions en relació amb delictes que s'hagin comès a bord d'un vaixell estranger.

Article 46. Notificació a un agent diplomàtic.

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

2. Aquesta notificació també s'ha de fer quan s'iniciï la instrucció a petició del capità del vaixell i en virtut del que disposa l'article precedent.

Article 47. Sobrevol d'aeronaus estrangeres.

En virtut del que disposen els tractats o convenis amb altres estats o mitjançant permís especial, es pot autoritzar el trànsit inocu 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'exerceixen per les causes i en la manera en què estableixen la Convenció de les Nacions Unides sobre el dret del mar i altres convenis internacionals que siguin aplicables.

Article 49. Conducció a port nacional.

De conformitat amb les disposicions d'aquest capítol, el vaixell, embarcació o artefacte aturat pot ser conduït al port espanyol més proper, als efectes de fer la pertinent instrucció per esbrinar els fets, imposar la sanció i exigir les responsabilitats que, si s'escau, corresponguin.

CAPÍTOL VI

Dels vaixells d'Estat estrangers

Article 50. *Immunitat.*

Amb les excepcions previstes en el dret internacional i en aquesta Llei, els vaixells d'Estat estrangers gaudeixen d'immunitat i queden subjectes únicament a la jurisdicció de l'Estat del seu pavelló.

Article 51. *Navegació per aigües interiors marítimes i entrada en port.*

1. Els vaixells estrangers de guerra poden entrar a les aigües interiors marítimes i visitar els ports oberts amb l'autorització prèvia, en cada cas, del Ministeri de Defensa, que s'ha de tramitar per via diplomàtica i d'acord amb les previsions contingudes en els tractats conclosos per Espanya, sense perjudici de la seva subjecció a les prescripcions contingudes en aquesta Llei i en les altres de la legislació portuària. En el cas d'altres vaixells d'Estat, n'hi ha prou amb l'autorització de l'Administració marítima, que s'ha d'obtenir en cada cas i amb antelació a l'arribada del vaixell. La designació del lloc d'atrancament o registre s'ha d'acordar amb l'autoritat portuària corresponent.

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

3. En els supòsits que es tracti de vaixells o submarins d'Estat que comportin riscos nuclears, és aplicable, a més, el que preveuen els articles 13 i 14.

Article 52. *Activitats prohibides al mar territorial.*

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

Article 53. *Submarins d'Estat.*

Al mar territorial i a les aigües interiors marítimes, els submarins d'Estat estrangers han de complir el que preveu l'article 22, llevat que estiguin autoritzats degudament per participar en exercicis o maniobres militars.

Article 54. *Mesures respecte als vaixells d'Estat estrangers.*

1. Els vaixells de guerra estrangers que es trobin a les aigües interiors marítimes i el mar territorial espanyols i infringeixin les disposicions d'aquesta Llei seran requerits per l'Armada perquè depolin la seva actitud i, si s'escau, abandonin sense demora aquestes aigües.

2. L'Estat de pavelló del vaixell estranger és responsable de qualsevol pèrdua o dany que sigui conseqüència de l'incompliment de les lleis i els reglaments nacionals, especialment dels relatius al pas pel mar territorial i a l'estada als ports i altres aigües interiors marítimes.

Article 55. *Reglamentació especial.*

El Govern ha de reglamentar la navegació, admissió i permanència de vaixells d'Estat estrangers en els espais marítimes espanyols tenint en compte les previsions contingudes en aquesta Llei i en el dret internacional.

TÍTOL II

Dels vehicles de la navegació

CAPÍTOL I

Dels vaixells, embarcacions i artefactes navals

Article 56. *Vaixell.*

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

Article 57. *Embarcació.*

S'entén per embarcació el vehicle que no tingui coberta correguda i el d'eslora inferior a vint-i-quatre metres, sempre que, en un i altre cas, no es qualifiqui reglamentàriament com una unitat menor en consideració a les seves característiques de propulsió o d'utilització.

Article 58. *Artefacte naval.*

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

2. Es considera, així mateix, artefacte naval el vaixell que hagi perdut la seva condició de vaixell perquè ha 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 dur a terme operacions d'explotació dels recursos naturals marítims o de destinar-se a qualsevol altra activitat, emplaçada, fondejada o recolzada sobre el llit del mar.

2. Com que està 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 vaixell.*

1. El vaixell és un bé moble registrable, compost de parts integrants i pertinences.

2. Són parts integrants els elements que constitueixen l'estructura del vaixell, de manera que no se'n poden separar sense detriment de la seva pròpia entitat.

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

4. El vaixell conserva la seva identitat encara que les seves parts integrants o pertinences siguin substituïdes successivament.

5. El vaixell s'identifica pel seu nom, la seva matrícula, la seva numeració de l'Organització Marítima Internacional (número OMI), el seu pavelló, el seu arqueig i qualsevol altra dada que es determini reglamentàriament.

Article 61. *Accessoris.*

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

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

1. Els negocis jurídics relatius al vaixell, la propietat i els altres drets que recaiguin sobre aquest comprenen les seves parts integrants i pertinences però no els seus accessoris, llevat de pacte en contra.

2. No obstant això, queden exceptuades les pertinences inscrites en el Registre de béns mobles a nom d'un tercer o el domini del qual hagi estat adquirit per aquest amb data anterior al corresponent negoci jurídic o acte generador de gravamen.

Article 63. *Adquisició del vaixell.*

1. L'adquisició del vaixell, embarcació i artefacte naval ha de constar en un document escrit i, per tal que produeixi efectes respecte de tercers, s'ha d'inscriure a la secció de vaixells del Registre de béns mobles en virtut dels documents que preveu l'article 73.

2. També s'adquireix la propietat del vaixell per la possessió de bona fe, continuada durant tres anys, amb títol just degudament registrat. A manca d'algun d'aquests requisits, es necessita la possessió continuada de deu anys.

Article 64. *Copropietat dels vehicles de navegació.*

La copropietat ordinària del vaixell, embarcació, artefacte naval o plataforma fixa es regeix per les disposicions generals de dret comú, llevat que es tracti d'un supòsit de condomini naval de vaixells i embarcacions, que es regeix pel que disposa el capítol II del títol III.

CAPÍTOL II

Del registre i la documentació dels vaixells

Article 65. *Registre i matrícula.*

1. Les titularitats i els gravàmens sobre els vaixells, les embarcacions i els artefactes navals s'inscriuen en la secció de vaixells del Registre de béns mobles, amb la finalitat de proporcionar seguretat a les seves relacions jurídiques.

2. La matrícula d'un vaixell o embarcació correspon a l'Administració marítima a través del Registre de vaixells i empreses navilieres i està destinada a mantenir la identificació i el control administratiu dels vaixells i les embarcacions espanyols. El Registre de vaixells i empreses navilieres i el Registre especial de vaixells i empreses navilieres es regeixen pel que estableixen aquesta Llei i la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, així com els reglaments corresponents.

Article 66. *Coordinació entre registres.*

1. Els assentaments que es practiquin en la secció de vaixells del Registre de béns mobles s'han de coordinar amb les anotacions que es facin al full d'assentament del Registre de vaixells i empreses navilieres mitjançant comunicacions que s'han de cursar directament en la forma que es determini reglamentàriament.

2. Els titulars de tots dos registres només tenen competència per expedir certificacions del contingut que sigui propi dels respectius assentaments a càrrec seu, però no dels que els constin per comunicacions derivades de la coordinació obligada entre tots dos organismes. No obstant això, si en un d'aquests es demana una certificació referida a aspectes continguts a l'altre, s'ha d'admetre la sol·licitud i s'ha de requerir al registre competent que l'expedeixi per tal que el sol·licitant pugui obtenir en un sol organisme tota la publicitat formal referida al vaixell.

Secció 1a De la inscripció en la secció de vaixells del Registre de béns mobles

Article 67. Legislació aplicable.

El Registre de béns mobles, en la seva secció de vaixells, es regeix pel que disposen aquesta Llei, el seu reglament de desplegament i altres disposicions complementàries i, en tot allò que no estigui previst, per la Llei i el Reglament hipotecaris, que regeixen amb caràcter supletori en tot allò que siguin aplicables.

Article 68. Competència.

1. El Registre de béns mobles, en la seva secció de vaixells, es gestiona sota la dependència del Ministeri de Justícia, està a càrrec d'un registrador de la propietat i mercantil i radica en les poblacions que es determinin a les demarcacions registrals.

2. La primera inscripció dels vaixells s'ha de practicar en el Registre designat en la demarcació que correspongui al lloc de la seva matrícula, i la dels vaixells en construcció en el de la demarcació que correspongui al lloc en què es construeixin.

3. El canvi de matrícula d'un vaixell no comporta necessàriament la seva inscripció en un registre diferent d'aquell en què estigui inscrit.

Article 69. Béns inscriptibles.

1. Tots els vaixells, les embarcacions i els artefactes navals abanderats a Espanya s'han d'inscriure obligatòriament a la secció de vaixells del Registre de béns mobles.

2. Tanmateix, la inscripció dels vaixells, les embarcacions i els artefactes de titularitat pública és potestativa.

També és potestativa la inscripció de vaixells i embarcacions d'esbarjo o esportius. Els drets de garantia, les reserves de domini i les prohibicions de disposar, els arrendaments financers i altres gravàmens inscriptibles imposats sobre aquests, només són oposables davant de tercers si figuren inscrits en el Registre de béns mobles, cas en el qual s'han d'inscriure sense que s'exigeixi per a això cap més requisit que els previstos per a la constitució de la garantia de què es tracti. La immatriculació en el Registre de béns mobles de vaixells i embarcacions d'esbarjo embargades o segrestades judicialment o administrativament s'ha de practicar en mèrit de la mateixa resolució judicial o administrativa en què es decreta l'embargament o la prohibició de disposar.

Reglamentàriament es pot excloure de l'obligació d'inscripció en la secció de vaixells del Registre de béns mobles determinades embarcacions i artefactes que ja estiguin matriculats o inscrits en altres llistes o registres.

3. Els vaixells en construcció es poden inscriure en qualsevol cas, però és obligatòria la seva inscripció quan s'hagin d'hipotecar de conformitat amb el que preveu aquesta Llei. A aquests efectes, s'ha de tenir a la secció de vaixells del Registre de béns mobles un llibre especial per inscriure els actes i contractes relatius als vaixells en construcció fins que, un cop estigui acabada, es traslladin al Llibre de vaixells construïts en la forma en què es determini reglamentàriament.

Article 70. Objecte.

1. La secció de vaixells del Registre de béns mobles es porta pel sistema de foli real.

2. Aquest Registre té per objecte la inscripció o anotació dels actes i contractes relatius al domini i altres drets reals sobre els vaixells. També s'hi inscriuen o anoten la constitució, modificació i cancel·lació de gravàmens o limitacions de disposar, els embargaments judicials o administratius que recaiguin sobre vaixells o embarcacions, els arrendaments i les altres situacions jurídiques que es determinin reglamentàriament o es prevegin en convenis internacionals o disposicions especials.

Article 71. *Inscripció i tancament.*

1. La primera inscripció de cada vaixell en el Registre és de domini i s'ha de practicar en virtut de certificació del full d'assentament expedit pel Registre de vaixells i empreses navilieres, acompanyada del títol d'adquisició, que ha de constar en qualsevol dels documents que esmenta l'article 73, llevat que es tracti de vaixells i embarcacions d'esbarjo o esportives construïdes en sèrie o de vaixells procedents de països les lleis dels quals no exigeixin aquesta forma de documentació.

2. Per tal que es pugui inscriure o anotar en el Registre qualsevol altre acte, negoci jurídic o resolució judicial o administrativa relativa al vaixell, és necessari que la persona que l'atorgui o aquella contra la qual s'adreça tingui prèviament inscrit el seu dret.

3. Llevat que del Registre en resultin càrregues vigents, el foli real del vaixell es cancel·la mitjançant una diligència de tancament a continuació de l'última inscripció, practicada en virtut de comunicació del Registre de vaixells i empreses navilieres que faci constar la baixa del vaixell.

4. Les especialitats registrals per a les situacions de canvi temporal de pavelló es regulen per reglament.

Article 72. *Publicitat formal.*

1. La secció de vaixells del Registre de béns mobles és pública. Qualsevol persona pot obtenir informació sobre el contingut dels seus assentaments en la forma que es determini reglamentàriament.

2. El domini i l'existència o llibertat de càrregues i gravàmens dels vaixells només es pot acreditar en perjudici de tercer per certificació del registrador, llevat del que disposa aquesta Llei per als privilegis marítics.

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

Article 73. *Principi de titulació pública.*

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

2. El notari espanyol o cònsol d'Espanya a l'estranger que autoritzi una escriptura pública o intervingui una pòlissa relativa a vaixells, embarcacions o artefactes navals ha d'obtenir de la secció de vaixells del Registre de béns mobles, amb caràcter previ a l'atorgament, la informació oportuna sobre la situació de domini i càrregues i l'ha de presentar, directament o per testimoni, en la forma i pels mitjans que s'estableixin reglamentàriament.

Article 74. *Principi de legalitat.*

Els registradors qualifiquen sota la seva responsabilitat la legalitat de les formes extrínseques dels documents de tota classe en virtut de la qual se sol·licita la inscripció, així com la capacitat i legitimitat dels qui els atorguin o subscriuguin i la validesa del seu contingut, pel que resulti d'aquests i dels assentaments del Registre.

Article 75. *Principi de legitimitat.*

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

Article 76. *Principi de fe pública registral.*

La inscripció no convalida els actes o contractes que siguin nuls d'acord amb les lleis. La declaració d'inexactitud o nul·litat no perjudica els drets de tercers que reuneixin els requisits que estableix l'article 34 de la Llei hipotecària.

Article 77. *Principi d'inoposabilitat.*

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

Secció 2a De la documentació dels vaixells nacionals

Article 78. *Documentació dels vaixells 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 siguin procedents d'acord amb la legislació nacional i amb els convenis internacionals dels quals Espanya sigui part, tot vaixell nacional ha de portar a bord el certificat de matrícula, la patent de navegació, el rol de despatx i dotació, el llibre de navegació, el quadern de màquines i, si s'escau, el quadern de bitàcola i els certificats d'assegurances, sense perjudici de les excepcions i especialitats existents o que es puguin establir reglamentàriament respecte dels vaixells d'Estat i altres categories determinades d'embarcacions.

2. Els documents que esmenta l'apartat anterior s'han d'ajustar als models que aprovi l'Administració marítima.

3. Reglamentàriament s'estableix un règim simplificat de documentació per als vaixells d'esbarjo o esportius i per a les embarcacions.

Article 79. *Certificat de matrícula.*

El certificat de matrícula reflecteix de forma literal el contingut de l'assentament que consta al full corresponent i s'ha de renovar cada vegada que en aquest es produeixi alguna modificació. El certificat acredita que el vaixell està legalment matriculat a Espanya i s'ha 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 vaixell i que ha estat autoritzat a navegar pels mars enarborant el pavelló nacional. També legitima la identitat al capità o a la persona a la qual s'ha conferit el comandament del vaixell.

Article 81. *Rol de despatx i dotació.*

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

2. El rol ha d'expressar també la identitat, la nacionalitat, el lloc a bord, la titulació, els certificats de capacitat i les dates d'enrolament i desenrolament de tots els membres de la dotació, a més de les especialitats previstes reglamentàriament en consideració a la classe de navegació.

Article 82. *Llibre de navegació.*

A més de les circumstàncies establertes en altres lleis i reglaments, al llibre de navegació s'han d'anotar, per singladures, tots els esdeveniments rellevants que s'han

esdevingut. En particular, s'ha de prendre nota dels actes del capità quan actuï en l'exercici de funcions públiques.

Article 83. *Quadern de bitàcola.*

En els vaixells en què estiguin enrolats dos o més oficials de pont, també s'ha de tenir un llibre, denominat quadern de bitàcola, en el qual els pilots de guàrdia han de registrar totes les vicissituds nàutiques i meteorològiques que es produeixin durant la navegació.

Article 84. *Quadern de màquines.*

Al quadern de màquines s'ha d'anotar el règim de marxa, el de manteniment, les avaries, les reparacions i, en general, totes les vicissituds que es refereixin al funcionament de les màquines i altres elements i instal·lacions de la competència del departament de màquines.

Article 85. *Forma de portar els llibres.*

1. Els llibres de navegació i els quaderns de màquines i de bitàcola s'han de portar foliats, rubricats i segellats, full per full, per l'autoritat de l'Administració marítima i no han de contenir interlineacions, raspadures ni esmenes. Els assentaments han de ser successius i datats, signats pel capità els del llibre de navegació, pels pilots els del quadern de bitàcola i pel cap del servei de màquines els del quadern de màquines.

2. Reglamentàriament es pot establir un règim d'administració dels llibres mitjançant suport informàtic o altres tècniques de caràcter similar.

Article 86. *Conservació dels llibres.*

1. Els llibres que esmenta l'article anterior s'han de conservar durant un any a partir de l'últim assentament practicat, no obstant qualsevol canvi de nom, matrícula, propietat o pavelló del vaixell.

2. En els supòsits de canvis de propietat o de pavelló, els llibres s'han de depositar a les oficines de l'Administració marítima de l'últim port de matrícula.

Article 87. *Publicitat dels llibres.*

El capità ha d'expedir una còpia certificada dels assentaments pertinents del llibre de navegació a qualsevol persona que al·legui un interès legítim. En cas de negativa, l'interessat es pot dirigir a la Capitania Marítima en l'àmbit de la qual es trobi el vaixell, o aquella de la seva matrícula, a fi que s'obligui el capità o armador a expedir i lliurar pel seu conducte la còpia interessada. La Capitania ha de tramitar aquesta sol·licitud llevat que el sol·licitant no tingui patentment cap interès legítim.

CAPÍTOL III

De la nacionalitat dels vaixells

Article 88. *Abanderament de vaixells.*

L'abanderament és l'acte que atorga el dret a enarborar el pavelló espanyol. Tots els vaixells matriculats en el Registre de vaixells i empreses navilieres han d'estar abanderats a Espanya.

Les condicions per concedir l'abanderament es regeixen pel que disposa la normativa de marina mercant.

Article 89. *Navegació amb pavelló nacional.*

La navegació amb pavelló nacional es duu a terme una vegada s'ha obtingut la patent de navegació. Provisionalment també es pot fer per mitjà de passavant durant el temps necessari per tal que un vaixell adquirit a l'estranger pugui fer els viatges necessaris per arribar a un port nacional.

Article 90. *Efectes de l'abanderament.*

Els vaixells degudament matriculats i abanderats a Espanya tenen, a tots els efectes, la nacionalitat espanyola.

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

1. Fora dels supòsits d'abanderament temporal que preveu aquesta Llei, un vaixell no pot estar simultàniament matriculat en el Registre de vaixells i empreses navilieres i en el Registre de vaixells d'un altre o altres estats.

2. Els vaixells matriculats a Espanya han d'enarborar únicament el pavelló espanyol i no el poden canviar sinó a través del procediment establert per a la baixa en la normativa corresponent.

Article 92. *Pèrdua de nacionalitat de procedència.*

1. No s'autoritza la matrícula o passavant d'un vaixell fins que l'autoritat del registre estranger anterior hagi acreditat la baixa mitjançant el lliurament del certificat corresponent.

2. Tanmateix, es pot dur a terme la inscripció o es pot concedir el passavant, quan l'autoritat del registre de procedència hagi lliurat un certificat que acrediti que el vaixell causarà baixa en aquest registre en el mateix moment i en la mateixa data en què es practiqui la nova alta.

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

1. Llevat del que disposa l'article 484, no s'autoritza la baixa del vaixell en el Registre de vaixells i empreses navilieres per al seu registre definitiu a l'estranger tret que s'hagin cancel·lat prèviament totes les hipoteques i altres càrregues i gravàmens inscrits en la secció de vaixells del Registre de béns mobles, o que s'hagi fet constar en el mateix Registre el consentiment per escrit de tots els titulars d'aquestes hipoteques, càrregues o gravàmens.

2. Així mateix, l'adquisició del pavelló espanyol queda 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 vaixells nacionals arrendats per un resident fora d'Espanya poden ser autoritzats per abanderar-se temporalment a l'Estat de residència de l'arrendatari, mentre duri el contracte d'arrendament.

2. Recíprocament, els vaixells estrangers agafats en arrendament per residents a Espanya poden ser autoritzats a enarborar el pavelló espanyol durant el temps de vigència del contracte.

3. El règim de canvi temporal de pavelló previst en aquesta Llei també és aplicable als contractes diferents de l'arrendament que produeixin l'efecte de transmetre temporalment la possessió del vaixell.

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

1. En el cas d'abanderament temporal de vaixells a Espanya, el Registre de vaixells i empreses navilieres no practica l'anotació temporal al full d'assentament mentre no

comprovi la suspensió de la nacionalitat i del dret a enarborar el pavelló en el registre de procedència.

2. L'Administració marítima ha de notificar a l'Estat de pavelló anterior el moment en què es produeixi 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'autoritza el canvi temporal de pavelló als vaixells matriculats a Espanya mentre no s'hagin cancel·lat totes les hipoteques i altres càrregues i gravàmens inscrits o no s'hagi obtingut el consentiment per escrit dels titulars d'aquestes hipoteques, càrregues o gravàmens, i en tot cas cal atènyer-se a la normativa comunitària i convencional aplicable, en particular al que preveu el Conveni internacional sobre els privilegis marítics 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 vaixells i empreses navilieres ha d'anotar al full d'assentament corresponent al vaixell, amb comunicació a la secció de vaixells del Registre de béns mobles, l'Estat el pavelló del qual el vaixell ha estat autoritzat a enarborar temporalment. Així mateix, ha de requerir a l'autoritat encarregada del registre de l'Estat el pavelló del qual ha estat autoritzat a enarborar el vaixell que faci constar en aquest registre per nota de referència que el vaixell està inscrit a Espanya.

3. La concessió temporal del pavelló espanyol a vaixells estrangers queda condicionada a la presentació pels interessats, davant el Registre de vaixells i empreses navilieres, de la certificació emesa pel registre de procedència que acrediti 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 afecta la determinació de la llei aplicable a les hipoteques i altres gravàmens inscrits, que continua sent la del registre que tenia el vaixell en constituir-se la hipoteca i altres càrregues i gravàmens.

CAPÍTOL IV

De la seguretat dels vaixells i de les societats de classificació

Article 97. Requisits de seguretat dels vaixells nacionals.

Els requisits de seguretat i els relatius a la prevenció de la contaminació dels vaixells i embarcacions nacionals es determinen i es controlen d'acord amb la naturalesa i finalitat dels serveis que prestin i de la navegació que efectuïn.

Article 98. Control de la seguretat dels vaixells.

El control tècnic dels requisits de seguretat i dels exigibles per prevenir la contaminació el duen a terme els òrgans competents de l'Administració marítima, mitjançant els plans i programes d'inspecció i control que s'estableixin reglamentàriament.

Article 99. Cost de les inspeccions.

Les inspeccions de vaixells o embarcacions, sigui quina sigui la seva naturalesa i finalitat, s'efectuen amb càrrec a l'armador, llevat que aquestes siguin injustificades.

Article 100. Paralització del vaixell.

Quan de les inspeccions o els controls que esmenten els articles anteriors resulti que el vaixell o l'embarcació no està en condicions de navegabilitat o no compleix la normativa de seguretat i contaminació, pot ser suspès en la prestació dels seus serveis o en la realització de les seves navegacions fins que l'armador hagi reparat els defectes.

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

1. L'Administració marítima atorga els corresponents certificats de seguretat i de prevenció de contaminació als vaixells i les embarcacions nacionals que reuneixin les condicions que preveu la legislació aplicable.

2. L'Administració marítima pot autoritzar a les organitzacions reconegudes la realització de les actuacions materials i, si s'escau, 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 vaixells s'han d'exhibir a bord, en un lloc ben visible i de fàcil accés.

Article 103. *Efecte dels certificats.*

1. Els certificats expedits pressuposen el correcte estat del vaixell amb referència al seu objecte, llevat que hi hagi una prova en contra.

2. La manca o el venciment dels certificats implica per al vaixell la impossibilitat de navegar o de prestar els serveis als quals està destinat, llevat de les excepcions que es puguin establir reglamentàriament per a circumstàncies especials.

3. La responsabilitat per la manca o el venciment dels certificats del vaixell és de l'armador del vaixell 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 vaixells estrangers.*

L'Administració marítima ha d'inspeccionar els vaixells i les embarcacions estrangers ancorats als ports nacionals en els casos que preveuen els tractats i convenis internacionals, les disposicions de la Unió Europea i, en tot cas, quan hi hagi dubtes raonables sobre les seves condicions de navegabilitat o sobre les relatives a la protecció del medi ambient marí o sobre el compliment del Conveni sobre el treball marítim.

Article 105. *Detenció de vaixells estrangers.*

D'acord amb el que estableix la normativa aplicable, en els casos en què de la inspecció resulti que la navegació o el servei del vaixell o embarcació no es pot fer en les condicions de seguretat degudes per a les persones a bord i per al medi ambient, l'Administració marítima en pot impedir la sortida i la realització de la seva activitat, o pot adoptar les mesures oportunes, fins que se solucionin els defectes trobats, i n'ha 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 vaixell o qualsevol de les seves parts o pertinences compleix el que estableixen les regles de classe corresponents.

2. Les societats de classificació responen dels danys i perjudicis que es causin als qui contractin amb elles i que siguin conseqüència de la manca de diligència d'aquelles en la inspecció del vaixell i en l'emissió del certificat.

3. La responsabilitat de les societats de classificació enfront de tercers es determina d'acord amb el dret comú, sense perjudici de la normativa internacional i comunitària que sigui aplicable.

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

Reglamentàriament es determinen 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 vaixell, a canvi d'un preu. Els materials poden ser aportats, tots o una part, per qualsevol dels contractants.

2. Llevat del que preveu l'apartat 4 de l'article 113, les normes d'aquest capítol només són aplicables en defecte de pacte lliurement convingut per les parts.

3. Les normes d'aquest capítol són d'aplicació supletòria als contractes de reparació o remodelació naval quan la importància d'aquestes ho justifiqui.

Article 109. *Forma del contracte.*

El contracte de construcció naval ha de constar per escrit i, per a la seva inscripció en el Registre de béns mobles, s'ha d'eleva a escriptura pública.

Article 110. *Adquisició del domini.*

1. La propietat del vaixell en construcció correspon al constructor fins al moment del seu lliurament al comitent, llevat que les parts acordin diferir-la a un moment posterior.

2. Els materials i l'equip subministrats pel comitent es consideren de la seva propietat fins al moment en què s'incorporin al vaixell.

Article 111. *Obligació de construir.*

La construcció del vaixell s'ha de fer de conformitat amb les característiques pactades en el contracte i, si s'escau, en les especificacions i els plans, i en cas de discrepància preval el contracte sobre les especificacions, i aquestes sobre els plans.

Article 112. *Obligació de lliurament i recepció.*

1. El vaixell s'ha de lliurar en el lloc i en la data pactats, una vegada s'hagin complert les proves de mar i les altres condicions, i s'ha d'acompanyar dels documents necessaris per al seu despatx.

2. El retard culpable que superi els trenta dies dóna lloc a la indemnització de perjudicis, i si supera els cent vuitanta dies, a la resolució del contracte, si la demora, en tots dos casos, és irraonable.

3. El comitent es pot negar a rebre el vaixell en cas d'incompliment greu de les especificacions pactades que no es derivin directament o indirectament d'actes o omissions que li siguin imputables, sense detriment del seu dret a exercir les accions que li corresponguin.

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

Article 113. *Responsabilitat del constructor.*

1. El constructor ha de reparar els defectes del vaixell que no siguin manifestos o no s'hagin pogut apreciar raonablement durant la construcció o en el moment del lliurament, sempre que siguin denunciats dins de l'any següent a aquest. Aquesta obligació no s'estén als vicis que siguin conseqüència de la mala qualitat o el disseny inadequat dels materials o els elements aportats pel comitent.

2. Quan els vicis o defectes facin el vaixell inadequat per al seu ús normal, el comitent pot optar per la resolució del contracte.

3. El que disposa aquest article no exclou l'obligació del constructor d'indemnitzar danys i perjudicis, si escau, llevat de disposició contractual diversa.

4. La responsabilitat establerta a l'apartat 1 d'aquest article no és susceptible d'exoneració en cas de dol o culpa greu del constructor.

Article 114. *Pagament del preu.*

1. El preu s'ha d'abonar en el moment del lliurament. Si s'han convingut pagaments parcials a mesura que avancin els treballs, el comitent pot sol·licitar al constructor la certificació corresponent.

2. En cas de pèrdua del vaixell durant la construcció, el constructor no pot exigir el pagament del preu, llevat que la destrucció provingui de la mala qualitat o inadequació dels materials o elements subministrats pel comitent, o bé hagi concorregut morositat en rebre'l.

3. Si es pacta la constitució per part del comitent d'una garantia a favor del constructor que cobreixi la seva obligació de pagament del preu, l'incompliment d'aquesta permet al constructor rescindir el contracte o exigir-ne el compliment i, en tots 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 prescriuen al cap de tres anys del lliurament del vaixell.

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

Article 116. *Embarcacions i artefactes navals.*

El que disposa aquest capítol és 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 vaixell comprèn les seves parts integrants i pertinences, tant si es troben a bord com si no. També pot comprendre els accessoris.

2. Als fins anteriors, forma part del contracte un inventari detallat que identifiqui tots els elements que són objecte de venda amb el vaixell. A manca d'inventari o insuficiència d'aquest, s'entén comprès en la venda el que resulti de la secció de vaixells del Registre de béns mobles.

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

1. El contracte de compravenda de vaixell ha de constar per escrit.

2. El comprador adquireix la propietat del vaixell mitjançant el seu lliurament.

3. Per tal que tingui efecte enfront de tercers, s'ha d'inscriure en el Registre de béns mobles, i s'ha de formalitzar en escriptura pública.

4. En els supòsits en què les parts pretenguin elevar el contracte a escriptura pública, amb caràcter previ a la seva protocol·lització, el notari o cònsol ha d'obtenir del Registre de béns mobles la informació oportuna sobre la situació de domini i càrregues, en la forma i pels mitjans que s'estableixin reglamentàriament.

Article 119. *Riscos i sanejament.*

1. La pèrdua i el deteriorament que pot patir el vaixell abans que se'n faci el lliurament és suportat pel venedor, llevat de pacte en contra. Una vegada fet el lliurament, és de compte del comprador.

2. El venedor ha de respondre del sanejament per evicció i vicis o defectes ocults, sempre que aquests es descobreixin en el termini de tres mesos des del lliurament material del vaixell i el comprador els notifiqui de manera fefaent al venedor en el termini de cinc dies des que els descobreixi.

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 la mesura que ho permeti la seva naturalesa respectiva, les disposicions anteriors també són aplicables a les embarcacions i els artefactes navals, així com a qualsevol altre negoci jurídic translatiu del domini del vaixell.

CAPÍTOL VII

Dels drets de garantia sobre el vaixell

Secció 1a Dels privilegis marítims

Article 122. *Règim jurídic dels privilegis marítims.*

1. Els privilegis marítims es regeixen 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 vaixell sense necessitat de publicitat registral, el segueixen malgrat el canvi de propietat, matrícula o pavelló i gaudeixen de preferència sobre les hipoteques i altres càrregues i gravàmens inscrits, sigui quina sigui la data de la seva inscripció, sense que cap altre crèdit es pugui anteposar a aquests privilegis, a excepció dels que esmenta l'article 486 i de les despeses que s'hagin d'abonar a l'Administració marítima per la remoció de vaixells naufragats o enfonsats.

3. Aquest règim és aplicable a vaixells, embarcacions i artefactes navals.

Article 123. *Privilegis sobre la flota.*

1. Quan no sigui possible determinar el vaixell a bord del qual ha nascut el privilegi relatiu als sous i altres quantitats deguts al capità i altres membres de la dotació del vaixell derivats del seu contracte d'embarcament, de l'article 4.1.a del Conveni internacional sobre els privilegis marítims i la hipoteca naval, perquè s'han generat els crèdits en diferents vaixells explotats per la mateixa empresa o grup empresarial, el privilegi arriba a tots ells.

2. El privilegi marítim que esmenta aquest article s'extingeix amb el crèdit garantit i a més pel transcurs d'un any, llevat que, abans del venciment d'aquest termini, s'hagi iniciat un procediment d'execució per a la venda judicial d'algun dels vaixells a bord dels quals ha nascut el crèdit privilegiat o s'hagi embargat preventivament.

3. El termini d'un any que fixa l'apartat anterior comença a córrer des del moment en què s'extingeix 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, pot recaure també sobre el vaixell qualsevol altre privilegi reconegut pel dret comú o les lleis especials, però aquests privilegis, sigui quin sigui el rang de prelación que li atorguin les lleis que els reconeguin, són graduats després de les hipoteques i altres càrregues i gravàmens inscrits.

2. Així mateix, en els termes previstos a la normativa de la Unió Europea o als tractats aplicables i, si no, amb subjecció al principi de reciprocitat, es poden reconèixer altres privilegis diferents dels que preveu l'article 4 del Conveni internacional sobre els privilegis marítims i la hipoteca naval, que gravin vaixells estrangers d'acord amb la llei del pavelló. La graduació d'aquests crèdits ha de respectar, en tot cas, l'ordre de prelación establert a 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 vaixell, 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 vaixells, les embarcacions i els artefactes navals, fins i tot en construcció, poden ser objecte d'hipoteca naval d'acord amb les disposicions d'aquesta llei i amb el Conveni internacional sobre els privilegis marítims i la hipoteca naval.

2. En la mesura que ho permeti la naturalesa respectiva, les disposicions d'aquesta secció també són aplicables a les embarcacions i els artefactes navals.

Article 127. *Efectes de la hipoteca.*

La hipoteca naval subjecta directament i immediatament el vaixell sobre el qual s'imposa, sigui quin sigui el seu posseïdor, al compliment de les obligacions per a la seguretat de les quals va ser constituïda.

Article 128. *Constitució de la hipoteca.*

Per tal que la hipoteca naval quedi vàlidament constituïda es pot atorgar en escriptura pública o en document privat i s'ha d'inscriure en el Registre de béns mobles.

Article 129. *Forma de constitució.*

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

2. La hipoteca naval també es pot constituir 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 poden constituir una hipoteca els propietaris que tinguin la lliure disposició dels seus béns o, en cas que no la tinguin, els qui hi estiguin autoritzats d'acord amb la llei.

2. Els qui d'acord amb l'apartat anterior tenen la facultat de constituir una hipoteca ho poden fer per si mateixos o per mitjà d'un apoderat amb poder especial.

3. La hipoteca sobre vaixells en construcció també la pot constituir el comitent si se li ha concedit especialment aquesta facultat.

Article 131. *Hipoteca sobre vaixell en construcció.*

Per tal que es pugui inscriure la hipoteca sobre un vaixell en construcció és indispensable que hi estigui invertida la tercera part de la quantitat en què s'hagi pressupostat el valor total del casc i que la propietat del vaixell figuri inscrita en el Registre de béns mobles.

Article 132. *Contingut del document de constitució.*

1. En tot contracte en què es constitueixi hipoteca naval s'ha de fer constar:

- a) El creditor, el deutor i, si s'escau, l'hipotecant no deutor, i s'han d'especificar totes les circumstàncies personals que exigeix la legislació hipotecària.
- b) L'import del crèdit garantit amb hipoteca i de les sumes a què, si s'escau, es faci extensiu el gravamen per costes i despeses d'execució i pels interessos remuneratoris i de demora i altres despeses.
- c) La data de venciment del capital i del pagament dels interessos.
- d) La descripció del vaixell i totes les dades d'identificació que preveu l'apartat 5 de l'article 60 que constin, amb indicació, si s'escau, que el vaixell està en construcció.
- e) El valor o estima que es fa del vaixell i que, si s'escau, pugui servir com a tipus per a la subhasta; i els domicilis que el deutor i, eventualment, l'hipotecant no deutor designin per a requeriments i notificacions.
- f) Les quantitats de què respon cada vaixell, en cas que se n'hipotequin dos o més en garantia d'un sol crèdit.
- g) Les circumstàncies que es determinin reglamentàriament en cas d'hipoteca en garantia de títols, sigui quina sigui la seva denominació.
- h) Les altres estipulacions que estableixin els contractants sobre interessos, assegurances, venciment anticipat i extensió i qualsevol altra que considerin convenient.

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

Es pot pactar que la hipoteca assecuri interessos remuneratoris fins a cinc anys i interessos de demora fins al mateix termini.

Article 133. *Contingut de la inscripció.*

En la inscripció de la hipoteca s'han de fer constar les circumstàncies expressades a l'article anterior que tinguin transcendència real, així com les altres exigides per la legislació hipotecària.

Article 134. *Extensió de la hipoteca.*

1. Llevat del que disposa l'apartat 2 de l'article 62, la hipoteca comprèn tant les parts integrants del vaixell com les seves pertinences, però no els seus accessoris.

2. La hipoteca també s'estén, llevat de pacte exprés en contra, a les indemnitzacions per danys materials ocasionats al vaixell 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 sofertes pel vaixell com per pèrdua total d'aquest.

3. Es pot pactar l'extensió a llicències vinculades al vaixell en la mesura i les condicions que ho permetin les disposicions que en regulin la concessió.

4. La hipoteca naval subsisteix íntegra mentre no es cancel·li respecte de cada vaixell sobre la totalitat d'aquest, encara que es redueixi l'obligació garantida, i sobre qualsevol part del vaixell que es conservi, encara que la restant hagi desaparegut.

Article 135. *Notificació de la hipoteca.*

El creditor hipotecari en qualsevol moment pot notificar fefaentment l'existència de la hipoteca a l'assegurador del vaixell. Un cop rebuda la notificació, l'assegurador no pot pagar cap quantitat a l'assegurat com a indemnització per la pèrdua del vaixell o avaries no reparades si no té el consentiment exprés del creditor hipotecari.

Article 136. *Assegurament del vaixell.*

Si la indemnització de l'assegurança, en cas de sinistre, s'ha exclòs expressament de la hipoteca, el deutor queda en llibertat d'assegurar la propietat del vaixell d'acord amb les disposicions d'aquesta Llei, i el creditor el seu crèdit hipotecari, però sense que l'assegurança en la seva totalitat, i per tots dos conceptes, pugui excedir mai el valor del vaixell assegurat, llevat que es refereixin a riscos diferents.

Si l'excedeix, i per aquesta causa és necessari procedir a reduir l'assegurança, la reducció s'ha de fer primerament en la del propietari i després en la del creditor hipotecari.

Article 137. *Dret de preferència.*

1. La hipoteca naval gaudeix de preferència des del moment de la inscripció en el Registre de béns mobles. Es considera data de la inscripció per a tots els efectes que aquesta hagi de produir la de l'assentament de presentació, que ha de constar a la inscripció mateixa.

2. Per determinar la preferència entre dues o més inscripcions d'una mateixa data relatives a un mateix vaixell, cal atènyer-se a l'hora de presentació en el Registre dels títols respectius.

Article 138. *Crèdits refaccionaris.*

1. Per tal que els crèdits refaccionaris es puguin fer valer enfront de tercers, és necessari que figurin inscrits o anotats en el Registre de béns mobles.

2. L'anotació es regeix quant a títols, circumstàncies i concurrència amb càrregues o drets reals inscrits pel que disposa per a aquests crèdits la legislació hipotecària, en allò que sigui aplicable als vaixells.

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

Article 139. *Dret de retenció.*

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

2. Aquest dret de retenció s'extingeix quan el constructor o reparador perd la possessió del vaixell per causa diferent a la del seu embargament preventiu o executiu.

3. Si en el moment de la venda forçosa el vaixell està en possessió del constructor o reparador, aquest ha de lliurar al comprador la possessió del vaixell, però pot obtenir el pagament del seu crèdit amb el producte de la venda una vegada satisfets els dels titulars dels privilegis marítims enumerats a l'article 4 del Conveni internacional sobre els privilegis marítims i la hipoteca naval, i abans dels crèdits hipotecaris i altres gravàmens inscrits o anotats.

4. El que disposa aquest article només és aplicable respecte al constructor quan en virtut de pacte la propietat del vaixell pertanyi al comitent.

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

El creditor amb hipoteca naval pot exercir el seu dret contra el vaixell o vaixells adscrits a la seva 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'hagi pactat.
- b) Quan el deutor sigui declarat en concurs.
- c) Quan el vaixell hipotecat pateixi un deteriorament que l'inutilitzi definitivament per navegar.
- d) Quan hi hagi dos o més vaixells adscrits al compliment d'una mateixa obligació i s'esdevingui la pèrdua o el deteriorament que inutilitzi definitivament per navegar qualsevol dels vaixells, llevat de pacte en contra.
- e) Quan es compleixin les condicions pactades com a resolutòries de l'obligació garantida, i totes les que produeixin l'efecte de fer exigible el capital o els interessos.

Article 141. *Execució de la hipoteca naval.*

L'acció per exigir el pagament dels deutes garantits per hipoteca naval, així com tot el que està relacionat amb el procediment a seguir i amb la competència per conèixer aquest procediment, està subjecta al que disposa el capítol V del títol IV del llibre tercer de la Llei d'enjudiciament civil, llevat de les especialitats que estableix aquesta Llei.

Article 142. *Prescripció.*

1. L'acció hipotecària naval prescriu al cap de tres anys, comptats des que es pugui exercir, d'acord amb les prescripcions d'aquesta Llei.
2. El titular registral del vaixell pot sol·licitar la cancel·lació per caducitat de la inscripció d'hipoteca, un cop transcorreguts sis anys des del venciment, si no consta que se n'ha fet una novació, s'ha interromput la prescripció o s'ha exercitat l'acció hipotecària.

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

El reconeixement i l'execució pels tribunals espanyols de les hipoteques i els gravàmens reals constituïts sobre vaixells estrangers queden subordinats al compliment dels requisits següents:

- a) Que s'hagin constituït i inscrit en un registre públic de conformitat amb la legislació de l'Estat en què estigui matriculat el vaixell.
- b) Que el registre esmentat, de conformitat amb les lleis de l'Estat de matrícula del vaixell, pugui ser lliurement consultat pel públic i que es pugui sol·licitar i obtenir del registrador extractes i còpies dels seus assentaments o dels documents que hi figurin.
- c) Que en el registre o en alguns dels documents indicats a l'apartat b) s'especifiqui, com a mínim, el nom i l'adreça de la persona a favor de la qual s'hagi constituït la hipoteca o el gravamen, o el fet que aquesta garantia ha estat constituïda al portador, l'import màxim garantit, si la legislació de l'Estat de matrícula estableix aquest requisit o si aquest 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, determinin el seu rang respecte d'altres hipoteques i gravàmens inscrits.

Article 144. *Dret supletori.*

En tot allò que no preveu aquest capítol és 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, tant si n'és el propietari com si no, té la possessió d'un vaixell o embarcació, directament o a través dels seus dependents, i el dedica a la navegació en el seu propi nom i sota la seva responsabilitat.

2. S'entén per navilier o empresa naviliera la persona física o jurídica que, utilitzant vaixells mercants propis o aliens, es dedica a la seva explotació, encara que això no constitueixi la seva activitat principal, en qualsevol modalitat admesa pels usos internacionals.

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

Article 146. *Inscripció en el Registre Mercantil.*

L'armador que dediqui el vaixell a la navegació amb fins empresarials s'ha d'inscriure en el Registre Mercantil.

Article 147. *Inscripció en el Registre de béns mobles.*

1. L'armador no propietari pot inscriure aquesta condició en el Registre de béns mobles.

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

- a) El nom o designació social de l'armador.
- b) El títol jurídic que legitima la possessió del vaixell.
- c) La durada de la situació jurídica esmentada.
- d) Qualsevol altre requisit que es determini reglamentàriament.

3. El propietari del vaixell està facultat per sol·licitar la inscripció de l'armador no propietari.

Article 148. *Presumpció d'armador.*

1. A manca d'inscripció en un altre sentit i llevat que hi hagi una prova en contra que mai no perjudica un tercer de bona fe, es considera armador el propietari que figuri inscrit en el Registre de béns mobles.

2. En el cas de vaixells i embarcacions dedicades exclusivament a la navegació esportiva o d'esbarjo, a manca d'inscripció en un altre sentit, té la consideració d'armador la persona que aparegui com a propietari en el Registre de béns mobles o, si no, en el Registre de vaixells i empreses navilieres, sense que valgui prova en contra.

3. Si el vaixell no figura inscrit o si l'embarcació no està ni inscrita ni matriculada, s'entén que l'armador n'és el propietari.

Article 149. *Responsabilitat de l'armador.*

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

CAPÍTOL II

Del condomini naval

Article 150. *Condomini naval.*

S'entén per condomini naval la copropietat d'un vaixell o embarcació quan tingui com a finalitat la seva explotació mercantil, i es regeix per les disposicions d'aquest capítol.

Article 151. *Facultats de la majoria.*

Per a la realització de qualsevol acte o negoci jurídic d'administració, disposició o gravamen del vaixell en condomini naval, n'hi ha prou amb l'acord dels copropietaris que representin la majoria de les quotes de la copropietat. Un sol copropietari pot ostentar aquesta majoria.

Article 152. *Drets de la minoria.*

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

2. Quan la manca de participació o oposició es refereixi a la decisió de dur a terme qualsevol acte o negoci jurídic d'administració o disposició, designació d'administrador o obres de reparació del vaixell, el copropietari té dret a separar-se del condomini, transmetent la seva quota als copropietaris restants que acceptin la seva adquisició, pel valor fixat de comú acord, a manca d'aquest per taxació de pèrit designat per totes dues parts, i a manca de tot això, pel jutge. Si cap no accepta, pot sol·licitar la seva venda en subhasta pública.

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

1. En cas de designació d'un o diversos administradors, aquests tenen la consideració legal de factor mercantil i ostenten les facultats d'administració i representació consegüents, en forma mancomunada o solidària, segons s'hagi expressat en el seu nomenament.

2. La designació de l'administrador es pot fer constar en el Registre de béns mobles.

3. Qualsevol limitació o restricció de les facultats esmentades a l'apartat primer és ineficaç enfront de tercer.

Article 154. *Drets sobre la quota indivisa.*

Tot copropietari pot efectuar sobre la seva quota qualsevol acte de disposició o gravamen, a excepció de la hipoteca naval, que només pot recaure sobre la totalitat del vaixell i requereix 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 tenen dret de tempteig i retracte i, si són més d'un els qui decideixen exercir aquests drets, l'adquireixen en proporció a la seva quota indivisa respectiva.

2. El dret de tempteig es pot exercir en el termini de nou dies naturals des del següent a aquell en què es notifiqui 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 és procedent quan la venda s'hagi fet sense la notificació anterior o en condicions diferents de les notificades; i es pot exercir en el mateix termini comptat des del dia en què es tingui coneixement de la venda ja feta i, en tot cas, des de la seva inscripció en el Registre de béns mobles.

4. Per poder exercir el dret de tempteig i el de retracte, l'adquirent o els acquirents han de consignar el preu de la venda, davant notari o en un establiment destinat a aquest fi.

CAPÍTOL III

De la dotació

Article 156. *Concepte de dotació.*

1. La dotació comprèn el conjunt de persones empleades a bord d'un vaixell en qualsevol dels seus departaments o serveis, ja sigui contractada directament per l'armador o per tercers.

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

Article 157. *Àmbit d'aplicació.*

1. Les disposicions d'aquest capítol s'apliquen als membres de les dotacions que prestin els seus serveis en vaixells nacionals destinats a la navegació marítima amb una finalitat empresarial.

2. Les disposicions d'aquest capítol són aplicables, en la forma que es determini reglamentàriament, a vaixells destinats a altres activitats, així com a embarcacions o artefactes navals, en la mesura que siguin conformes a la naturalesa de l'activitat, sense perjudici de les excepcions i especialitats existents respecte dels adscrits al servei 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 vaixells i embarcacions mercants espanyols si no ha obtingut el document d'identitat del marí (DIM) o la llibreta marítima, llevat de casos d'urgència degudament justificats.

Pel que fa als estrangers, per al seu embarcament han d'estar en possessió del document nacional d'identitat del marí, que li ha d'estendre el país de la seva nacionalitat, o han d'embarcar amb un permís especial que li atorgui el capità del vaixell.

2. Les condicions per a la inscripció i emissió de la llibreta marítima, així com la forma i el contingut d'aquests actes i documents, es regulen per reglament.

Article 159. *Embarcament i desembarcament.*

1. L'embarcament o desembarcament del personal dels vaixells nacionals s'ha d'efectuar amb la intervenció de l'Administració marítima, i els ha d'efectuar el capità del vaixell als ports estrangers, els quals han de procedir a practicar 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 perjudici dels supòsits d'autodespatx que es prevegin reglamentàriament, de conformitat amb el que estableix l'article 18.

Article 160. *Classificació del personal de bord.*

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

Article 161. *Dotacions mínimes de seguretat.*

1. El nombre de membres de la dotació dels vaixells i les seves condicions d'aptitud i capacitat professional han de ser les adequades per garantir en tot moment la seguretat del vaixell i de la navegació, així com la protecció del medi marí.

2. L'Administració marítima estableix per a cada vaixell nacional la dotació mínima de seguretat tenint en compte les seves circumstàncies tècniques, de navegació i de trànsit, així com el règim i l'organització del treball a bord.

3. L'Administració marítima expedeix un «Certificat de dotació mínima de seguretat», que s'ha de portar a bord i s'ha d'exhibir davant les autoritats de l'Estat del port que visiti el vaixell i que el sol·licitin.

Article 162. *Nacionalitat de les dotacions.*

El capità i el primer oficial de coberta dels vaixells nacionals han de tenir la nacionalitat d'un Estat membre de l'Espai Econòmic Europeu, tret dels supòsits en què l'Administració marítima estableixi que aquestes ocupacions han de ser exercides per ciutadans de nacionalitat espanyola perquè impliquen l'exercici efectiu de manera habitual de prerrogatives de poder públic que no representin una part molt reduïda de les seves activitats. A aquests efectes, els nacionals de tercers estats que siguin familiars d'un ciutadà de la Unió Europea o d'un nacional d'un Estat membre de l'Espai Econòmic Europeu s'assimilen a aquests, sempre que compleixin els requisits que s'estableixin reglamentàriament.

La resta de la dotació, en el cas de vaixells mercants, ha de ser de nacionalitat espanyola o d'un altre Estat membre de l'Espai Econòmic Europeu, almenys en un 50%.

Article 163. *Professionals del sector pesquer.*

El que estableix aquest capítol s'entén sense perjudici de les normes sobre idoneïtat, titulació, acreditació de la capacitat professional i Registre de professionals del sector pesquer, establertes a la normativa de la Unió Europea i a la legislació de pesca marítima de l'Estat.

Article 164. *Contractació de dotacions.*

1. Cap operació de contractació de dotacions en un vaixell no pot comportar que la gent de mar pagui una remuneració qualsevol, directament o indirectament, a una persona física o jurídica.

2. Els agents o representants d'armadors estrangers que contractin a Espanya marins nacionals o residents per prestar serveis en vaixells estrangers són responsables solidaris amb aquests armadors del compliment del contracte subscrit. A més, estan obligats a concertar una assegurança mercantil que atorgui indemnitzacions d'una quantia similar a les que estableix 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 compleixin aquest requisit.

Secció 1a De la titulació, certificació i inspecció

Article 165. *Titulació i certificació obligatòria.*

1. El comandament i la prefectura dels vaixells, així com l'exercici en aquests del càrrec d'oficial, només es pot encomanar als qui disposin del títol professional degut que acrediti la concurrència dels requisits necessaris pel que fa a l'edat, l'aptitud física, la formació i la competència, que corresponguin a cada departament i categoria de conformitat amb el que preveuen els tractats i reglaments aplicables.

2. A més d'altres supòsits que es prevegin reglamentàriament, han de disposar d'un certificat de capacitació especial tots els membres de la dotació que hagin d'exercir funcions relatives al maneig de la càrrega en vaixells tanc dedicats al transport de petroli o altres substàncies especialment perilloses o contaminants, o qualsevol altra de relacionada amb la seguretat de la navegació.

Article 166. *Expedició i registre de títols i certificats.*

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

2. L'Administració marítima ha de mantenir un registre de tots els títols i certificats emesos, ratificats o reconeguts. L'accés i el règim d'aquesta publicitat es determinen reglamentàriament, de conformitat amb el que estableixen els tractats.

Article 167. *Obligacions dels armadors.*

1. Els armadors han de contractar els membres de la dotació entre persones que disposin de la titulació o certificació exigible i estiguin familiaritzades amb les funcions específiques que s'han de desenvolupar a bord, així com amb les instal·lacions, els equips, els procediments i les característiques del vaixell al qual siguin assignats.

2. Els armadors també s'han d'assegurar que es compleixen els requisits sobre dotacions mínimes de seguretat i que el personal enrolat pot coordinar les seves activitats de manera eficaç en situacions d'emergència.

3. Els armadors han de comprovar que a bord hi ha els títols, els certificats i altra documentació pertinent dels membres de la dotació dels seus vaixells, i que a bord també hi ha a disposició del capità i dels oficials els textos que recullen els canvis que es vagin produint en les reglamentacions nacionals i internacionals sobre seguretat marítima i protecció del medi marí.

4. L'Administració marítima ha d'adoptar les mesures necessàries per exigir als armadors el compliment de les obligacions que preveu aquest article, en la forma prevista reglamentàriament.

Article 168. *Control i inspecció de vaixells nacionals.*

1. Els inspectors de l'Administració marítima han de verificar que els membres de la dotació posseeixen efectivament els títols o certificats que són exigibles per prestar els seus serveis a bord, i que estan en les degudes condicions per a la realització segura 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 ha de disposar el que convingui per desenrolar d'ofici els qui no compleixen el que preveu l'apartat anterior, sense que aquesta circumstància doni lloc a l'extinció dels contractes de treball, i, si es tracta d'un lloc a bord dels consignats al Certificat de dotació mínima de seguretat, ha de prohibir la sortida del vaixell fins que sigui substituït per una altra persona que compleixi els requisits exigibles.

Article 169. *Control de vaixells estrangers als ports nacionals.*

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

Article 170. *Detenció de vaixells estrangers.*

1. Sempre que es trobin anomalies en els títols i certificats de la dotació que, segons el parer d'un inspector, puguin comportar un perill per a les persones, els béns o el medi ambient, la Capitania Marítima de la qual depengui n'ha d'informar immediatament per escrit el capità del vaixell i el cònsol, el representant diplomàtic més proper o l'Administració marítima del país del pavelló, amb la finalitat que es puguin adoptar les prevencions que pertocuin.

2. De conformitat amb el que preveu la normativa aplicable, l'Administració marítima ha d'adoptar les mesures necessàries per impedir que el vaixell es faci a la mar fins que

no s'hagin solucionat els defectes de titulació o de competència en la mesura suficient per eliminar els perills que esmenta l'apartat anterior.

Secció 2a Del capità

Article 171. Concepte, designació i caràcters.

Des que és designat com a tal, el capità ostenta el comandament i la direcció del vaixell, així com la prefectura de la seva 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 perjudici de les indemnitzacions que siguin procedents d'acord amb la legislació laboral.

Article 173. Requisits i substitució en el càrrec.

1. Els capitans han de posseir el títol professional que acrediti la seva perícia, capacitat i condicions necessàries per manar i dirigir el vaixell, segons estableixin les lleis o els reglaments específics.

2. En cas de mort, absència, malaltia o un altre impediment sobrevingut al capità durant la navegació, ha d'assumir el comandament del vaixell l'oficial de coberta de més jerarquia, qui, al seu torn, ha de ser reemplaçat pels oficials del mateix departament que el segueixin en categoria. En darrera instància, el comandament del vaixell ha de ser assumit pels oficials que pertanyen al departament de màquines, consecutivament segons la seva jerarquia.

Article 174. Deure d'obediència als vaixells d'Estat.

1. Llevat de casos de força major degudament justificats, els capitans dels vaixells nacionals han d'obeir tota ordre o instrucció impartida per un vaixell d'Estat espanyol.

2. Aquest deure subsisteix fins i tot quan els vaixells no es trobin 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 a l'estranger.

En tots els casos en què, d'acord amb el que disposa aquesta Llei, el capità hagi de fer una actuació davant un cònsol d'Espanya i no n'hi hagi al lloc, l'ha d'efectuar davant l'autoritat local i, si no és possible, davant un notari o fedatari públic, independentment de la seva ratificació davant el primer cònsol espanyol que trobi en el curs de les seves escales següents.

Article 176. Condició d'autoritat pública.

1. El capità té a bord la condició d'autoritat pública i ha de complir i fer complir tota obligació que legalment o reglamentàriament se li imposi per raó del càrrec, en especial la de mantenir l'ordre i la seguretat a bord.

2. A aquest efecte, el capità pot adoptar totes les mesures de policia que consideri necessàries per mantenir l'ordre en el vaixell, així com per garantir la seguretat de tots els qui es trobin a bord. Els membres de la dotació i altres persones embarcades han d'acatar les ordres del capità, sense perjudici del seu dret a efectuar les reclamacions que considerin pertinents davant l'autoritat administrativa o judicial competent una vegada arribat el vaixell a port.

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

1. Els capitans dels vaixells estan obligats a consignar al llibre de navegació els fets comesos per persones que es trobin a bord durant la navegació i que, segons el seu parer, puguin ser constitutius d'infracció penal o administrativa.
2. L'assentament ha de ser subscrit pel capità i per l'interessat o, en cas que aquest s'hi negui, per dos testimonis.
3. Quan s'arribi a port s'ha de lliurar una còpia compulsada del que s'ha consignat al llibre de navegació i, si s'escau, 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. Correspon al capità exercir a bord els mateixos deures i les mateixes facultats que un encarregat del Registre Civil respecte dels fets i actes inscripcionals que s'esdevinguin durant un viatge marítim i que afectin l'estat civil de les persones embarcades.
2. Les actes dels naixements o defuncions que s'esdevinguin a bord durant la navegació, així com les dels matrimonis celebrats en perill de mort, les ha d'estendre el capità al llibre de navegació ajustant el seu contingut al que disposa la Llei de Registre Civil.
3. En cas de desaparició de persones durant la navegació, ha d'instruir la informació sumària pertinent, i ha de consignar al llibre de navegació les circumstàncies principals de la desaparició i les mesures de recerca i salvament adoptades.

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

1. El capità ha d'autoritzar el testament marítim i ha de rebre el testament tancat en els casos i amb les formalitats que disposa sobre aquesta matèria el Codi civil, i n'ha de deixar constància al llibre de navegació. També hi ha de fer constar el lliurament del testament hològraf.
2. Quan mori a bord una persona, i a manca de metge enrolat, correspon al capità l'extensió del certificat de defunció, però no ho pot fer abans que hagin transcorregut vint-i-quatre hores a partir del moment en què, al seu entendre, hagin aparegut senyals inequívocs de mort. En tot cas el capità ha d'aixecar l'inventari dels seus papers i les seves pertinences, amb l'assistència de dos oficials del vaixell i dos testimonis, que preferentment han de ser passatgers.

Article 180. *Destí dels cadàvers.*

1. Si, una vegada estès el certificat de defunció, el vaixell no ha arribat a port, el capità l'ha de conservar, per a la qual cosa ha d'adoptar les mesures que exigeixin les circumstàncies. Una vegada arribat al primer port espanyol, l'ha de posar a disposició de les autoritats de sanitat exterior que, amb la col·laboració de l'Administració marítima, han d'adoptar les mesures pertinents. Amb el mateix fi, el cadàver s'ha de posar a disposició de l'Administració marítima corresponent, i se n'ha de donar comunicació al cònsol espanyol en cas que s'atraqui en un port estranger.
2. No obstant això, si no se'n pot garantir la conservació adequada a bord, el capità pot disposar el llançament al mar del cadàver.
3. Del llançament del cadàver se n'ha de deixar constància al llibre de navegació, on s'ha d'expressar la data, l'hora i la situació geogràfica, el fet que s'ha amortallat i llastat segons l'ús mariner i en presència, almenys, de dos testimonis, que s'han d'identificar i han de signar en el llibre de navegació.

Article 181. *Lliurament de béns i de documentació.*

1. Els béns inventariats i l'inventari respectiu, 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 lliurats pel capità a l'Administració marítima o a l'autoritat consular, segons correspongui, del primer port, i s'ha de deixar constància de les circumstàncies del lliurament al llibre de navegació.

2. Els assentaments que, sobre aquestes matèries, faci el capità al llibre 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 vaixell, del qual assumeix el govern efectiu quan ho consideri oportú i, en particular, en els supòsits que preveu l'apartat següent, i li són aplicables pel que fa a la seva responsabilitat i autoritat les disposicions previstes a les normes internacionals de gestió de la seguretat operacional del vaixell i la prevenció de la contaminació.

2. El capità ha d'acudir al pont i ha d'assumir directament el govern del vaixell en les recalades, les maniobres d'arribada i sortida de port i, en general, en totes les circumstàncies en què resulti notablement incrementat el risc de la navegació, sense perjudici dels descansos necessaris per al manteniment de les seves aptituds físiques.

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

Article 183. *Perill, abandonament del vaixell i salvament.*

1. En cas de mal temps o de risc de naufragi, el capità ha d'adoptar totes les mesures que cregui necessàries per procurar la seguretat del vaixell i la salvació de les persones i dels béns, cercant resguard, efectuant arribada forçosa o recorrent sense demora a la sol·licitud de salvament, que pot contractar si és necessari.

2. El capità no ha d'abandonar el vaixell en perill sinó després que hagi perdut l'esperança de salvar-lo i una vegada hagi adoptat les mesures oportunes per salvar les persones, els béns i els documents oficials que hi hagi a bord.

3. El capità està obligat a acudir en auxili de les vides humanes que estiguin en perill al mar, sempre que ho pugui fer sense greu perill per al vaixell, la seva dotació o els seus passatgers, i ha de deixar constància en tot cas de les accions al llibre de navegació.

Article 184. *Primacia del criteri professional.*

1. Ni l'armador, ni el noliejador ni qualsevol altra persona amb interès en el vaixell o en la seva càrrega han de posar impediments o restriccions al capità del vaixell per tal que adopti o executi qualsevol decisió que, segons el seu parer professional, sigui necessària per a la seguretat de la vida humana al mar i la protecció del medi marí.

2. Els armadors no poden acomiadar el capità ni adoptar contra ell altres mesures de naturalesa sancionadora pel fet que s'hagi vist obligat a apartar-se de les seves instruccions davant la necessitat d'obrar de la manera més adequada per a la salvaguarda de la seguretat, d'acord amb el criteri professional propi d'un marí competent.

Article 185. *Poder de representació de l'armador.*

1. El capità ostenta la representació de l'armador per contreure a compte d'aquest totes les obligacions relatives a les necessitats ordinàries del vaixell.

2. L'armador està obligat a complir aquestes obligacions sense que calgui al·legar abús de confiança o transgressió de les facultats conferides.

3. Queda protegida la responsabilitat que incumbeixi al capità enfront de l'armador pels actes i contractes realitzats contravenint les legítimes i expresses instruccions impartides per aquest.

4. El capità està activament i passivament legitimat per comparèixer com a representant de l'armador en tots els procediments judicials o administratius relatius al vaixell del seu comandament.

Article 186. *Obligació de comunicar accidents.*

1. Els capitans dels vaixells nacionals han de comunicar, immediatament i pel mitjà més ràpid possible, a la Capitania Marítima o autoritat consular més pròxima tot accident de navegació esdevingut al vaixell o causat per aquest, tot episodi de contaminació produït o observat i qualsevol altra novetat extraordinària i d'importància que afecti la seguretat de la navegació o del medi ambient marí.

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

Article 187. *Protesta de mar.*

1. El capità pot aixecar una protesta de mar quan s'hagin esdevingut fets dels quals es pugui deduir la seva responsabilitat. A aquest efecte, ha de redactar una acta per recollir els fets esdevinguts tal com estiguin anotats al llibre de navegació, i hi ha d'afegir els comentaris que consideri oportuns.

2. L'acta de protesta s'ha de conservar juntament amb el llibre de navegació i se n'ha de lliurar inexcusablement una còpia compulsada a tots els interessats en els fets esdevinguts d'acord amb el que disposa l'article 87.

TÍTOL IV

Dels contractes d'utilització del vaixell

CAPÍTOL I

Del contracte d'arrendament de vaixell

Article 188. *Concepte.*

Pel contracte d'arrendament de vaixell l'arrendador s'obliga, a canvi d'un preu cert, a lliurar un vaixell determinat a l'arrendatari per tal que aquest l'utilitzi temporalment d'acord amb el que s'ha pactat o, si no s'ha pactat res, segons la seva naturalesa i les seves característiques.

Article 189. *Forma del contracte.*

El contracte d'arrendament de vaixell ha de constar per escrit.

Article 190. *Oposabilitat davant tercers.*

Per tal que es pugui oposar a tercers de bona fe, el contracte d'arrendament del vaixell ha de figurar inscrit en el Registre de béns mobles.

Article 191. *Lliurament del vaixell.*

1. L'arrendador està obligat a lliurar el vaixell arrendat i els seus pertrets en les condicions que especifica el contracte i, en tot allò que no preveu, en les adequades per a l'ús pactat.

2. El lliurament s'ha de dur a terme en el lloc i el temps que fixa el contracte.

Article 192. *Estat de navegabilitat en el lliurament.*

1. Llevat de pacte en contra, l'arrendador ha de lliurar el vaixell en estat de navegabilitat i té a càrrec seu les reparacions que es derivin de vici propi del vaixell.
2. L'arrendador ha de respondre enfront de l'arrendatari dels perjudicis causats per defectes de navegabilitat, llevat que provi que el vici no es va poder descobrir amb l'aplicació d'una diligència raonable.
3. Aquest precepte té caràcter imperatiu en els contractes d'arrendament de vaixells i embarcacions l'ús exclusiu dels quals sigui l'esbarjo, la pràctica de l'esport sense propòsit lucratiu o la pesca no professional.

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

1. L'arrendatari està obligat a utilitzar el vaixell arrendat de conformitat amb el que s'ha pactat en el contracte i, en tot allò que no preveu, d'acord amb les característiques tècniques del vaixell.
2. Igualment està obligat a pagar el preu pactat en el temps i el lloc convinguts.

Article 194. *Obligació de mantenir el vaixell en estat de navegabilitat.*

1. L'arrendatari està obligat, durant el temps de durada del contracte, a mantenir el vaixell en estat de navegabilitat. Així mateix, està obligat a informar l'arrendador dels danys soferts pel vaixell que afectin o puguin afectar la seva classificació. L'arrendador pot inspeccionar el vaixell en qualsevol moment per comprovar-ne l'estat, sense perjudicar la seva explotació normal, i les despeses ocasionades van a costa seva.
2. En els contractes d'arrendament dels vaixells i les embarcacions que esmenta l'apartat 3 de l'article 192, són a càrrec de l'arrendador les reparacions necessàries per mantenir l'embarcació en estat de navegabilitat, llevat de les degudes a culpa de l'arrendatari. És nul qualsevol pacte que exoneri l'arrendador, totalment o parcialment, d'aquesta obligació.

Article 195. *Obligació de restituir el vaixell a la terminació del contracte.*

1. L'arrendatari està obligat a restituir el vaixell en el moment pactat en el contracte. Si no el restitueix en el termini previst, ha d'indemnitzar a l'arrendador els danys i perjudicis que aquest experimenti pel retard. No obstant això i llevat de pacte en contra, el contracte s'entén prorrogat durant el període d'excés que resulti de la durada de l'últim viatge en curs ordenat raonablement per l'arrendatari.
2. L'arrendatari ha de restituir el vaixell en el lloc convingut i, a manca de pacte, en el mateix en què es va lliurar el vaixell.
3. El vaixell s'ha de restituir en l'estat en què estava quan es va lliurar a l'arrendatari, llevat del desgast normal derivat de l'ús pactat.

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

En cas d'alienació del vaixell, l'adquirent queda subrogat en el contracte d'arrendament existent, sempre que estigui inscrit en el Registre de béns mobles o en conegui efectivament l'existència en el moment de la compravenda. Si passa altrament, queda extingit el contracte, independentment del dret de l'arrendatari a ser indemnitzat per l'arrendador. En tot cas, l'adquirent ha de respectar el viatge en curs d'execució en el moment de la transmissió.

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

L'arrendatari està obligat a mantenir indemne l'arrendador de qualsevol càrrega i dret a favor de tercers que neixi amb motiu de l'ús del vaixell arrendat.

Article 198. *Interrupcions en l'ús del vaixell arrendat.*

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

2. En els contractes d'arrendament dels vaixells i embarcacions que esmenta l'apartat 3 de l'article 192, aquesta impossibilitat d'utilització dóna 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 perjudicis que li puguin correspondre.

3. Quan la interrupció en l'ús del vaixell o embarcació arrendat es produeixi a causa de reclamacions contra l'arrendador, l'arrendatari té dret a ser indemnitzat pels danys i perjudicis que siguin conseqüència de la retenció.

Article 199. *Subarrendament del vaixell i cessió de l'arrendament.*

1. L'arrendatari no pot subarrendar el vaixell 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 aplica el que disposen els articles 189 i 190.

Article 200. *Obligacions de l'arrendatari que subarrenda.*

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

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

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

La cessió consentida del contracte d'arrendament produeix 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 vaixell prescriuen en el termini d'un any, comptat des de la data de terminació del contracte, o de la devolució del vaixell si és posterior. El termini no comença a comptar per a les accions derivades del que disposa l'article 197 sinó des que l'arrendador es veu obligat a suportar la càrrega o el dret de què es tracti.

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 lliurar-les al destinatari en el port o lloc de destí.

Article 204. *Noliejament per temps i per viatge.*

1. El noliejament, quan es refereixi a tota la cabuda del vaixell o a una part d'aquesta, es pot concertar per temps o per viatge. En el noliejament per temps el portador es compromet a fer tots els viatges que el noliejador ordeni durant el període pactat, dins dels límits acordats. En el noliejament per viatge, el portador es compromet a fer un o diversos viatges determinats.

2. El noliejador per temps assumeix la gestió comercial del vaixell i, llevat de pacte en un altre sentit, són del seu compte totes les despeses variables d'exploració. En el noliejament per viatge les despeses esmentades són a compte del portador, tret que es pacti d'una altra manera.

3. En els casos anteriors, les parts es poden 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, la seva mesura o la seva classe. En aquest cas, les condicions del contracte poden figurar en el coneixement d'embarcament o un altre document similar.

Article 206. *Subnoliejament.*

Llevat de disposició expressa de la pòlissa en contra, el noliejador per temps o viatge del vaixell pot subrogar a un tercer els drets i les obligacions que se'n deriven, sense perjudici de seguir sent responsable del seu compliment davant el portador.

Article 207. *Contractació del transport pel noliejador.*

El noliejador per temps o viatge també pot subscriure en el seu propi nom contractes de noliejament per al transport de mercaderies determinades en règim de coneixement d'embarcament amb tercers. En aquest cas, el portador i el noliejador són responsables solidàriament enfront de tercers dels danys i les avaries de les mercaderies transportades, d'acord amb el que estableix la secció 9a d'aquest capítol, sense perjudici del dret de retorn entre ells que correspongui d'acord amb la pòlissa de noliejament.

Article 208. *Contractes de volum.*

El contracte també es pot referir al transport d'un conjunt de mercaderies en diversos vaixells o diversos viatges, i en aquest cas s'apliquen les disposicions referents al noliejament per viatge a cadascun dels pactats, llevat de pacte divers entre les parts.

Article 209. *Transport multimodal.*

Si el contracte de transport comprèn la utilització de mitjans de transport diferents del marítim, les normes d'aquest capítol només s'apliquen a la fase marítima del transport, i les altres fases es regulen per la normativa específica que els correspongui sempre que aquesta tingui caràcter imperatiu.

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

En els casos en què es contracti la disponibilitat d'un vaixell per a fins diferents del transport de mercaderies, s'apliquen les disposicions reguladores del noliejament que es refereixen a la posada a disposició i ús del vaixell, així com al noli i la seva extinció anticipada, en la mesura que siguin compatibles amb la finalitat del contracte subscrit.

Secció 2a De les obligacions del portador

Article 211. Posada a disposició del vaixell.

El portador ha de posar el vaixell a disposició del noliejador o carregador en el port i en la data convinguts. Si el contracte es refereix a un vaixell determinat, aquest no es pot substituir per un altre, llevat de pacte exprés que ho autoritzi.

Article 212. Navegabilitat del vaixell.

1. El portador ha de tenir cura que el vaixell es trobi en l'estat de navegabilitat adequat per rebre el carregament a bord i transportar-lo amb seguretat a destí, tenint en compte les circumstàncies previsibles del viatge projectat, les seves fases i la naturalesa del carregament contractat.

2. L'estat de navegabilitat ha d'existir en el moment d'emprendre el viatge, o cadascun dels viatges que inclogui el contracte. En el moment de rebre el carregament a bord, el vaixell s'ha de trobar, almenys, en un estat que el faci capaç de conservar les mercaderies amb seguretat.

3. El portador ha d'exercir una diligència raonable per mantenir el vaixell en l'estat de navegabilitat adequat durant el temps de vigència del contracte.

Article 213. Característiques del vaixell.

A més del que disposa l'article anterior pel que fa a l'estat de navegabilitat, el vaixell ha de posseir les condicions fixades en el contracte quant a nacionalitat, classificació, velocitat, consum, capacitat i altres característiques. Si el vaixell no en compleix alguna, el noliejador pot exigir la indemnització pels perjudicis que se li irroguin, llevat que l'incompliment frustri la finalitat perseguida en contractar, cas en el qual, a més, pot resoldre el contracte.

Article 214. Manca de posada a disposició.

El noliejador pot resoldre el contracte si el vaixell no està a la seva disposició en la data convinguda. A més, pot reclamar una indemnització pels perjudicis soferts si l'incompliment es deu a culpa del portador.

Article 215. Port pactat.

El vaixell s'ha de posar a disposició del noliejador o carregador en el port convingut en el contracte, i es pressuposa, llevat que hi hagi una prova en contra, que totes dues parts en coneixien les característiques a l'hora de contractar. Si el port convingut és d'accés impossible o insegur per al vaixell, qualsevol de les parts pot resoldre el contracte, llevat que la impossibilitat o inseguretat siguin només temporals, cas en el qual estan obligades a esperar un temps raonable per tal que se solucioni 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, ha de triar en un termini oportú un port segur i accessible per al vaixell. Si el port no reuneix aquestes condicions, el portador en pot exigir la designació d'un altre dins de la mateixa àrea per al compliment del contracte i, si el noliejador no ho fa, pot resoldre el contracte, sense perjudici de reclamar una indemnització pels perjudicis. El mateix dret correspon al portador si el noliejador no designa tempestivament el port triat.

2. Si el vaixell pateix avaries com a conseqüència de l'entrada i estada en un port insegur designat pel noliejador, aquest n'és responsable, llevat que provi que el capità no va actuar amb la diligència nàutica exigible a un capità competent. En el noliejament per temps, aquesta disposició és aplicable amb relació a tots els ports que el noliejador designi durant la vigència del contracte.

Article 217. *Moll o lloc de càrrega.*

1. Llevat de pacte en contra, el noliejador pot designar el moll o lloc de càrrega al qual s'ha de dirigir el vaixell dins del port de posada a disposició, sempre que sigui segur i accessible per al vaixell abans, durant, i després de carregar. Si aquesta designació no s'ha fet en un termini raonable, el portador pot mantenir el vaixell fondejat en espera d'ordres o dirigir-lo a un moll o lloc de càrrega usual per a les mercaderies de què es tracti, i el temps transcorregut és a càrrec del noliejador.

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, qui ha d'informar de la seva elecció al carregador amb antelació suficient.

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

Article 218. *Operacions de càrrega i estiba.*

1. Llevat de pacte en contra, el noliejador o carregador ha de col·locar les mercaderies al costat del vaixell i n'ha de dur a terme la càrrega i l'estiba a costa i risc seu, amb la diligència adequada que exigeixi la naturalesa de les mercaderies i el viatge que s'ha de fer.

2. No són aplicables les regles anteriors en el noliejament per al transport de mercaderies determinades en règim de coneixement d'embarcament, en què el portador assumeix, llevat de pacte en contra, la realització a costa i risc seu de les operacions de càrrega i estiba.

3. Encara que es pacti que la càrrega i l'estiba siguin efectuades a costa i risc del noliejador o carregador, el portador és responsable de les conseqüències derivades d'una estiba defectuosa que comprometí la seguretat del viatge.

Article 219. *Càrrega sobre coberta.*

El portador pot embarcar mercaderia sobre coberta sempre que el noliejador ho accepti expressament o sigui conforme als usos o les reglamentacions en vigor.

Article 220. *Realització del viatge.*

El portador ha d'emprendre el viatge i realitzar-lo fins al punt de destí sense demora innecessària i per la ruta pactada o, si no se n'ha pactat cap, per la més apropiada segons les circumstàncies. Igualment ha de custodiar les mercaderies transportades durant totes les fases del viatge d'una manera adequada a la seva naturalesa i les seves circumstàncies, i les ha de lliurar al destinatari en el punt de destí final.

Article 221. *Retard en l'inici del viatge.*

El portador és responsable dels danys i perjudicis que s'ocasionin pel retard injustificat a l'hora d'emprendre el viatge.

Article 222. *Desviació.*

El portador és responsable dels danys i perjudicis que s'ocasionin per la desviació del vaixell de la ruta pactada o, si no se n'ha pactat cap, de la més apropiada segons les circumstàncies, tret que aquesta desviació es faci per salvar vides humanes o per qualsevol altra causa raonable i justificada que no derivi de l'estat d'innavegabilitat inicial del vaixell.

Article 223. *Deure de custòdia.*

El portador és responsable per la pèrdua o els danys que pateixin les mercaderies com a conseqüència de la infracció del deure de custòdia d'acord amb el que preceptua la secció 9a d'aquest capítol.

Article 224. *Arribada per inhabilitació del vaixell.*

1. Si per avaria del vaixell o una altra causa que l'inhabiliti per navegar el viatge queda interromput en un port diferent del de destí, el portador ha de custodiar les mercaderies mentre es reparen les causes que han provocat l'arribada. Si el vaixell queda inhabilitat definitivament o el retard pot perjudicar greument el carregament, el portador ha de proveir a costa seva el transport fins al destí pactat. Si el portador no ho fa, les mercaderies no meriten cap noli.

2. El que estableix l'apartat anterior s'entén sense perjudici del que sigui procedent en avaria grossa i de la responsabilitat que pugui incumbir al portador pel retard o la pèrdua de les mercaderies d'acord amb la secció 7a d'aquest capítol, si la causa de la innavegabilitat del vaixell li és imputable.

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

Article 225. *Seguretat del port.*

1. Si el port de destí designat en el contracte no és accessible en condicions de seguretat per al vaixell, el portador el pot dirigir al port convenient més proper i pot exigir que s'accepti allà el lliurament de les mercaderies. No pot fer ús d'aquesta facultat si l'obstacle per a l'accés és només temporal, cas en el qual ha d'esperar que se solucioni en un temps raonable.

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

3. Si la causa de la inseguretat existeix en el moment de contractar i el port de destí figura en el contracte, el portador ha de suportar les despeses que ocasioni la descàrrega en un port diferent del pactat, llevat que les circumstàncies permetin 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 ha de comunicar sense demora al destinatari, i en tot cas al noliejador, el desviament al port més proper.

Article 226. *Determinació del moll.*

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

Article 227. *Operacions de desestiba i descàrrega.*

1. El noliejador o receptor ha de desestibar i descarregar sense demora les mercaderies a costa i risc seu, així com retirar-les del costat del vaixell. Les parts poden establir pactes expressos diversos sobre aquestes operacions.

2. No són aplicables les regles de l'apartat anterior en el noliejament per al transport de mercaderies determinades en règim de coneixement d'embarcament, en què el portador assumeix, llevat de pacte en contra, la realització a costa i risc seu de les operacions de desestiba i descàrrega.

Article 228. *Obligació de lliurament.*

El portador ha de lliurar, sense demora i d'acord amb el que s'ha pactat, les mercaderies transportades al destinatari legítimament per rebre-les. Si aquest no es presenta o rebutja el lliurament, el portador pot emmagatzemar, a costa del destinatari, les mercaderies fins al seu lliurament o recórrer al seu dipòsit judicial.

Secció 3a Dels deures del noliejador

Article 229. Presentació de les mercaderies per al seu embarcament.

1. El noliejador ha de posar les mercaderies al costat del vaixell per al seu embarcament, llevat que s'hagi pactat una altra forma de lliurar les mercaderies per al transport. Si no ho fa així, el portador pot resoldre el contracte una vegada transcorregut el termini d'estaria, i reclamar a més la indemnització pels perjudicis soferts.

2. En el noliejament per al transport de mercaderies determinades en règim de coneixement d'embarcament, el portador pot tenir per resolt el contracte si la mercaderia no li és lliurada en un termini que en permeti l'embarcament durant l'estada usual del vaixell en port, sempre que hagi avisat prèviament el carregador. A més, en aquest cas, pot reclamar la indemnització pels perjudicis derivats de l'incompliment del termini.

Article 230. Noli sobre buit.

El noliejador que no carregui la totalitat de les mercaderies contractades ha pagar el noli de la quantitat que deixi d'embarcar, llevat que el portador hagi pres una altra càrrega per completar la capacitat del vaixell.

Article 231. Embarcament clandestí.

1. No es poden embarcar mercaderies d'una classe diferent de la contractada, llevat que sigui possible fer-ho sense cap perjudici per al portador i altres carregadors. En aquest últim cas, el portador pot exigir el noli que correspongui usualment a la mercaderia embarcada.

2. Si s'embarquen mercaderies diferents sense notificar-ho al portador, el noliejador és responsable de tots els danys i perjudicis que se'n derivin per al portador o altres carregadors, sense perjudici de l'obligació d'abonar el noli que correspongui. El portador pot desembarcar les mercaderies si és convenient per evitar perjudicis greus al vaixell o al carregament.

Article 232. Embarcament de mercaderies perilloses.

1. No es poden embarcar mercaderies perilloses sense una declaració prèvia de la seva naturalesa al portador, i sense el consentiment d'aquest per al seu transport, i en qualsevol cas han de ser marcades i etiquetades pel carregador d'acord amb les normes vigents per a cada classe d'aquestes mercaderies.

2. Si el noliejador embarca mercaderies perilloses i viola el que disposa l'apartat anterior, és responsable davant el portador i davant els altres carregadors de tots els danys i perjudicis causats; a més, aquestes mercaderies en tot moment poden ser desembarcades, destruïdes o transformades en inofensives si ho exigeixen les circumstàncies, sense dret a indemnització.

3. Fins i tot en el cas que l'embarcament de mercaderies perilloses s'hagi declarat correctament, aquestes poden 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, tret que el portador sigui responsable de la situació de perill d'acord amb el que disposa la secció 7a, o bé quan sigui procedent el seu abonament en avaria grossa.

Article 233. Càlcul i meritació del noli.

El noli es calcula en la forma pactada en el contracte i, si no se n'ha pactat cap, d'acord amb les regles següents:

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

b) En el noliejament per temps el noli es merita dia a dia durant tot el temps que el vaixell estigui a disposició del noliejador en condicions que en permetin la utilització efectiva per aquest.

Article 234. *Noli de les mercaderies perdudes o avariades.*

1. Llevat de pacte en contra, no meriten noli les mercaderies perdudes durant el viatge tret que la pèrdua es degui a la seva naturalesa, vici propi o defecte d'embalatge. Si la pèrdua és parcial i el noli s'ha pactat segons el pes o la mesura de les mercaderies, no merita noli la part perduda.

2. Les mercaderies avariades meriten el noli pactat, sense que es puguin 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 pot pactar que el noli sigui pagador pel destinatari de les mercaderies fent-ho constar així en el coneixement d'embarcament o en la carta de port. En aquest cas, el destinatari està obligat a pagar el noli si accepta o retira les mercaderies en destí. Si el destinatari refusa o no retira les mercaderies ha d'abonar el noli el contractant del transport. Aquest també ha d'abonar la part del noli que el portador no hagi percebut del destinatari malgrat haver exercit els drets de retenció o dipòsit que li atorga l'article 237.

Article 236. *Privilegi del crèdit pel noli.*

Les mercaderies transportades estan adscrites preferentment al pagament del noli, les demores i altres despeses ocasionades pel seu transport fins al seu lliurament i durant els quinze dies posteriors, llevat que en aquest últim termini s'hagin transmès per títol onerós a un tercer de bona fe.

Article 237. *Retenció i dipòsit.*

1. El portador té dret a retenir en poder seu les mercaderies transportades mentre no percebi el noli, les demores i altres despeses ocasionades pel seu transport. No es pot exercir aquest dret en contra del destinatari que no sigui el noliejador, llevat que en el coneixement o la carta de port hi consti la menció que el noli és pagador en destí.

2. Així mateix, pot acudir a l'expedient de dipòsit i venda de mercaderies o equipatges i sol·licitar a un notari la venda de les mercaderies, amb la mateixa limitació amb referència al destinatari no noliejador.

Article 238. *Retenció o dipòsit en el noliejament per temps.*

En el noliejament per temps, el portador pot retenir o dipositar les mercaderies per impagament de nolis quan pertanyin al noliejador. En cas que siguin propietat de tercers que hagin contractat el transport amb el noliejador, el portador només pot retenir o dipositar les mercaderies per l'import dels nolis que aquells deguin encara al noliejador.

Secció 4a De les estaries i demores

Article 239. *Còmput del termini d'estaria.*

1. Si en el contracte s'estableix un termini d'estaria per a la càrrega o descàrrega de les mercaderies, aquest es computa excloent-ne els dies que siguin festius segons el calendari oficial o els usos del port de què es tracti, llevat de pacte en contra. Si no s'estableix un termini determinat, l'estaria dura el termini usual segons les condicions del vaixell, el port i les mercaderies.

2. Tampoc no es computen com a temps d'estaria, llevat de pacte en contra, els períodes en què sigui impossible treballar, per causes fortuïtes, en la respectiva operació de càrrega o descàrrega.

Article 240. *Inici del còmput d'estaria.*

El còmput de l'estaria s'inicia, llevat de pacte en contra, quan el vaixell hagi arribat al moll o lloc de càrrega o descàrrega designat, estigui preparat per fer aquestes operacions i el noliejador o la persona designada en el contracte hagi rebut la comunicació oportuna.

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

1. Si el període d'estaria acaba sense que hagin finalitzat les operacions de càrrega o descàrrega, comença automàticament a comptar el període de demora.

2. El noliejador ha d'abonar la quantitat fixada en el contracte pel temps de demora produït. Si el seu import no s'ha pactat, s'ha de pagar una quantitat igual a la que s'hagi fixat tenint en compte els usos del trànsit per a vaixells de característiques semblants amb un carregament i viatge similars.

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

La durada del termini de demores s'ha de fixar a la pòlissa i, si no s'ha fixat, dura tots els dies laborables que tingui el període d'estaria. El còmput de les demores es fa per hores i dies consecutius, i se suspèn només quan sigui impossible carregar o descarregar per causes imputables a l'operativitat del vaixell.

Article 243. *Detenció ulterior del vaixell.*

Si el període de demores expira sense que s'hagi finalitzat la càrrega o descàrrega, el portador pot exigir la indemnització dels perjudicis causats per la ulterior detenció del vaixell sense subjecció a l'import fixat contractualment o legalment per a les demores. No obstant això, el portador també pot emprendre el viatge amb les mercaderies carregades fins a aquest moment, o descarregar-les pel seu compte en la forma més adequada, segons si l'expiració del període de demora ha tingut lloc en el port de càrrega o en el de descàrrega. En el primer cas, pot reclamar el noli sobre buit que correspongui; en el segon, les despeses causades per la descàrrega que no li corresponguin segons el contracte.

Article 244. *Còmput independent dels terminis.*

Llevat de pacte en contra, els terminis d'estaria establerts a la pòlissa per carregar o descarregar es computen independentment l'un de l'altre.

Article 245. *Pagament, privilegi i prescripció.*

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

Secció 5a Del coneixement d'embarcament

Subsecció 1a Del coneixement d'embarcament en suport paper

Article 246. *Obligació de lliurament del coneixement d'embarcament.*

1. Quan les mercaderies ja estiguin a bord del vaixell, el portador, el capità o l'agent del portador han de lliurar al carregador un coneixement d'embarcament, que documenti el dret a la restitució d'aquestes mercaderies en el port de destí.

2. Si el coneixement d'embarcament s'ha emès abans que les mercaderies estiguin a bord del vaixell, el capità ha d'incloure una postil·la en el document, una vegada s'ha

produït l'embarcament, indicant «embarcat» o «embarcades», amb expressió del dia i l'hora en què s'hagi iniciat i aquell en què s'hagi finalitzat la càrrega, o substituir l'anterior per un nou coneixement que expressi que les mercaderies es troben efectivament a bord del vaixell. Si s'emet un nou coneixement s'ha d'esmentar el nom del vaixell.

Article 247. Pluralitat de coneixements.

Si el carregador ho sol·licita en el moment del lliurament de les mercaderies, s'han de lliurar dos o més exemplars originals del coneixement d'embarcament. En aquest cas, en cada coneixement s'ha de fer constar el nombre d'exemplars originals que es lliurin.

Article 248. Mencions obligatòries del coneixement d'embarcament.

1. En el moment de lliurament al carregador, el coneixement d'embarcament ha de contenir les mencions següents:

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

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

3r 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 tinguin. Si ho ha sol·licitat el carregador, s'ha d'incloure el valor que tinguin. Si les mercaderies són perilloses, aquesta menció s'ha de fer constar en el coneixement de forma destacada.

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

Si les mercaderies es poden transportar a coberta, s'ha de fer constar expressament en el coneixement d'embarcament.

4t Els ports de càrrega i descàrrega de les mercaderies i, en cas de transport multimodal, els llocs d'inici i terminació del transport.

5è La data de lliurament de les mercaderies al portador per al seu transport i, si s'ha pactat, la data o el termini de lliurament de les mercaderies al lloc que correspongui.

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

2. El coneixement pot contenir, a més, totes les mencions o estipulacions que hagin pactat vàlidament el carregador i el portador.

Article 249. Signatura del coneixement d'embarcament.

1. El coneixement d'embarcament l'ha de signar el portador o un agent del portador que actuï en nom seu amb poder suficient. Si està signat pel capità del vaixell, es pressuposa que ho fa en nom del portador esmentat en el coneixement.

2. Si el coneixement d'embarcament no identifica suficientment la persona que actua com a portador, s'entén signat a compte de l'armador.

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

1. Els coneixements d'embarcament poden ser al portador, a l'ordre o nominatius.

2. Els coneixements d'embarcament al portador es transmeten mitjançant el seu lliurament, els emesos a l'ordre mitjançant el seu endós i els nominatius mitjançant cessió segons les normes reguladores de la cessió de crèdits no endossables.

Article 251. *Eficàcia translativa.*

La transmissió del coneixement d'embarcament produeix els mateixos efectes que el lliurament de les mercaderies representades, sense perjudici de les accions penals i civils que corresponguin a qui n'hagi estat desposseït il·legítimament. L'adquirent del coneixement d'embarcament adquireix tots els drets i les accions del transmissor sobre les mercaderies, llevat dels acords en matèria de jurisdicció i arbitratge, que requereixen el consentiment de l'adquirent en els termes que assenyala el capítol I del títol IX.

Article 252. *Dret al lliurament de les mercaderies.*

1. El portador ha de lliurar les mercaderies al tenidor legítim del coneixement original, rescatant el document com a prova del fet del lliurament.

2. En cas de lliurament de les mercaderies a una persona no legitimada, el portador ha de respondre enfront del tenidor legítim del coneixement del valor de les mercaderies en el port de destí, sense que pugui limitar la quantia de la responsabilitat.

3. Si a petició del carregador s'ha emès més d'un original del coneixement amb constància a cadascun d'ells del nombre d'exemplars originals, el portador queda alliberat fent el lliurament contra la presentació i el rescat de qualsevol dels exemplars originals, i els altres es consideren amortitzats respecte del portador.

Article 253. *Caràcter de títol executiu.*

El coneixement d'embarcament comporta l'execució de l'obligació de lliurament de les mercaderies lliurades al portador per al seu transport.

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

Quan una persona sigui desposseïda per qualsevol causa d'un coneixement d'embarcament, tant si es tracta d'un coneixement al portador com d'un coneixement endossable, el nou tenidor que l'hagi adquirit entre vius de conformitat amb la llei de circulació del document no està obligat a tornar-lo si el va adquirir de bona fe i sense culpa greu. Queden protegits 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 pot rebutjar el lliurament de les mercaderies al destinatari mentre no li pagui el noli i les demores causades al port de càrrega en els casos següents:

- a) Quan així ho estableixi específicament el coneixement d'embarcament.
- b) Quan el destinatari sigui el mateix noliejador, encara que no esmenti res.

Article 256. *Força probatòria del coneixement d'embarcament.*

1. Llevat que hi hagi una prova en contra, el coneixement d'embarcament fa fe del lliurament de les mercaderies pel carregador al portador per al seu transport i per al seu lliurament en destí amb les característiques i en l'estat que figurin en el mateix document.

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

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 d'embalums i, segons els casos, la quantitat o el

pes declarats pel carregador no coincideixen amb la realitat de les rebudes, ha d'incloure en el coneixement una reserva en què ha de fer 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, ha d'incloure en el coneixement una reserva en què n'ha de fer constar l'estat real. Si no hi ha reserva, es pressuposa que el portador ha rebut les mercaderies en bon estat.

Article 258. *Reserves sense comprovació.*

Si el portador no ha tingut mitjans adequats per comprovar l'exactitud de les declaracions del carregador sobre la naturalesa de les mercaderies, les marques d'identificació, el nombre d'embalums i, segons els casos, la quantitat o el pes, pot incloure en el coneixement la reserva corresponent en la qual ha de fer constar la seva impossibilitat de comprovació o el que raonablement consideri informació exacta.

Article 259. *Eficàcia de les reserves.*

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

Article 260. *Garantia legal del carregador.*

El portador té acció contra el carregador per exigir la indemnització dels danys i perjudicis causats per la inexactitud de les declaracions relatives a les mercaderies lliurades per al seu transport o al seu estat.

Article 261. *Cartes de garantia.*

El pacte entre carregador i portador o la declaració unilateral del primer en què es compromet a indemnitzar el portador pels danys i perjudicis que pugui causar la manca de constància en el coneixement d'embarcament de reserves pel que fa a les dades subministrades pel carregador o pel que fa a l'estat aparent de les mercaderies o dels contenidors, són plenament vàlids i eficaços entre carregador i portador, llevat de mala fe en l'omissió de les reserves amb intenció de perjudicar un tercer, però no produeixen efecte enfront de tercers als qui s'hagi transmès el coneixement.

Subsecció 2a Del coneixement d'embarcament en suport electrònic

Article 262. *Emissió.*

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

2. El contracte entre carregador i portador ha 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; la manera de legitimació del titular del coneixement; la manera de fer constar el lliurament de les mercaderies; i la manera 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 es pot substituir per un altre en suport informàtic, amb l'acord escrit previ entre el tenidor legítim del coneixement i el portador, amb el contingut establert a l'article anterior.

2. En execució del que s'ha acordat, el tenidor legítim del coneixement d'embarcament en suport paper ha de lliurar el coneixement al portador. Si existeixen dos o més exemplars originals, el lliurament ha de comprendre tots els que s'hagin lliurat.

Simultàniament, el portador ha d'emetre el coneixement d'embarcament en suport electrònic, en què s'ha de fer 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 està sotmès al mateix règim i produeix els mateixos efectes que l'emès 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 es pot substituir per un altre en suport paper, amb l'acord escrit previ entre el tenidor legítim del coneixement i el portador.

2. En execució del que s'ha acordat, el portador ha de lliurar al tenidor legítim el coneixement d'embarcament en suport paper, en què ha de fer 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, sigui quin sigui el nou suport, es considera amortitzat a tots els efectes legals.

Secció 6a Del document del transport multimodal

Article 267. *Del document del transport multimodal.*

Al document de transport lliurat per un portador, o per un agent que actuï en nom seu amb poder suficient, en un transport multimodal o combinat li són aplicables les normes que estableix aquesta 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'emetin en ocasió d'un transport marítim no són títols valors.

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

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

La carta de port marítim ha de contenir les mencions establertes 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'apliquen les normes sobre la força probatòria del coneixement d'embarcament i sobre la possibilitat d'inserir reserves.

Article 271. *Lliurament de les mercaderies.*

Quan el portador lliuri una carta de port marítim amb designació del destinatari, aquest té dret al lliurament de les mercaderies en destí sense necessitat de presentar el document.

Secció 8a De l'extinció anticipada del contracte

Article 272. *Supòsits generals d'extinció.*

1. Queda extingit el contracte en els casos següents:

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

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

c) Si, abans de fer-se a la mar el vaixell, el transport contractat es fa impossible per esdeveniments 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 vaixell, es produeix un conflicte armat en què estiguin compromesos el país del port de càrrega o el de descàrrega.

2. En els supòsits anteriors, el portador ha de procedir, si s'escau, a la descàrrega i devolució de les mercaderies carregades. El cost d'aquesta operació l'ha de suportar el noliejador.

Article 273. *Impediment temporal.*

També queda 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 de les parts, que provoca un retard tan prolongat que no és exigible a les parts esperar a la seva desaparició.

Article 274. *Impediments sobrevinguts durant el viatge.*

Si durant el viatge sobrevenen circumstàncies fortuïtes que en fan impossible, il·legal o prohibida la continuació, o un conflicte armat que sotmet el vaixell o carregament a riscos no previstos en contractar, el portador pot arribar al port més convenient a l'interès comú i descarregar-hi les mercaderies, i exigir al noliejador que se'n faci càrrec en aquest lloc. En aquest cas, el portador té dret al noli en proporció a la distància recorreguda. Per al càlcul del noli parcial s'han de tenir 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 del destí pel noliejador.*

En els noliejaments del vaixell complet per viatge, el noliejador pot ordenar la descàrrega en un port diferent del convingut, sempre que això no exposi el vaixell a riscos superiors dels previstos en contractar, i ha de pagar el noli total contractat i les despeses més grans que s'originin.

Article 276. *Venda del vaixell.*

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

2. Si la venda sobrevé una vegada començada la càrrega o quan el vaixell es troba en viatge, el comprador ha de complir els contractes referents a les mercaderies a bord, i se subroguen en els drets i obligacions del portador.

3. No obstant el que disposa l'apartat 1, el comprador del vaixell ha de respectar els noliejaments per temps superior a un any quan conegui la seva existència en el moment d'adquirir el vaixell.

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

Article 277. Règim de responsabilitat.

1. El portador és responsable de tot dany o pèrdua de les mercaderies, així com del retard en el seu lliurament, causats mentre es trobaven sota la seva custòdia, d'acord amb les disposicions que preveu aquesta secció, les quals s'apliquen imperativament a tot contracte de transport marítim.

No tenen efecte les clàusules contractuals que pretenguin directament o indirectament atenuar o anul·lar aquella responsabilitat en perjudici del titular del dret a rebre les mercaderies. Tanmateix, aquestes clàusules, quan estiguin pactades en la pòlissa de noliejament i no comportin exoneració per dol o culpa greu del portador, tenen valor exclusivament en les relacions entre aquest i el noliejador, sense que es puguin oposar, en cap cas, al destinatari que sigui 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 regeixen pel Conveni internacional per a la unificació de certes regles en matèria de coneixements d'embarcament, signat a Brussel·les el 25 d'agost de 1924, els protocols que el modifiquen dels quals Espanya sigui Estat part i aquesta Llei.

Article 278. Portador contractual i portador efectiu.

1. La responsabilitat establerta en aquesta secció s'aplica solidàriament tant a qui es compromet a dur a terme el transport com a qui el duu a terme efectivament amb els seus propis mitjans.

2. En el primer cas, estan compresos els comissionistes de transports, transitaris i altres persones que es comprometin amb el carregador a dur a terme el transport per mitjà d'altres. També estan compresos els noliejadors d'un vaixell que contractin en la forma prevista a l'article 207.

3. En el segon està inclòs, en tot cas, l'armador del vaixell portador.

4. El portador contractual té dret a repetir contra el portador efectiu les indemnitzacions satisfetes en virtut de la responsabilitat que s'estableix per a ell en aquest article. L'acció de repetició del portador contractual contra el portador efectiu està 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 abraça el període des que se'n fa càrrec al port d'origen fins que les posa a disposició del destinatari o la persona designada per aquest al port de destí. En cas que les lleis o els reglaments portuaris imposin forçosament la intervenció d'una empresa o un organisme en les operacions de lliurament de les mercaderies al portador per al transport, o d'aquest últim al destinatari, el portador no respon del període en què les mercaderies estiguin sota la custòdia d'aquestes empreses o organismes.

Article 280. Retard en el lliurament.

Hi ha retard en el lliurament quan les mercaderies no es lliuren al destí en el termini convingut o, si no se n'ha convingut cap, en el termini raonable exigible segons les circumstàncies de fet.

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

En el cas de transport d'animals vius, el portador no respon de la pèrdua, dany o retard derivats dels riscos específics inherents a aquest gènere de transport, sempre que hagi actuat de conformitat amb les instruccions concretes rebudes del carregador. Tanmateix, ha de respondre si el demandant prova que el dany, la pèrdua o el retard es deuen, totalment o parcialment, 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 està limitada, llevat que al coneixement d'embarcament s'hagi declarat el valor real de les mercaderies, a les xifres establertes al Conveni internacional per a la unificació de certes regles en matèria de coneixements d'embarcament i als protocols que el modifiquen dels quals Espanya sigui un Estat part.

2. Si en el transport es fan servir contenidors, safates de càrrega o altres mitjans similars d'agrupació de mercaderies, qualsevol embalum o unitat que s'enumeri al coneixement d'embarcament com a inclòs dins del mitjà d'agrupació esmentat es considera un embalum o una unitat als efectes de limitació de responsabilitat per pèrdua o dany. Si el contenidor o mitjà d'agrupació l'ha subministrat el carregador, es considera un embalum més a aquests efectes. Si al coneixement no es fa constar l'enumeració del contingut, es considera que hi ha un sol embalum.

3. El règim de responsabilitat del portador i la seva limitació s'aplica a tota acció que persegueixi una indemnització per danys o pèrdues experimentats, independentment de quin sigui el procediment en què s'exerceixi l'acció, així com el seu fonament, sigui contractual o extracontractual, i tant si es dirigeix contra el portador com si ho fa contra els auxiliars que aquest utilitzi per tal de complir la seva prestació.

4. El portador no es pot prevaler del dret a limitar la seva responsabilitat quan es provi que el dany o la pèrdua l'ha causat ell mateix, intencionadament o actuant de manera temerària i amb consciència de la seva probabilitat.

De la mateixa manera, els auxiliars del portador no es poden prevaler del dret a limitar la seva responsabilitat quan es provi que el dany o la pèrdua l'han causat ells mateixos, intencionadament o actuant de manera temerària i amb consciència de la seva probabilitat.

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

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

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

3. El règim de responsabilitat del portador i la seva limitació s'aplica a tota acció que persegueixi una indemnització per retards experimentats, independentment de quin sigui el procediment en què s'exerceixi l'acció, així com el seu fonament, sigui contractual o extracontractual, i tant si es dirigeix contra el portador com si ho fa contra els auxiliars que aquest utilitzi a fi de complir la seva prestació.

4. El portador no es pot prevaler del dret a limitar la seva responsabilitat quan es provi que el retard l'ha causat ell mateix, intencionadament o actuant de manera temerària i amb consciència de la seva probabilitat.

De la mateixa manera, els auxiliars del portador no es poden prevaler del dret a limitar la seva responsabilitat quan es provi que el retard l'han causat ells mateixos, intencionadament o actuant de manera temerària i amb consciència de la seva probabilitat.

Article 284. *Portadors successius.*

1. En cas de transport efectuat per portadors successius sota un únic títol, aquests han de ser responsables solidàriament en cas de pèrdua, dany o retard, tret que al coneixement s'hagi pactat expressament que cada portador no ha de respondre dels danys produïts en els trajectes efectuats per algun dels altres portadors. En aquest cas, només és responsable el portador que va assumir el trajecte en què es va produir el dany, la pèrdua o el retard.

2. El portador que indemnitzi el dany, la pèrdua o el retard com a conseqüència de la solidaritat establerta a l'apartat anterior té acció de retorn 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, cal repartir la indemnització entre els diferents portadors en proporció al noli meritat per cadascun.

Article 285. *Protestes.*

1. El destinatari ha de donar al portador o al seu agent un avís escrit de la pèrdua o el dany sofert per les mercaderies en què se'n descriu en termes generals la naturalesa, durant el dia laborable següent al del lliurament. Si la pèrdua o el dany no és aparent, es pot donar l'avís en els tres dies laborables següents al del lliurament. No cal cap avís si el portador i el destinatari han fet una inspecció conjunta de l'estat de les mercaderies.

2. El destinatari ha de donar al portador o al seu agent un avís escrit del retard en el lliurament de les mercaderies en què es descriu en termes generals els danys soferts, en els deu dies laborables següents al del lliurament.

3. Si s'omet l'avís o es dona fora de termini, s'ha de presumir, llevat que hi hagi una prova en contra, que les mercaderies s'han lliurat tal com apareixien descrites al coneixement d'embarcament.

Secció 10a De la prescripció

Article 286. *Prescripció d'accions.*

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

2. En les accions per a la indemnització de pèrdues, avaries o retards soferts per les mercaderies, el termini es compta des del lliurament d'aquestes al destinatari o des del dia en què s'haurien d'haver lliurat.

3. El termini per a la reclamació de nolis, demores i altres despeses del transport es computa de la mateixa manera. Tanmateix, en el noliejament per temps, el termini es compta des del dia en què el noli o altres despeses siguin 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 s'escau, el seu equipatge.

2. Les disposicions d'aquest capítol no s'apliquen al transport amistós ni al passatge clandestí. Tanmateix, s'apliquen als transports gratuïts efectuats per un portador marítim de passatgers.

Article 288. *Mencions del bitllet de passatge.*

1. El portador ha d'estendre inexcusablement el bitllet de passatge, que ha de contenir, almenys, les mencions següents:

- a) Lloc i data d'emissió.
- b) Nom i adreça del portador.
- c) Nom del vaixell.
- d) Classe i número de cabina o de l'acomodament.
- e) Preu del transport o caràcter gratuït d'aquest.
- f) Punt de sortida i destí.
- g) Data i hora d'embarcament, així com l'hora d'arribada o la durada estimada del viatge.
- h) Indicació sumària de la ruta que cal seguir i de les escales previstes.
- i) La resta de condicions en què s'hagi d'efectuar el transport.

2. Per a les embarcacions que prestin serveis portuaris i regulars a l'interior de zones delimitades per les autoritats marítimes, es pot substituir el bitllet de passatge per un tiquet que indiqui el nom del portador, el servei efectuat i l'import.

Article 289. *Emissió del bitllet de passatge.*

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

Article 290. *Estat de navegabilitat.*

1. El portador s'ha de cuidar de posar i conservar el vaixell en estat de navegabilitat i armat, equipat i aprovisionat convenientment per efectuar el transport convingut i per garantir la seguretat i la comoditat dels passatgers a bord, d'acord amb les condicions que siguin habituals en el tipus de viatge contractat.

2. El portador ha de posar a disposició dels passatgers, en el lloc i l'hora convinguts, el vaixell, així com els espais dedicats als de la seva classe i, si s'escau, les places d'acomodament adquirides pels passatgers.

Article 291. *Obligació d'efectuar el viatge.*

El portador ha d'emprendre el viatge i dur-lo a terme fins al punt de destí sense cap demora injustificada i per la ruta pactada o, a falta de pacte, per la més apropiada segons les circumstàncies. Així mateix, ha de prestar els serveis complementaris i l'assistència mèdica en la forma establerta reglamentàriament o pels usos.

Article 292. *Interrupció del viatge.*

Si per avaries del vaixell el viatge s'interromp abans d'arribar al port de destí, el portador ha de córrer amb les despeses de manutenció i allotjament dels passatgers mentre el vaixell es repara. Si el vaixell queda inhabilitat definitivament o el retard pot perjudicar greument els passatgers, el portador ha de proveir a costa seva el transport fins al destí pactat, sense perjudici de les responsabilitats exigibles.

Article 293. *Drets i obligacions del passatger.*

1. El passatger té dret a exigir del portador el compliment de les obligacions que li incumbeixen d'acord amb les normes de la Unió Europea.

2. El passatger ha de pagar el preu del passatge, presentar-se oportunament per a l'embarcament i observar les disposicions establertes per mantenir el bon ordre i la seguretat a bord.

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

El portador ha 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. Tot allò que excedeixi els límits indicats ha de ser objecte d'una estipulació especial, i és obligatori informar prèviament el passatger d'aquestes limitacions d'equipatge i el seu cost.

Article 295. *Equipatge.*

1. Als efectes de l'article anterior, es consideren equipatge els embalums o vehicles de turisme transportats pel portador en virtut d'un contracte de passatge, exclosos els que ho siguin per un contracte de transport de mercaderies o els animals vius.

2. Es considera equipatge de cabina exclusivament el que el passatger tingui a la seva cabina, o al vehicle transportat, o sobre aquest, o el que conservi sota la seva possessió, custòdia o control.

3. Es consideren equipatge de bodega els vehicles de turisme i embalums lliurats al portador. Quan s'admeti l'equipatge, el portador ha de registrar al bitllet o en un taló complementari les dades següents:

- a) Nombre i pes dels embalums o vehicles.
 - b) Nom i seu de l'establiment principal del portador.
 - c) Nom del passatger.
 - d) Port de sortida i de destí.
 - e) Valor declarat eventual.
 - f) Preu del transport.
4. S'aplica als equipatges, si s'escau, 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 regulen de conformitat amb els articles 236 i 237.

Article 297. *Extinció del contracte.*

Queda extingit el contracte en els casos següents:

a) Quan el passatger no embarqui en la data fixada; en aquest cas, el portador ha de fer seu el preu del passatge, llevat que la causa de la falta d'embarcament sigui la mort o malaltia del passatger o dels familiars que l'acompanyin i s'hagi notificat sense demora o s'hagi pogut substituir el passatger per un altre.

b) Quan, per causes fortuïtes, el viatge es faci impossible o es demori; en aquest cas, el portador ha de tornar el preu del passatge i queda exempt de responsabilitat.

c) Per tota modificació important d'horaris, escales previstes, desviació del vaixell de la ruta pactada, les places d'acomodament adquirides pel passatger i les condicions de comoditat convingudes; en aquest cas, si el passatger opta per la resolució, té dret a la devolució del preu total del passatge o de la part proporcional d'aquest corresponent al trajecte que resti efectuar i a la indemnització de danys i perjudicis, si la modificació no es deu a causes justificades.

d) Si abans de començar el viatge o durant l'execució d'aquest sorgissin esdeveniments bèl·lics que exposessin el vaixell o el passatger a riscos imprevistos; en aquest cas, totes dues parts poden sol·licitar la resolució sense indemnització.

e) Si, una vegada començat el viatge, el passatger no el pot continuar per causes fortuïtes; en aquest cas, el portador té dret a la part proporcional del preu segons el trajecte efectuat.

Article 298. *Règim de responsabilitat.*

1. La responsabilitat del portador es regeix, en tot cas, pel Conveni internacional relatiu al transport de passatgers i els seus equipatges per mar, signat a Atenes el 13 de desembre de 1974 (PYE/PAL), els protocols que el modifiquen dels quals Espanya sigui un Estat part, les normes de la Unió Europea i aquesta Llei.

2. Les disposicions d'aquest capítol s'apliquen imperativament a tot contracte de passatge marítim. No tenen efecte les clàusules contractuals que pretenguin directament o indirectament atenuar o anul·lar aquesta responsabilitat en perjudici del titular del dret a exigir les indemnitzacions.

Article 299. *Limitació de responsabilitat.*

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

2. Si l'equipatge es transporta amb valor declarat, acceptat pel portador, el límit de la seva responsabilitat s'ha de correspondre amb aquest valor.

Article 300. *Assegurança obligatòria.*

1. El portador efectiu que executi el transport en un vaixell que transporti més de dotze passatgers està obligat a subscriure una assegurança obligatòria de responsabilitat per mort i lesions corporals dels passatgers que transporti, amb un límit per cada passatger i cada accident no inferior al que estableixin els convenis i les normes de la Unió Europea. Cal regular reglamentàriament els detalls d'aquesta assegurança obligatòria i del certificat que els vaixells han de dur a bord obligatòriament.

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

CAPÍTOL IV

Del contracte de remolc

Article 301. *Concepte.*

Pel contracte de remolc, l'armador d'un vaixell s'obliga, a canvi d'un preu, a efectuar amb ell la maniobra necessària per al desplaçament d'un altre vaixell, embarcació o artefacte naval, o bé a prestar la seva col·laboració per a les maniobres del vaixell remolcat o, si s'escau, l'acompanyament o la posada a disposició del vaixell.

Article 302. *Remolc transport.*

1. Quan l'armador del vaixell remolcador s'hagi compromès al desplaçament del vaixell o artefacte remolcat, s'entén que, excepte si hi ha un pacte exprés en contra, la direcció de la maniobra correspon al capità del remolcador. Són aplicables, mentre siguin congruents amb l'objecte del contracte, les normes del capítol II relatives a la posada a disposició del vaixell en el contracte de noliejament.

2. En els casos en què els elements remolcats s'hagin lliurat al remolcador, s'entén que aquest n'assumeix la custòdia, amb la responsabilitat consegüent.

Article 303. *Remolc maniobra.*

Quan el remolc tingui per objecte l'assistència del remolcador a la maniobra del remolcat, s'entén que, excepte si hi ha un pacte en contra, la direcció de la maniobra recau sobre el comandament del vaixell remolcat.

Article 304. *Responsabilitat per danys.*

1. Els armadors de cadascun dels vaixells són responsables dels danys causats a l'altre com a conseqüència de la negligència en el compliment de les prestacions que li incumbeixen.

2. Tots dos armadors han de ser responsables solidàriament davant de tercers pels danys causats pel tren de remolc, excepte en la mesura que algun d'ells provi que aquests danys no es deriven de causes imputables al seu element en el tren de remolc. En tot cas, és procedent el dret de repetició entre armadors en atenció al grau de culpa respectiu.

Article 305. *Remolc de fortuna.*

Quan se sol·licitin serveis de remolc en situació extraordinària que no arribin a constituir un supòsit de salvament marítim, sense que s'hagin fixat prèviament les condicions de la seva prestació ni el preu, l'armador del vaixell remolcador té dret a una remuneració adequada pels serveis prestats. Aquesta remuneració ha d'incloure els danys i perjudicis soferts pel seu vaixell en ocasió del remolc, el guany que s'ha deixat d'obtenir durant el temps de prestació, i un preu adequat al servei prestat. Aquesta remuneració no està condicionada a l'èxit de l'operació.

Article 306. *Prescripció d'accions.*

Les accions nascudes del contracte de remolc prescriuen en el termini d'un any.

CAPÍTOL V

Del contracte d'arrendament nàutic

Article 307. *Concepte.*

Pel contracte d'arrendament nàutic, l'arrendador cedeix o posa a disposició de l'arrendatari a canvi d'un preu un vaixell o una embarcació per un període de temps i amb una finalitat exclusivament esportiva o recreativa.

Article 308. *Modalitats i règim aplicable.*

1. L'arrendament nàutic pot ser sense dotació o amb dotació.
2. El contracte d'arrendament nàutic sense dotació es regula per les disposicions d'aquest capítol, per les aplicables al contracte d'arrendament de vaixell i pels pactes convinguts lliurement per les parts.
3. El contracte d'arrendament nàutic amb dotació es regula per les disposicions d'aquest capítol, pel que preveu l'article 210 i pels pactes convinguts lliurement per les parts.
4. Les disposicions d'aquest capítol tenen caràcter imperatiu.

Article 309. *Retard en el lliurament del vaixell o l'embarcació.*

1. Si una vegada arribada la data pactada l'arrendador s'endarrereix en el lliurament del vaixell o l'embarcació o en la seva posada a disposició a favor de l'arrendatari, l'arrendador ha de pagar a l'arrendatari la quantitat pactada a aquest efecte o, si no se n'ha pactat cap, una quantitat proporcional al retard ocasionat.

2. Si el retard en el lliurament o la posada a disposició és superior a quaranta-vuit hores, a més de la indemnització a què es refereix l'apartat anterior, l'arrendatari pot escollir 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 s'escau, els altres membres de la dotació, han de seguir les instruccions de l'arrendatari quant a l'ús del vaixell dins del que s'ha pactat, sempre que no posin en risc la seguretat a bord o de la navegació; en aquest cas, preval el criteri professional del patró, i tant l'arrendatari com els seus acompanyants estan obligats a seguir les ordres o indicacions impartides per aquell.

Article 311. *Deure d'informar dels danys soferts.*

En l'arrendament sense dotació, l'arrendatari ha d'informar l'arrendador, tan aviat com sigui possible, de qualsevol dany o incident que afecti o pugui afectar la navegabilitat o seguretat del vaixell o embarcació.

Article 312. *Assegurança obligatòria.*

L'arrendador està obligat a contractar i mantenir vigent, en tota la durada 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 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 vaixell. Aquests aspectes poden fer referència a la gestió comercial, nàutica, laboral o asseguradora del vaixell.

Article 315. *L'exercici de les obligacions del gestor.*

El gestor ha de complir les seves obligacions amb la diligència d'un ordenat empresari i d'un representant lleial, protegint els interessos de l'armador.

Article 316. *Les formes d'actuació del gestor.*

1. En les seves relacions amb tercers, el gestor ha de manifestar la seva condició de mandatari de l'armador, fent constar la identitat i el domicili d'aquest últim en tots els contractes que s'estableixin.

2. Si el gestor no contracta en els termes de l'apartat anterior, és responsable solidàriament amb l'armador de les obligacions assumides a compte d'aquest.

Article 317. *Règim aplicable.*

Les relacions entre l'armador i el seu gestor es regeixen 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 si es tracta o no d'una relació duradora.

Article 318. *Responsabilitat extracontractual.*

El gestor ha de respondre solidàriament amb l'armador dels danys i perjudicis que es causin extracontractualment a tercers com a conseqüència dels actes d'aquell o dels seus dependents, sense perjudici del dret d'un i altre a limitar la responsabilitat en els termes establerts al títol VII d'aquesta Llei.

CAPÍTOL II

Del contracte de consignació de vaixells

Article 319. *Concepte.*

S'entén per consignatari la persona que a compte de l'armador o del navilier s'ocupa de les gestions materials i jurídiques necessàries per al despatx i altres atencions al vaixell en port.

Article 320. *Règim.*

Les relacions internes entre el consignatari i l'armador o navilier es regulen pel règim jurídic del contracte de comissió mercantil quan es tracti d'una consignació ocasional. Quan es tracti de consignacions continuades o estables, s'aplica el règim jurídic del contracte d'agència. En aquest últim cas, es pot pactar l'exclusivitat en la consignació.

Article 321. *Signatura de coneixements d'embarcament.*

El consignatari pot signar a compte de l'armador o navilier els coneixements d'embarcament de les mercaderies carregades al vaixell; en aquest cas, ha de fer constar el nom i l'adreça d'aquell. En cas contrari, ha de respondre del transport solidàriament amb l'armador o navilier. Cal seguir la mateixa regla quan el consignatari signi els coneixements a compte del portador noliejador.

Article 322. *Responsabilitat per danys a les mercaderies.*

El consignatari no és responsable davant dels destinataris del transport de les indemnitzacions per danys o pèrdues de les mercaderies o pel retard en el lliurament. Tanmateix, sí que és responsable enfront de l'armador o navilier dels danys causats per culpa pròpia.

No obstant això, el consignatari ha de rebre les reclamacions i reserves per pèrdua o danys a les mercaderies que li dirigeixi el destinatari del transport, i s'ha de comprometre a comunicar-les de manera immediata a l'armador o navilier. Les reclamacions i reserves comunicades al consignatari han de produir els mateixos efectes que les efectuades a l'armador o navilier.

Article 323. *Tasques de manipulació.*

Quan el consignatari del vaixell dugui a terme tasques de manipulació portuària de mercaderies, se li han d'aplicar les normes pròpies d'aquesta activitat.

Article 324. *Actuació com a transitari.*

Quan, a més de la consignació, es duguin a terme actuacions com a transitari o d'una altra naturalesa, a les obligacions previstes per al consignatari cal afegir les pròpies de les prestacions complementàries assumides concretament.

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 garantir la navegació segura de vaixells per aigües portuàries o adjacents.

Article 326. *Deures recíprocs.*

1. El capità i el pràctic queden obligats a planificar conjuntament la maniobra del vaixell i, a aquest efecte, a intercanviar la informació necessària per a això.
2. Així mateix, el capità i el pràctic han de col·laborar recíprocament durant tota l'execució de les maniobres.

Article 327. *Preeminència del capità.*

La presència del pràctic a bord no eximeix l'oficial encarregat de la guàrdia dels deures que li incumbeixen amb relació a la seguretat de la navegació, ni substitueix l'autoritat superior del capità en tot el que té a veure amb el govern i la direcció nàutica, sense perjudici que l'assessorament del pràctic es pugui manifestar mitjançant instruccions directes de maniobra o fins i tot l'execució d'aquesta per part d'ell mateix, amb el consentiment exprés o tàcit del capità.

Article 328. *Responsabilitat per danys durant l'execució del practicatge.*

1. Els danys i accidents causats al vaixell o a tercers per inexactitud o omissió en l'assessorament que el pràctic ha de prestar al capità són imputables a aquell, sense perjudici de la concurrència de culpa que es pugui apreciar quan el capità hagi incorregut en error o negligència en el seguiment de les instruccions rebudes.
2. En cas que els danys causats siguin imputables exclusivament al pràctic, n'ha de respondre aquest.
3. En cas que els danys siguin causats per culpa compartida, n'han de respondre solidàriament, a més, el capità i l'armador.
4. En els supòsits establerts als apartats anteriors, són 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 dur a terme totes o alguna de les operacions de manipulació de les mercaderies en port previstes en aquesta Llei o en altres de naturalesa similar.
2. El règim de responsabilitat de l'operador per pèrdues, dany o retard en el lliurament de les mercaderies establert en aquest capítol no es pot modificar contractualment en perjudici del contractant del servei.

Article 330. *Obligacions.*

1. El contracte de manipulació portuària de mercaderies pot incloure les operacions de càrrega, descàrrega, estiba i desestiba a bord dels vaixells, així com les de recepció, classificació, dipòsit i emmagatzematge en moll o magatzems portuaris, i les de transport intraportuari. Igualment, pot incloure les operacions materials similars o connexes a les anteriors. Totes aquestes s'han d'executar de conformitat amb la normativa vigent que els sigui aplicable.

2. Quan l'operador portuari actuï a compte dels carregadors o destinataris de les mercaderies, ha d'efectuar dins del termini establert i en la forma pertinent les protestes o denúncies sobre el seu estat i condició en el moment en què les rebí del portador. És responsable del perjudici causat per la seva omissió o execució extemporània.

Article 331. *Contractació de les operacions.*

Les operacions de manipulació portuària de les mercaderies les poden contractar directament els carregadors o els destinataris d'aquestes, o bé els qui hagin assumit davant d'aquells l'obligació de verificar-les.

Article 332. *Documentació.*

1. L'operador portuari pot recollir en un rebut escrit la recepció de les mercaderies per a la manipulació, fent constar la seva condició i quantitat sempre que sigui possible determinar-les mitjançant un examen. Aquest rebut escrit es pot substituir, a voluntat de l'operador, per un mer justificant de recepció, que s'ha de fer constar afegint la data i la signatura de l'operador en qualsevol document que li presenti qui li lliuri les mercaderies en què aquestes quedin identificades degudament.

2. L'emissió i la signatura del document que acrediti la recepció són obligatòries si ho sol·licita qui li lliuri les mercaderies. No obstant això, l'operador pot elegir entre l'emissió del rebut escrit o la prestació d'un mer justificant de recepció.

3. Si no s'ha emès el rebut o no s'ha prestat el justificant de recepció corresponent, s'ha de presumir que l'operador va rebre les mercaderies en bona condició aparent, llevat que hi hagi alguna prova en contra.

Article 333. *Fonament de la responsabilitat del manipulador portuari.*

1. L'operador portuari és responsable de tot dany, pèrdua de les mercaderies o retard en el lliurament causats mentre es trobaven a la seva cura mentre no provi que es van deure a causes fortuïtes i que, per evitar-ne els 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 en què es va fer càrrec de les mercaderies fins que les va lliurar o les va posar a disposició de la persona legitimada per rebre-les.

2. Llevat que s'hagi donat a l'operador portuari un avís escrit de la pèrdua o el dany sofert per les mercaderies en què es descriu en termes generals la seva naturalesa dins dels tres dies laborables següents al lliurament, s'ha de presumir, llevat que hi hagi alguna prova en contra, que s'han lliurat en la mateixa condició descrita al rebut de recepció o, si no es va emetre aquest rebut, en bona condició. El termini és de quinze dies naturals en cas de danys no aparents.

Article 334. *Limitació de la responsabilitat.*

1. Sense perjudici de la pèrdua del benefici de la limitació de la responsabilitat del portador per pèrdua o dany de les mercaderies prevista a l'article 4.5.e) del Conveni internacional per a la unificació de certes regles en matèria de coneixements

d'embarcament, que també és aplicable a l'operador de manipulació portuària, la responsabilitat de l'operador per causa de pèrdua o dany de les mercaderies transportades està limitada d'acord amb les regles següents:

- a) En els casos de pèrdua o dany en les mercaderies, està 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 el dany d'una part de la mercaderia afecti el valor d'una altra part, s'ha de tenir en compte el pes total de les mercaderies perdudes o danyades i de les mercaderies el valor de les quals hagi resultat afectat per determinar aquest límit de responsabilitat.
- c) En cas de retard en el lliurament, està limitada a una suma equivalent a dues vegades i mitja la remuneració que se li hagi de pagar pels seus serveis respecte a les mercaderies que hagin patit el retard, sense excedir la quantia total de la remuneració deguda per la remesa de què formin part aquestes mercaderies.

2. En cap cas la responsabilitat acumulada per pèrdua o dany més la derivada del retard pot excedir la suma que resultaria aplicable per la pèrdua total de les mercaderies en aplicació de l'apartat 1.a).

Article 335. Aplicació del règim de responsabilitat a les diverses accions.

El règim de responsabilitat del manipulador portuari i la seva limitació establert als articles anteriors és aplicable a tota acció que persegueixi una indemnització per danys, pèrdues o retards experimentats, independentment de quin sigui el procediment en què s'exerceixi l'acció, així com el seu fonament, sigui contractual o extracontractual, i tant si es dirigeix contra el manipulador portuari com contra els auxiliars que aquest utilitzi a fi de complir la seva prestació.

Article 336. Legitimació i accions.

La responsabilitat de l'operador portuari per danys o pèrdues de les mercaderies manipulades la pot exigir, en tot cas, qui va contractar amb aquest les operacions corresponents. A més, el destinatari de les mercaderies transportades la manipulació de les quals hagi assumit el portador, transitari o comissionista de transport té acció directa contra l'operador per reclamar aquesta responsabilitat, sense perjudici de poder-la reclamar també contra el portador, transitari o comissionista.

Article 337. Prescripció d'accions.

Les reclamacions per danys, pèrdua o retard de les mercaderies manipulades prescriuen dos anys després que l'operador responsable les hagi lliurat. En cas de pèrdua total, aquest termini compta des del dia en què s'haurien hagut de lliurar.

Article 338. Dret de retenció.

L'operador de manipulació portuària té dret a retenir les mercaderies en el seu poder mentre no se li aboni el preu degut pels seus serveis.

TÍTOL VI

Dels accidents de la navegació

CAPÍTOL I

De l'abordatge

Article 339. *Règim jurídic i concepte d'abordatge.*

1. L'abordatge es regula pel que disposa el Conveni internacional per a la unificació de certes regles en matèria d'abordatge, constituït a Brussel·les el 23 de setembre de 1910, pels altres convenis sobre aquesta matèria dels quals Espanya sigui un Estat part i per les disposicions d'aquest capítol.

2. S'entén per abordatge el xoc en què intervinguin vaixells, embarcacions o artefactes navals del qual resultin danys per a algun d'ells o per a les persones o les coses.

3. Els danys que un vaixell, una embarcació o un artefacte naval causi a un altre sense contacte com a conseqüència d'una maniobra incorrecta en la navegació també es regulen per les normes contingudes en aquest capítol.

4. Les disposicions d'aquest capítol no s'apliquen en els abordatges en què intervinguin vaixells d'estat.

Article 340. *Fonament de la responsabilitat.*

1. L'armador del vaixell, embarcació o artefacte naval culpable de l'abordatge ha d'indemnitzar pels danys i perjudicis soferts per l'altre i per les persones i les coses a bord d'aquest, així com pels danys causats fora d'aquests. Quan es tracti d'embarcacions esportives o d'esbarjo, aquesta obligació recau sobre el seu titular o propietari.

2. Qui reclama la indemnització ha de provar la relació de causalitat i la culpa en l'abordatge.

Article 341. *Abordatge per culpa compartida.*

1. En cas d'abordatge causat per culpa compartida per tots dos vaixells, s'ha de graduar la responsabilitat dels seus armadors respectius en proporció al grau de culpa atribuït a cada vaixell o, si s'escau, embarcació o artefacte naval.

2. Quan no es pugui establir el grau de culpa a causa de les circumstàncies del fet, o quan les faltes comeses siguin equivalents, s'ha d'atribuir la responsabilitat a tots dos armadors a parts iguals.

Article 342. *Supòsits de solidaritat.*

1. Tots dos armadors són responsables solidàriament en els casos d'abordatge per culpa compartida respecte als danys soferts per tercers, siguin personals o materials.

2. L'armador que hagi abonat una indemnització en virtut de la solidaritat gaudeix d'acció de retorn contra l'altre armador en proporció al grau de culpa del seu vaixell.

Article 343. *Excepcions oposables en cas de solidaritat.*

L'armador demandat en els supòsits de culpa compartida pot oposar vàlidament enfront dels tercers les excepcions que, en la seva extensió, corresponguin a l'altre armador, especialment les derivades del títol contractual que hi pugui haver entre ells o les aplicables per limitació de responsabilitat.

Article 344. *Exigència de requisits formals.*

1. L'exigibilitat de la indemnització per abordatge no està subordinada al compliment de cap requisit formal, sense perjudici de la càrrega de provar els fets constitutius de la pretensió.

2. No obstant això, les parts implicades en un abordatge s'han de facilitar recíprocament la inspecció dels danys soferts.

Article 345. *Aplicabilitat de les normes.*

1. Les normes d'aquest capítol s'apliquen en tot cas a la responsabilitat per danys derivats d'un abordatge, independentment del fet que aquesta responsabilitat s'exigeixi en un procediment judicial civil o penal, o en un procediment administratiu.

2. Aquestes normes no s'apliquen a les relacions entre les parts vinculades per un contracte de noliejament, passatge o treball, que es regeixen per les seves normes específiques.

Article 346. *Danys per contaminació derivats d'un abordatge.*

Els danys per contaminació que s'ocasionin com a conseqüència d'un abordatge es regulen pel que disposa el capítol V.

CAPÍTOL II

De l'avaria gruixuda

Article 347. *Concepte i requisits de l'acte.*

Es parla d'acte d'avaria gruixuda quan, intencionadament i raonablement, es causa un dany o una despesa extraordinària per a la salvació comuna dels béns compromesos en un viatge marítim en ocasió d'estar tots ells amenaçats per un perill.

Article 348. *Sacrificis admissibles en avaria gruixuda.*

Només són admissibles en la massa activa d'avaria gruixuda els danys o les despeses que siguin conseqüència directa o previsible de l'acte d'avaria.

Article 349. *Contribució a l'avaria gruixuda.*

Els danys o despeses ocasionades en acte d'avaria gruixuda els han de suportar els titulars dels interessos en risc en el moment de l'avaria, en proporció i amb el límit del valor salvat de cadascun d'ells.

Article 350. *Absència de formalitats.*

Sense perjudici del que disposa aquesta Llei quant a les obligacions del capità sobre el diari de navegació, el deure de contribuir a l'avaria gruixuda 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 gruixuda es degui a la culpa d'alguna de les parts interessades en el viatge, tots els danys i les despeses que s'hagin causat són a càrrec del culpable, i no correspon cap contribució de les parts innocents.

Article 352. *Dret de retenció.*

L'armador pot retenir, a bord o a terra, les mercaderies transportades sempre que els interessats en aquestes no constitueixin una garantia suficient del compliment de la seva

obligació de contribuir. Així mateix, han de subscriure un compromís de rescabament d'avaria en què es detallin les mercaderies corresponents i el seu valor.

Article 353. *Liquidació privada.*

La liquidació d'avaries feta privadament, i llevat que al títol que l'origina s'hagi pactat una altra cosa, no té força d'obligar per als interessats, els quals la poden discutir en el procediment judicial corresponent.

Article 354. *Liquidació mitjançant expedient de certificació pública.*

A falta de liquidació privada, cal procedir a la liquidació de l'avaria d'acord amb els tràmits previstos als articles 506 a 511.

Article 355. *Prescripció.*

El dret a exigir la contribució a l'avaria gruixuda prescriu un any després que hagi acabat el viatge en què aquesta va tenir lloc, i per a cada partida de mercaderies s'entén que acaba en el moment de la descàrrega definitiva. Aquest termini s'interromp amb el començament d'un procediment privat o de certificació pública per a la liquidació.

Article 356. *Libertat de pactes.*

1. Els interessats en el viatge poden en tot moment pactar lliurement sobre les regles segons les quals s'ha d'efectuar la liquidació. A falta de cap precisió en un altre sentit, s'entén aplicable la versió més recent de les Regles de York i Anvers i, si no se n'escull cap, són aplicables les normes disposades legalment.

2. De la mateixa manera, poden pactar la liquidació privada de l'avaria gruixuda per part d'un liquidador, designat per l'armador.

CAPÍTOL III

Del salvament

Article 357. *Règim jurídic.*

El salvament es regeix pel Conveni internacional sobre salvament marítim, constituït a Londres el 28 d'abril de 1989, pels protocols que el modifiquin dels quals Espanya sigui un Estat part i per les disposicions d'aquest capítol.

Article 358. *Concepte.*

1. Es considera salvament tot acte emprès amb el fi d'auxiliar o assistir un vaixell, una embarcació o un artefacte naval, o de salvaguardar o recuperar altres béns que es trobin en perill en altres aigües navegables, a excepció de les continentals que no estan en comunicació amb les aigües del mar i que els vaixells de navegació marítima no utilitzen.

2. No es considera salvament l'assistència prestada a béns fixats de manera permanent i intencional a la costa.

3. No es considera salvament cap operació que tingui per objecte el patrimoni cultural subaquàtic, que es regeix per la seva legislació específica i pels tractats internacionals vigents en què Espanya sigui part.

4. La troballa i recuperació immediata de béns abandonats a les aigües o a les costes es considera salvament, llevat que siguin producte del mateix mar o de les aigües navegables.

Article 359. *Aplicació a vaixells d'Estat.*

1. Les normes sobre salvament són aplicables al salvament prestat als vaixells i les embarcacions d'Estat tal com es defineixen a l'article 3. Tanmateix, en aquests casos el premi s'ha de sol·licitar mitjançant el procediment administratiu oportú, sense que siguin aplicables les normes sobre retenció o embargament dels vaixells o béns salvats.

2. Així mateix, es regeixen per aquestes normes els salvaments efectuats pels vaixells i les embarcacions d'Estat; en aquest cas, el premi que correspongui s'ha de posar a disposició de l'administració o organisme del qual depenguin, que han de procedir a l'aplicació equitativa.

Article 360. *Salvament ordenat o supervisat per l'autoritat pública.*

Les autoritats públiques que ordenin o supervisin un salvament, o els seus funcionaris, no tenen dret a cap premi. Tanmateix, els salvadors que efectuïn les operacions ordenades o supervisades per aquelles tenen dret a premi d'acord amb el que disposa aquesta Llei.

Article 361. *Contractes de salvament.*

1. Les parts interessades poden contractar lliurement les condicions del salvament, sense cap més límit que la seva obligació inderogable d'actuar amb la diligència necessària per evitar o reduir al màxim els danys al medi ambient.

2. El capità i l'armador del vaixell estan facultats per signar un contracte de salvament en nom del propietari dels béns que es trobin a bord.

Article 362. *Dret a premi.*

1. Les operacions de salvament que hagin produït un resultat útil donen dret a un premi a favor dels salvadors, l'import del qual no pot excedir el valor del vaixell i altres béns salvats.

2. El pagament del premi s'ha d'efectuar per tots els interessos vinculats al vaixell i als altres béns salvats en proporció als seus valors respectius, sense perjudici que el premi el pugui abonar l'armador del vaixell salvat, a reserva del seu dret a repetir contra la resta dels interessos dels béns a bord salvats per les seves aportacions respectives o del que sigui procedent en cas d'avaria gruixuda.

En el cas de salvament de béns que no es trobin a bord o que no els hagi transportat un vaixell, és deutor del premi el titular d'aquests béns.

3. El premi es deu encara que els vaixells salvador i salvat pertanyin al mateix propietari.

Article 363. *Repartiment del premi entre armador i dotació.*

1. El premi pel salvament, exclosa la part que correspongui al rescabament de danys, despeses o perjudicis del salvador, s'ha de repartir entre l'armador del vaixell salvador i la seva dotació en la proporció d'un terç i dos terços respectivament, tret que hi hagi un pacte en contra. La distribució de la part de la dotació entre els seus components s'ha d'efectuar en proporció al sou base de cada categoria.

2. La regla establerta a l'apartat anterior no s'aplica als vaixells remolcadors ni als armats i equipats per al salvament, en què els drets de la dotació s'han de regular pel que estableixen els seus contractes d'embarcament respectius o un conveni col·lectiu.

3. En el cas de vaixells estrangers, s'apliquen les regles de distribució anteriors llevat que la llei del pavelló disposi una cosa diferent.

Article 364. *Prohibició d'efectuar el salvament.*

Els serveis prestats malgrat la prohibició expressa i raonable de l'armador o del capità del vaixell assistit, o del propietari d'altres béns en perill que no estiguin ni hagin estat a bord del vaixell, no donen dret a premi.

Article 365. *Dret de retenció.*

1. El salvador té dret a retenir el vaixell i altres béns salvats sota el seu control, en el port o lloc a què s'hagin conduït després de finalitzar les operacions de salvament mentre no es constitueixi a favor seu una garantia suficient per l'import del premi que es reclami.

2. L'armador del vaixell salvat, a petició i a costa del salvador, està obligat a condicionar el lliurament de les mercaderies transportades pel vaixell en qüestió tan bon punt els destinataris constitueixin una garantia suficient per respondre del premi que els pugui afectar. En cas d'incompliment d'aquesta obligació, és responsable dels perjudicis que per això pateixi el salvador.

Article 366. *Vaixells i carregaments estrangers amb immunitat sobirana.*

1. Llevat que l'Estat del pavelló ho consenti, queden exclosos de l'aplicació de les normes sobre salvament contingudes en aquesta Llei els vaixells d'Estat estrangers que, en efectuar-se l'ajuda, gaudissin d'immunitat sobirana de conformitat amb els principis reconeguts generalment en el dret internacional.

2. També queden exclosos, excepte en cas de consentiment de l'Estat propietari, els béns no comercials de propietat d'un Estat estranger que gaudeixin de la immunitat a què es refereix l'apartat anterior.

Article 367. *Intervenció de l'Administració marítima.*

1. L'Administració marítima ha d'estar en tot cas facultada per intervenir en les operacions de salvament efectuades als espais marítims espanyols, a fi de salvaguardar la seguretat de la navegació, la vida humana a la mar i el medi ambient contra la contaminació marina. A aquest efecte, l'Administració pot dirigir o impartir instruccions relacionades amb les operacions de salvament que són de compliment obligat per part del 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 produeixin premis o compensacions, aquests s'han d'ingressar directament al Tresor, i poden generar crèdit per al desenvolupament de les activitats que hagin produït aquest ingrés.

Quan l'Administració dugui a terme les activitats a què es fa referència anteriorment a través d'entitats privades o públiques, pot convenir fórmules de repartiment dels premis o compensacions als contractes oportuns de prestació dels serveis.

Article 368. *Béns salvats de propietat desconeguda.*

1. Els qui durant la navegació o des de la costa salvin béns que trobin desposseïts i siguin de propietat desconeguda estan obligats a comunicar-ho a l'Armada en el primer port d'escala.

2. L'Armada ha d'incoar un expedient tendent a esbrinar els propietaris legítims, en la forma que reglamentàriament es determini, que ha d'incloure necessàriament la notificació al cònsol de pavelló si es tracta de vaixells o embarcacions matriculades. El salvador pot, mentrestant, retenir els béns salvats i adoptar les mesures necessàries per a una conservació adequada.

3. Una vegada localitzat el propietari, l'òrgan competent de l'Armada ha de procedir a notificar-ne la identitat al salvador, el qual té els drets previstos a l'article 8.2.c) del Conveni internacional de salvament marítim i a l'article 365, sense perjudici de les accions

que li corresponguin per rescabalar-se de les despeses de conservació i per obtenir el preu que escaigui pel salvament.

4. En el supòsit que no es localitzi el propietari en el termini de sis mesos des de l'inici de l'expedient administratiu, l'Armada ha d'adoptar les mesures pertinents per taxar els béns salvats. Si el valor no excedeix els tres mil euros, el salvador ha de fer seus els béns una vegada pagades les despeses de l'expedient. Si el valor supera la quantitat referida, cal vendre els béns en subhasta pública, i correspon al salvador, una vegada pagades les despeses de l'expedient, a més de l'import esmentat, un terç de la part del preu obtingut que excedeixi els tres mil euros més les despeses en què hagi incorregut. La resta, si n'hi ha, s'ha d'ingressar al Tresor Públic.

5. El que preveu aquest article s'entén, en tot cas, sense perjudici del que disposa per als béns de comerç prohibit o restringit l'article 381, i en aquest cas l'Armada ha de procedir a donar a aquests béns el destí que correspongui d'acord amb la legislació que sigui aplicable.

6. Les autoritats dels ports estan obligades a facilitar l'entrada i l'estada dels béns salvats, i no obstant això el seu titular legítim pot repercutir les despeses en què hagi incorregut.

En tot cas, els béns salvats per vaixells de titularitat pública, armats i equipats per al salvament, estan exempts de despeses i de càrregues.

CAPÍTOL IV

Dels béns naufragats o enfonsats

Article 369. *Supòsits d'aplicació i relació amb el règim del salvament.*

1. Les normes d'aquest capítol són aplicables a tota operació dirigida a recuperar vaixells naufragats o altres béns situats al fons de les zones de navegació assenyalades en cada cas, sense perjudici que puguin ser objecte de salvament, cas en què les relacions entre el titular i el salvador s'han de regir per les normes del capítol anterior.

2. Són en tot cas d'aplicació preferent les normes sobre remoció de vaixells naufragats o enfonsats.

3. Tret que les normes d'aquest capítol continguin cap previsió expressa en un altre sentit, les seves normes no són aplicables al patrimoni cultural subaquàtic, que es regeix per la seva normativa específica.

Article 370. *Obligació de notificació.*

1. Els capitans i armadors dels vaixells que naufraguin o s'enfonsin als espais marítims espanyols estan obligats a notificar els fets a l'Administració marítima en els termes i als efectes que es determinin reglamentàriament.

2. La mateixa obligació incumbeix als propietaris d'altres béns naufragats que no es transportessin a bord de vaixells o embarcacions.

Article 371. *Comunicació als propietaris dels béns accidentats.*

L'Administració marítima ha de procedir d'ofici a informar els propietaris dels vaixells i d'altres béns sinistrats de la seva situació a fi que puguin adoptar les mesures urgents que convinguin als seus interessos.

Article 372. *Deure d'abalisament i de prevenció de la contaminació.*

Els armadors dels vaixells, i els propietaris dels béns naufragats o enfonsats, estan obligats a dur a terme immediatament les operacions d'abalisament, així com les de prevenció de la contaminació, que siguin necessàries per a la salvaguarda dels interessos nacionals. A aquest efecte, s'han d'ajustar a les instruccions i ordres impartides per l'Administració marítima.

Secció 1a Dels drets de propietat

Article 373. Conservació de la propietat.

1. La propietat dels vaixells o altres béns naufragats o enfonsats no es veu afectada pel sol fet del seu naufragi o enfonsament, i el seu abandonament només es produeix per voluntat expressa del titular.

2. Els propietaris d'aquests béns poden disposar d'aquests i, especialment, abandonar-los a favor de l'assegurador quan sigui procedent.

Article 374. Prescripció a favor de l'Estat.

1. L'Estat ha d'adquirir la propietat de qualsevol vaixell o bé que es trobi naufragat o enfonsat a les aigües interiors marítimes o al mar territorial espanyols una vegada transcorreguts tres anys des del naufragi o enfonsament, excepte la dels vaixells i embarcacions d'Estat.

2. Igualment, ha d'adquirir la propietat de vaixells o béns que, en finalitzar el termini esmentat, es trobin situats a la zona econòmica exclusiva o a alta mar i siguin propietat d'espanyols.

Article 375. Interrupció de la prescripció adquisitiva.

El termini de prescripció s'interromp en el moment en què se sol·liciti l'extracció, sempre que aquesta s'iniciï en el termini concedit per a això. Torna a córrer si se suspenen els treballs o acaba el termini concedit per a aquests.

Secció 2a Del règim de les extraccions

Article 376. Operacions d'exploració.

Les operacions d'exploració, rastreig i localització de vaixells i béns naufragats o enfonsats a les aigües interiors marítimes o al mar territorial espanyols requereixen l'autorització de l'Armada, que la concedeix a qui acrediti la propietat o, en altres casos, discrecionalment i sense caràcter exclusiu.

Article 377. Operacions d'extracció.

Les operacions d'extracció de vaixells i béns naufragats o enfonsats a les aigües interiors marítimes o al mar territorial espanyols requereixen l'autorització prèvia de l'Armada, que n'ha de fixar les condicions i els terminis. Els titulars de l'autorització queden obligats a donar compte de l'inici i terme de les operacions, així com a facilitar-ne la inspecció i vigilància per part de l'Armada.

Article 378. Titulars del dret a l'extracció.

1. Poden sol·licitar l'autorització d'extracció els propietaris dels vaixells o béns naufragats o enfonsats, acreditant degudament el seu domini.

2. Si hi ha diversos propietaris, s'ha de formular la sol·licitud d'acord entre ells, o mitjançant una renúncia expressa dels qui no estiguin interessats en l'extracció.

3. En el cas de l'extracció de vaixells i béns a bord, la iniciativa de les gestions per a l'extracció correspon al propietari del vaixell.

Article 379. Contractes per a l'extracció.

La sol·licitud per a l'extracció la poden presentar tercers diferents del propietari que hagin concertat amb aquest un contracte de salvament o de qualsevol altra classe vàlida en dret.

Article 380. *Extracció de vaixells o béns propietat de l'Estat.*

Quan la propietat dels vaixells o béns correspongui a l'Estat, i no li convingui l'extracció o l'aprofitament directe, l'Armada la pot concedir mitjançant 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 pugui afectar la Defensa Nacional, així com d'objectes pertanyents al patrimoni cultural subaquàtic i altres béns de comerç prohibit o restringit, queda subjecta a les normes especials aplicables i al règim que, si s'escau, s'estableixi en l'autorització o el contracte públic per a l'extracció corresponent.

Article 382. *Vaixells i embarcacions d'Estat naufragats o enfonsats.*

1. Sense perjudici del que disposen els articles 358.4 i 359, sigui quin sigui el moment en què es va produir la pèrdua i el lloc en què es trobin, els vaixells i les embarcacions d'Estat espanyols naufragats o enfonsats, les seves restes i les dels seus equips i càrrega són béns de domini públic estatal, inalienables, imprescriptibles i inembargables i gaudeixen d'immunitat de jurisdicció.

2. Les operacions d'exploració, rastreig, localització i extracció de vaixells i embarcacions d'Estat espanyols naufragats o enfonsats requereixen l'autorització de l'Armada, que gaudeix de competències plenes per a la seva protecció, sense perjudici del que disposa la legislació sobre patrimoni històric i cultural, si s'escau.

3. Les restes de vaixells de guerra estrangers enfonsats o naufragats en espais marítims espanyols gaudeixen 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'aquestes s'han d'acordar entre els òrgans competents de l'Estat del seu pavelló i el Ministeri de Defensa. Si s'escau, aquestes operacions queden 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 a la zona contigua espanyola, així com l'autorització d'activitats dirigides al patrimoni cultural subaquàtic a la zona econòmica exclusiva i a la plataforma continental, es regeixen d'acord amb el que preveu la Convenció sobre la protecció del patrimoni cultural subaquàtic de 2 de novembre de 2001 i altres tractats en què Espanya sigui part, així com la legislació específica.

2. En tot cas, requereix una autorització administrativa l'extracció dels objectes arqueològics o històrics situats al fons del mar de la zona contigua espanyola. La recuperació d'aquests béns sense l'autorització preceptiva és sancionable com a infracció comesa en territori espanyol.

CAPÍTOL V

De la responsabilitat civil per contaminació

Article 384. *Àmbit d'aplicació.*

Es regeix pel que disposa aquest capítol la responsabilitat civil derivada de danys per contaminació soferts a les costes i als espais marítims espanyols que procedeixi de vaixells, embarcacions, artefactes navals i plataformes fixes, es trobin on es trobin aquests.

Article 385. *Subjectes responsables.*

1. Està obligat a indemnitzar els danys per contaminació l'armador del vaixell 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 perjudici del seu dret de repetició contra les persones culpables d'aquell fet.

2. Quan en el fet generador de la contaminació estiguin involucrats diversos vaixells, els seus armadors estan obligats solidàriament a indemnitzar els danys per contaminació, tret que aquests es puguin atribuir raonablement amb caràcter exclusiu a un dels vaixells.

Article 386. *Fonament de la responsabilitat.*

1. L'armador és responsable dels danys per contaminació pel mer fet d'haver-los produït. No obstant això, queda exonerat si prova que els danys han estat causats per una força major inevitable, per la negligència de qualsevol autoritat que sigui responsable del manteniment de llums o altres ajudes a la navegació, o bé per una acció o omissió intencional d'un tercer, sense detriment de la responsabilitat que s'apliqui a aquest darrer.

2. Sense perjudici dels convenis internacionals que siguin aplicables, l'exigència de responsabilitat s'ha de basar 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 són resultat, totalment o parcialment, d'una acció o omissió culposa o dolosa de la persona que els va patir, ha de quedar exonerat totalment o parcialment de la seva responsabilitat davant d'aquesta persona.

Article 388. *Abast de la indemnització.*

1. Són indemnitzables les pèrdues o els danys causats per la contaminació fora del vaixell.

2. També és indemnitzable el cost de les mesures adoptades raonablement per qualsevol persona després d'ocórrer el sinistre amb l'objecte de prevenir o minimitzar els danys per contaminació.

En tot cas, cal aplicar la limitació de responsabilitat regulada al títol VII d'aquesta Llei.

Article 389. *Assegurament obligatori.*

1. És obligatòria l'assegurança de responsabilitat civil per danys per contaminació de les costes i aigües navegables, les condicions i la cobertura mínima de les quals es determinen reglamentàriament.

2. Els perjudicats per danys per contaminació tenen acció directa contra l'assegurador de la responsabilitat civil fins al límit de la suma assegurada. L'assegurador pot oposar les mateixes excepcions que corresponguin a l'armador d'acord amb els articles 386 i 387 i, a més, la que la contaminació es va deure a un acte intencional del mateix armador. Igualment, pot fer ús de la limitació de responsabilitat aplicable segons l'article anterior.

Article 390. *Prohibició de navegació.*

1. L'Administració marítima ha de prohibir la navegació dels vaixells o les embarcacions i l'activitat dels artefactes navals o plataformes fixes que no tinguin la cobertura d'assegurança a què es refereix l'article anterior.

2. Així mateix, ha de denegar l'entrada o sortida dels ports nacionals, i dels ancoratges o terminals situats en aigües interiors marítimes o mar territorial, als vaixells, les embarcacions o els artefactes estrangers que no tinguin aquesta cobertura.

Article 391. *Aplicació preferent dels convenis internacionals.*

1. El que preveuen els convenis internacionals dels quals Espanya sigui part en matèria de responsabilitat civil per danys per contaminació per hidrocarburs o per substàncies nocives, perilloses o tòxiques, o pel combustible dels vaixells, és d'aplicació preferent en el seu àmbit respectiu.

2. El que preveu aquest capítol no s'aplica als danys causats per substàncies radioactives o nuclears, que es regulen per les seves 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 regeix pel que disposa el Protocol de 1996 que esmena el Conveni internacional sobre la limitació de responsabilitat per reclamacions de dret marítim, signat a Londres el 19 de novembre de 1976, amb les reserves fetes per Espanya en l'instrument d'adhesió, i en aquest títol.

Article 393. *Relació amb el règim de responsabilitat.*

El règim de limitació de responsabilitat s'aplica independentment del fet que la responsabilitat s'exigeixi en un procediment judicial de naturalesa civil, social o penal, o bé en via administrativa.

Article 394. *Àmbit d'aplicació.*

1. Les normes d'aquest títol s'apliquen sempre que qualsevol dels titulars del dret a limitar invoqui aquest dret davant dels òrgans judicials o administratius espanyols que siguin competents. A aquest efecte, són irrellevants la nacionalitat o el domicili dels creditors o deutors, així com el pavelló del vaixell respecte al qual s'invoqui el dret de limitació.

2. No són limitables les responsabilitats relatives a artefactes navals ni a les plataformes fixes construïdes per explorar o explotar els recursos naturals dels fons o del subsòl marí.

Article 395. *Règims especials de limitació.*

1. El que disposa aquest títol s'entén sense perjudici dels drets de limitació específics establerts en aquesta Llei per al portador marítim de mercaderies o de passatgers en el marc de les reclamacions per incompliments dels contractes de transport corresponents.

2. L'armador portador o el noliejador portador pot en cada cas optar per l'aplicació del règim de limitació específic a què es refereix l'apartat anterior o bé pel de caràcter global establert en aquest títol.

CAPÍTOL II

Dels crèdits limitables

Article 396. *Reclamacions subjectes a limitació.*

1. Estan subjectes a limitació les reclamacions que s'enumeren a continuació:

a) Reclamacions per mort o lesions corporals, o per pèrdues o danys soferts en les coses, inclosos danys a obres portuàries, vies navegables, ajudes a la navegació i altres béns del domini públic marítim o portuari, que s'hagin produït a bord o estiguin vinculats directament amb l'explotació del vaixell o amb operacions de salvament, així com els perjudicis derivats de qualsevol d'aquestes 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 siguin contractuals, irrogats directament en ocasió de l'explotació del vaixell o amb operacions de salvament.

d) Reclamacions promogudes per una persona diferent de la que sigui responsable, relacionades amb les mesures preses a fi d'evitar o disminuir els perjudicis respecte dels quals la persona responsable pugui limitar la seva responsabilitat i els ocasionats ulteriorment per aquestes mesures, excepte quan aquestes s'hagin adoptat en virtut d'un contracte concertat amb la persona responsable.

2. Les reclamacions establertes a l'apartat 1, siguin quins siguin els supòsits de responsabilitat, estan subjectes a limitació de responsabilitat independentment del fet que l'acció exercida sigui de naturalesa contractual o extracontractual.

Article 397. *Reclamacions excloses de limitació.*

1. No són limitables les reclamacions enumerades a l'article 3 del Conveni internacional sobre la limitació de responsabilitat per reclamacions de dret marítim.

2. Així mateix, no tenen limitació les reclamacions de l'Administració marítima o l'autoritat portuària que es prevegin a les normes reguladores de la remoció de vaixells.

CAPÍTOL III

De les sumes màximes d'indemnització

Article 398. *Límits generals.*

Excepte en els casos previstos a l'article següent, la suma màxima d'indemnització pagadora per reclamacions limitables s'ha de calcular per cada accident, progressivament, en funció de l'arqueig brut del vaixell respecte al qual hagin nascut els crèdits, d'acord amb el que estableixen els articles 6 a 9 del Conveni internacional sobre la limitació de responsabilitat per reclamacions de dret marítim.

Article 399. *Límits especials.*

1. Pel que fa a les reclamacions relacionades amb la mort o lesions corporals dels passatgers d'un vaixell sorgides en un mateix accident, i independentment de quin en sigui l'arqueig brut, el límit de responsabilitat és la quantitat prevista als convenis internacionals i a les normes de la Unió Europea multiplicada pel nombre de passatgers que el vaixell estigui autoritzat a transportar, de conformitat amb el seu certificat. A aquests efectes, s'entenen incloses en el concepte de passatger les persones que, amb el consentiment del portador, viatgin 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 vaixells 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 lesions corporals.
- b) Cinc-cents mil drets especials de gir per a les altres reclamacions limitables.

Article 400. *Concurrència de creditors.*

1. Les sumes obtingudes d'acord amb el que disposen els articles precedents passen a integrar el fons corresponent, que s'ha de distribuir entre els creditors que portin causa del mateix accident en proporció a la quantia de les seves reclamacions reconegudes.

2. No obstant això, si la quantia dedicada a les reclamacions per mort o lesions no és suficient per satisfer-les en la seva totalitat, els seus creditors han de concórrer pel romanent amb els altres creditors limitables per cobrar, en igualtat de rang, del fons dedicat a la satisfacció dels crèdits materials.

3. En tot cas, l'Administració marítima i portuària té prelació en el cobrament sobre tots els creditors les reclamacions dels quals no siguin per mort o lesions corporals, quan es tracti de reclamacions per danys produïts en obres portuàries, vies navegables, ajudes a la navegació i, en general, al domini públic marítim o portuari.

Article 401. *Subrogació.*

La persona responsable, el seu assegurator o qualsevol tercer que hagi pagat una reclamació imputable a un fons de limitació amb anterioritat a la seva distribució queda subrogada en els drets que haurien correspost a la persona indemnitzada enfront del fons esmentat.

Article 402. *Conversió a la moneda nacional.*

1. Les quanties a què es fa referència als articles anteriors s'han de convertir en euros prenent el canvi vigent en la data en què s'ha constituït el fons corresponent per a la limitació.

2. El canvi a què es refereix l'apartat anterior s'ha de calcular pel mètode d'avaluació aplicat efectivament pel Fons Monetari Internacional a les seves operacions i transaccions en la data en què es tracti.

CAPÍTOL IV

Del fons de limitació

Article 403. *Condició del dret a limitar.*

1. Per a l'al·legació vàlida del dret a limitar davant dels òrgans jurisdiccionals espanyols, el titular ha de constituir el fons de limitació corresponent, integrat per les sumes establertes en aquest capítol juntament amb els interessos legals meritats des de la data de l'accident que va originar la responsabilitat.

2. El fons es pot constituir dipositant la suma corresponent o aportant una garantia suficient segons el parer de l'òrgan judicial.

Article 404. *Destí del fons i paralització d'altres mesures.*

1. El fons constituït regularment només es pot utilitzar per satisfer les reclamacions respecte de les quals es pugui invocar la limitació de responsabilitat, fins i tot en cas de concurs del titular del dret a limitar.

2. Una vegada constituït el fons de limitació, els titulars de crèdits limitables no tenen acció per perseguir altres béns del deutor, així com enfront d'altres deutors del mateix crèdit.

3. Els vaixells o altres béns pertanyents al titular del dret a limitar que s'hagin embargat o segrestat per respondre d'una reclamació que calgui promoure contra el fons constituït queden alliberats mitjançant l'aixecament que ha d'ordenar l'òrgan judicial que va conèixer de la constitució.

Article 405. *Procediment i caducitat del dret a limitar.*

1. Per constituir el fons de limitació, així com per distribuir-lo entre els diferents creditors, cal seguir el procediment regulat al capítol IV del títol IX d'aquesta Llei.

2. El dret a constituir el fons de limitació caduca 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 dona 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 aquesta Llei els contractes d'assegurança que tenen per objecte indemnitzar els danys produïts pels riscos propis de la navegació marítima.

En allò no previst en aquesta Llei, és aplicable la Llei de contracte d'assegurança.

2. Les assegurances obligatòries d'embarcacions dedicades a l'esport o esbarjo es regeixen pel que disposa la Llei de contracte d'assegurança, sense que valgui cap pacte en contra.

Article 407. *Caràcter dispositiu.*

1. Llevat que es disposi expressament d'una altra manera, les parts del contracte poden pactar lliurement les condicions de cobertura que jutgin apropiades.

2. L'establiment vàlid del contracte d'assegurança marítima no exigeix la subjecció a cap forma determinada, sense perjudici 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'interès assegurat.*

1. Poden ser objecte d'assegurança els interessos patrimonials legítims, presents o futurs, exposats als riscos de la navegació marítima. La inexistència d'interès determina la nul·litat del contracte, sense perjudici del que disposa l'article 422.

2. Els pactes contractuals en què s'estableixi una presumpció de l'existència de l'interès admeten en tot cas prova en contra.

Article 409. *Enumeració dels interessos.*

Poden, en concret, ser objecte de l'assegurança marítima els interessos en:

- a) Els vaixells, embarcacions i artefactes navals, fins i tot en construcció o desballestament.
- b) El noli.
- c) El carregament.
- d) La responsabilitat civil derivada de l'exercici de la navegació.
- e) Qualsevol altre interès patrimonial legítim exposat als riscos de la navegació marítima.

Article 410. *Interès en el vaixell.*

L'assegurança del vaixell comprèn l'interès sobre les seves parts integrants, pertinences i accessoris.

Article 411. *Interès en el noli.*

1. L'assegurança del noli comprèn el preu pel transport de mercaderies o passatgers, tant en curs de realització com esperat. També inclou el benefici que es deriva per al portador del transport de les seves pròpies mercaderies.
2. El valor asegurable del noli el determina el seu import brut.

Article 412. *Titular de l'interès.*

El contracte d'assegurança s'entén concertat a compte de qui sigui titular de l'interès en el moment del sinistre.

Secció 2a Del valor assegurat, de l'assegurança múltiple i de la coassegurança

Article 413. *Valor de l'interès i suma assegurada.*

1. Si, en el moment de produir-se el sinistre, la suma assegurada és inferior al valor de l'interès, l'assegurador ha d'indemnitzar el dany causat en la mateixa proporció en què aquella cobreix l'interès assegurat.
2. Si la suma assegurada supera el valor de l'interès assegurat, qualsevol de les parts pot exigir la reducció de la suma i de la prima, i l'assegurador ha de restituir l'excés de les primes percebudes. Si es produeix el sinistre, l'assegurador ha d'indemnitzar el dany causat efectivament.
3. Quan la sobreassegurança prevista a l'apartat anterior es degui a mala fe del prenedor o de l'assegurat, el contracte es considera nul. L'assegurador de bona fe pot, no obstant això, retenir les primes vençudes i les del període en curs.

Article 414. *Pòlissa estimada.*

En l'assegurança de vaixells, embarcacions i artefactes navals, s'ha de presumir que el valor declarat a la pòlissa o amb posterioritat a l'establiment del contracte és un valor estimat vinculant per a les parts del contracte, tret de dol per part de l'assegurat o quan per error sigui notablement superior al valor de l'interès.

Article 415. *Assegurança múltiple.*

1. En cas de concórrer diversos contractes d'assegurança sobre el mateix risc i interès i durant un període de temps idèntic, hagin estat o no concertats pel mateix prenedor, l'assegurat no pot en cap cas rebre com a indemnització una quantitat superior a l'import real del dany. Respectant aquesta limitació, cada assegurador està obligat a indemnitzar el dany fins a l'import de la suma assegurada en la seva pòlissa respectiva.

En aquests casos, el prenedor de l'assegurança o l'assegurat han de comunicar a cada assegurador les altres assegurances que estipuli. Si per dol s'omet aquesta

comunicació i es produeix el sinistre en cas de sobreassegurança, els asseguradors no estan obligats a pagar la indemnització.

2. L'assegurador que hagi indemnitzat té acció contra els altres asseguradors per 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'interès, qualsevol de les parts del contracte pot exigir la reducció de la suma assegurada i de la prima, i l'assegurador ha de restituir l'excés de les primes percebudes.

Article 416. *Coassegurança.*

1. Quan mitjançant un o diversos contractes d'assegurança, referents al mateix interès, risc i temps, es produeixi un repartiment de quotes determinades entre diversos asseguradors, amb un acord previ entre ells i el prenedor, cada assegurador està obligat a pagar la indemnització només en proporció a la quota respectiva.

L'assegurador que ha pagat una quantitat superior a la que li correspongui pot repetir contra la resta dels asseguradors.

Queda fora de perill en tot cas el dret de repetició dels coasseguradors enfront de l'obridor en el supòsit d'abús de facultats.

2. L'assegurador obridor de la coassegurança està legitimat tant activament com passivament, judicialment i extrajudicialment, per a la gestió ordinària del contracte i per adoptar qualsevol decisió enfront de l'assegurat pel que fa al sinistre i la seva liquidació, així com per 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 aquesta actuació suposi cap solidaritat entre els coasseguradors.

3. Es considera obridor, si la pòlissa no el designa expressament, el coassegurador que participi amb una quota més gran en l'assegurança.

Secció 3a Dels riscos de la navegació

Article 417. *Riscos coberts.*

L'assegurador ha d'indemnitzar l'assegurat, en els termes fixats al contracte, pels danys que pateixi l'interès 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 les captures resultants.
- b) La captura, l'embargament o la detenció per ordre d'alguna autoritat nacional o estrangera.
- c) La pirateria, el motí, el terrorisme i les situacions d'alteració de l'ordre 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'interès assegurat per dol de l'assegurat, sense que valgui cap pacte en contra. Tampoc respon per culpa greu de l'assegurat, però si les parts acorden el contrari, queda a càrrec de l'assegurat almenys un deu per cent del dany. Aquest 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 exerceixin en terra funcions de gerència o direcció de

les quals depengui l'estat de conservació o de manteniment de l'objecte assegurat es regeix pels criteris previstos a l'apartat 1 per al supòsit de culpa greu de l'assegurador.

3. L'assegurador respon dels sinistres causats per dol o culpa dels altres dependents de l'assegurador.

Article 420. *Vici propi.*

Queden exclosos de la cobertura els danys que tinguin per causa el vici propi o la naturalesa intrínseca de l'objecte assegurat i els que tinguin per causa el desgast i l'ús naturals.

Secció 4a De la conclusió del contracte i deures del contractant

Article 421. *Prova de l'assegurança.*

L'assegurador està obligat a lliurar al prenedor la pòlissa o el document o certificat provisional de cobertura. Abans que es lliurin aquests documents, es pot provar el contracte per qualsevol mitjà que demostrï l'acceptació de la cobertura per part de l'assegurador.

Article 422. *Existència de risc.*

1. El contracte d'assegurança constituït amb posterioritat al sinistre o la cessació del risc és nul sempre que alguna de les parts conegués aquesta circumstància. Es presumeix coneguda aquesta circumstància en cas que la notícia d'aquesta fos de coneixement públic al lloc on es va signar el contracte o en què resideixen l'assegurador o el prenedor.

2. Tanmateix, si el contracte es va constituir sobre bones o males notícies, només és nul quan es demostrï que el prenedor coneixia el sinistre o l'assegurador la cessació del risc.

Article 423. *Declaració del risc.*

1. El prenedor de l'assegurança ha de declarar a l'assegurador abans de la conclusió del contracte totes les circumstàncies que conegui, o que raonablement hagi de conèixer, que puguin influir sensiblement en l'apreciació del risc per part d'un assegurador prudent. Si el contracte se subscriu a compte d'una altra persona, el deure de declaració s'estén a les circumstàncies que aquesta persona conegui o hagi de conèixer.

2. Durant el curs del contracte, el prenedor de l'assegurança o l'assegurador ha de comunicar a l'assegurador, tan aviat com li sigui possible, totes les circumstàncies que agreugin el risc i siguin d'una naturalesa tal que, si aquest les hagués conegut en el moment de la perfecció del contracte, no l'hauria subscrit o l'hauria conclòs en condicions més costoses.

Article 424. *Efectes de la inexactitud o reticència.*

1. La declaració incompleta o inexacta de les circumstàncies a què es refereix 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 inexactitud. Corresponen a l'assegurador, llevat que concorri dol o culpa greu per la seva part, les primes relatives al període en curs en el moment de la resolució.

2. Si el sinistre sobrevé abans que arribi a l'assegurador el coneixement de la reticència o inexactitud, o abans que transcorri el termini assenyalat a l'apartat anterior, cal reduir proporcionalment la prestació de l'assegurador a la diferència entre la prima convinguda i la que s'hagués aplicat en cas d'haver-se conegut l'entitat del risc. Tanmateix, l'assegurador queda alliberat de tota prestació si hi va haver dol o culpa greu del prenedor o de l'assegurador.

Article 425. *Pagament de la prima.*

1. El prenedor de l'assegurança està obligat a pagar la prima en les condicions estipulades a la pòlissa o al certificat. Si s'han pactat primes periòdiques, la primera d'aquestes és exigible una vegada signat el contracte. El lloc del pagament ha de ser el del domicili del prenedor, sempre que no se'n determini un de diferent a la pòlissa.

2. La falta de pagament de la prima o d'alguna de les fraccions de prima o de les primes periòdiques permet a l'assegurador resoldre el contracte o suspendre els seus efectes fins que s'aboni. La resolució o suspensió s'ha de produir un mes després que s'hagi requerit al prenedor el pagament de la prima. Tanmateix, en cas de falta de pagament de la prima única, de la primera fracció de prima o de la primera de les primes periòdiques, l'assegurador no respon dels sinistres esdevinguts abans del pagament, tot i que encara no s'hagi produït cap requeriment de pagament.

3. Quan l'assegurador hagi emès a les seves assegurances de mercaderies un certificat de cobertura, no pot oposar la falta de pagament de la prima al comprador de les mercaderies de bona fe a qui s'hagi lliurat el certificat esmentat, sense que valgui cap pacte en contra.

Article 426. *Comunicació del sinistre.*

L'assegurat o el prenedor de l'assegurança han de comunicar a l'assegurador o al comissari d'avaries designat a la pòlissa l'esdeveniment del sinistre en el termini de set dies, comptats a partir del moment en què en tinguin coneixement. L'omissió o el retard d'aquesta comunicació produeix 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 culpós en l'omissió o la comunicació tardana del sinistre, l'assegurador té dret a ser indemnitzat pels danys i perjudicis que això li hagi causat, sense que valgui cap pacte que pretengui imposar a l'assegurat una situació pitjor.

Article 427. *Deure d'evitar o disminuir el dany.*

1. El prenedor de l'assegurança o l'assegurat i els seus dependents han d'utilitzar totes les mesures raonables al seu abast per salvar o recobrar els efectes assegurats i, en general, per evitar o disminuir el dany conseqüència del sinistre.

2. L'assegurador pot intervenir en la decisió i l'adopció d'aquestes mesures, sense que la seva conducta prejutgi, en cap cas, l'acceptació de responsabilitat pel sinistre.

3. L'assegurador respon, en els termes fixats al contracte, de les despeses efectuades raonablement pel prenedor de l'assegurança, l'assegurat i els seus dependents en compliment del deure establert al primer apartat d'aquest precepte, així com dels danys causats a l'objecte assegurat.

Article 428. *Transmissió de l'interès assegurat.*

1. En les assegurances de vaixells i artefactes navals, d'altres interessos de l'armador o navilier o de la seva responsabilitat, l'alienació del vaixell o el canvi de titular en la seva gestió nàutica provoca l'extinció del contracte d'assegurança, tret que l'assegurador n'hagi acceptat expressament per escrit la continuació.

2. En l'assegurança de mercaderies, la transmissió de la propietat d'aquestes no s'ha de comunicar a l'assegurador, i en el contracte d'assegurança se subroga l'adquirent.

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 a la pòlissa, excepte en els supòsits d'exclusió de responsabilitat previstos a l'article 419.

2. Correspon a l'assegurador provar l'existència i l'abast del dany.

Article 430. *Quantia de la indemnització.*

1. La indemnització de l'assegurador ha de comprendre el valor dels danys materials que pateixi l'objecte assegurat fins al límit de la suma assegurada i les cobertures complementàries següents:

- a) L'import de la contribució a l'avaria gruixuda a càrrec de l'interès assegurat.
- b) La part que correspongui a aquest interès en una remuneració per salvament.
- c) Les despeses raonables efectuades pel prenedor de l'assegurança, per l'assegurador i pels seus dependents per disminuir el dany.

2. En la indemnització de les cobertures complementàries enumerades al número anterior, l'assegurador també pot aplicar, si s'escau, la regla proporcional. Les parts, de comú acord, poden excloure a la pòlissa o amb posterioritat a l'establiment del contracte l'aplicació de la regla proporcional.

Article 431. *Exclusió del reemplaçament.*

No es pot obligar l'assegurador a reemplaçar o reparar els objectes assegurats.

Article 432. *Danys i perjudicis exclosos.*

Queden exclosos de la indemnització:

- a) Els perjudicis derivats del sinistre, com ara retards, demores, paralitzacions, pèrdues de mercat, diferències de canvi, lucre cessant i, en general, qualsevol dany indirecte, excepte els inclosos expressament en aquesta Llei.
- b) Els danys i perjudicis ocasionats per l'objecte assegurat a persones, llevat que la responsabilitat consegüent sigui objecte de l'assegurança.

Article 433. *Accions d'avaria i d'abandonament.*

1. La liquidació del sinistre s'ha d'efectuar per l'acció d'avaria o per l'acció d'abandonament.

2. L'elecció d'un procediment o un altre correspon a l'assegurador. No obstant això, el dret de l'assegurador a l'abandonament només es dona en els casos establerts als articles 449 i 461.

Article 434. *Declaració d'abandonament.*

1. La declaració d'abandonament s'ha de notificar per escrit a l'assegurador. L'assegurador ha de manifestar l'existència de qualsevol altra assegurança o de drets reals constituïts sobre les coses que són objecte de l'abandonament.

2. L'omissió de les circumstàncies enunciades a l'apartat anterior faculden l'assegurador a suspendre el pagament de la indemnització fins que l'assegurador les hi comuniqui.

Article 435. *Acceptació expressa o presumpta de l'abandonament.*

1. L'abandonament no pot ser parcial ni condicionat i ha de comprendre la totalitat de les coses objecte de l'interès assegurat.

2. L'acceptació de l'abandonament pot ser expressa o presumpta. L'abandonament s'entén produït 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'abandonament.*

1. L'abandonament acceptat per l'assegurador o, en un altre cas, declarat judicialment vàlid, transmet a l'assegurador la propietat de les coses assegurades. Aquesta transmissió es retrotrau al moment en què l'assegurador va rebre la declaració d'abandonament. Tanmateix, es pot pactar vàlidament a la pòlissa el dret de l'assegurador a renunciar a la transmissió de la propietat de les coses assegurades o les seves restes.

2. L'acceptació de l'abandonament per l'assegurador o, si s'escau, la declaració judicial de la validesa de l'abandonament, 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 ha de practicar la liquidació del sinistre en el termini fixat a la pòlissa, que no pot ser superior a un mes comptat des de:

a) L'acceptació expressa o presumpta de l'abandonament o de la declaració judicial de la seva validesa.

b) L'acceptació del sinistre per part de 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 seves causes, ha d'acceptar el sinistre o manifestar que el rebutja, tret que el procediment pericial requereixi un termini més ampli per esbrinar les causes o que calgui, per a la liquidació del sinistre, que l'assegurat porti documentació ulterior.

2. Una vegada practicada la liquidació del sinistre, l'assegurador ha de fer efectiva la indemnització en el termini de quinze dies des que l'assegurat hagi manifestat la seva conformitat amb aquesta liquidació. La demora en el pagament obliga l'assegurador a abonar els interessos legals calculats sobre l'import de la indemnització a partir del moment en què l'assegurador va manifestar el seu rebuig a l'abandonament o l'avaria.

3. En cas de divergència entre l'assegurador i l'assegurat sobre la quantia de la indemnització, l'assegurat té dret al lliurament, en el termini de quinze dies des que l'assegurat manifesti la seva falta de conformitat, de la quantitat fixada per l'assegurador, sense que la percepció d'aquesta quantitat impedeixi a l'assegurat la reclamació judicial de la suma superior que, segons el seu parer, hauria d'assolir la indemnització.

4. L'assegurador i l'assegurat poden pactar, abans o després del sinistre, que la liquidació d'aquest l'efectuï un liquidador d'avaries nomenat de mutu acord. La liquidació practicada així és vinculant per a ambdues parts, llevat que alguna d'aquestes la impugni judicialment en el termini de trenta dies des que es va notificar.

5. Una vegada que l'assegurador hagi pagat la indemnització, d'acord amb el contracte d'assegurança, aquest se subrogarà en els drets i les accions que corresponien a l'assegurat fins al límit de la indemnització, contra qui sigui responsable del sinistre o de l'agreuament de les seves conseqüències, o d'ambdós.

L'assegurador no pot exercir en perjudici de l'assegurat els drets en què s'hagi subrogat. L'assegurat ha de respondre dels perjudicis que, pels seus actes o omissions, pugui causar a l'assegurador en el seu dret a subrogar-se.

L'assegurador no té dret a la subrogació contra cap de les persones els actes o les omissions de les quals donin origen a responsabilitat de l'assegurat, d'acord amb la llei, ni contra el causant del sinistre que sigui, respecte de l'assegurat, parent en línia directa o col·lateral dins del tercer grau civil de consanguinitat, pare adoptant o fill adoptiu que visquin amb l'assegurat. Aquesta norma no té efecte si la responsabilitat prové de dol o si la responsabilitat està emparada mitjançant un contracte d'assegurança. En aquest últim supòsit, la subrogació està limitada en el seu abast d'acord amb els termes del contracte esmentat.

En cas de concurrència d'assegurador i assegurat enfront d'un tercer responsable, cal repartir el recobriment obtingut entre tots dos en proporció al seu interès respectiu.

L'exoneració de responsabilitat del tercer causant del dany pactada per l'assegurat o el prenedor amb aquest tercer no és oposable a l'assegurador, llevat que aquest hagi acceptat expressament l'exoneració i l'hagi consignada a 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 vaixells

Article 439. *Assegurança per temps o per viatge.*

L'assegurança de vaixells es pot contractar ja sigui per a un viatge, ja sigui per a diversos de 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 diversos viatges, la responsabilitat de l'assegurador comença en el moment de rebre la càrrega a bord i acaba en concloure la descàrrega, i en tot cas al cap de quinze dies d'arribar al port de destí.

2. Si el viatge es duu a terme en llast, la responsabilitat de l'assegurador comença en llevar àncores o desamarrar al port de sortida i acaba quan el vaixell fondeja o amarra al port de destí.

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 l'establiment del contracte i acaba a les vint-i-quatre hores de l'últim dia.

2. Als efectes previstos a l'apartat anterior, cal tenir en compte l'horari vigent al lloc on es va signar el contracte.

Article 442. *Pròrroga de la cobertura en l'assegurança per temps.*

1. Si al terme del termini pactat el vaixell es troba al mar, en perill, o en un port de refugi natural o escala, l'assegurança queda prorrogada fins al moment en què arribi al port de destí, i el prenedor de l'assegurança ha d'abonar la proporció de la prima corresponent al temps de pròrroga.

2. La pòlissa pot establir que, perquè la pròrroga prevista a l'apartat anterior sigui efectiva, cal que l'assegurat notifiqui a l'assegurador les circumstàncies previstes en aquest.

Article 443. *Responsabilitat per abordatges.*

1. L'assegurança de vaixells cobreix la responsabilitat civil de l'armador pels danys i perjudicis causats a un altre vaixell, embarcació o artefacte naval, i als seus carregaments en cas d'abordatge. Aquesta cobertura és complementària de la dels danys propis del vaixell.

2. La pòlissa pot estendre la cobertura de l'assegurador a la responsabilitat civil de l'armador pels danys i perjudicis produïts per xoc amb plataformes fixes o altres obres o instal·lacions.

Article 444. *Navegabilitat del vaixell.*

L'assegurat ha de mantenir la navegabilitat del vaixell, embarcació o artefacte naval assegurat al llarg de tota la durada de la cobertura.

Article 445. *Vicis ocults.*

L'assegurador no respon dels danys que pateixi el vaixell assegurat com a conseqüència d'un vici ocult d'aquest. S'entén per vici ocult el que no es pugui descobrir utilitzant els mitjans exigibles raonablement a un armador.

Article 446. *Subrogació contra els membres de la dotació.*

L'assegurador no pot exercir els drets en què se subrogui, en cas de sinistre, contra els membres de la dotació del vaixell assegurat, llevat que aquests hagin causat el sinistre fraudulentament.

Article 447. *Reconstitució automàtica del capital assegurat.*

La responsabilitat de l'assegurador s'aplica a la totalitat de la suma assegurada en cada sinistre que es produeixi durant la vigència del contracte, sense perjudici del dret de l'assegurador a exigir després de cada sinistre el complement de prima que s'hagi pactat.

Article 448. *Nou a vell.*

En la indemnització de danys del vaixell, l'assegurador no ha de practicar deduccions de nou a vell.

Article 449. *Casos d'abandonament.*

L'assegurat pot exercir el dret a l'abandonament en els casos següents:

- a) Pèrdua total del vaixell.
- b) Inhabilitació definitiva per navegar o impossibilitat de reparar el vaixell.
- c) Quan l'import de les reparacions arribi al valor de la suma assegurada de la pòlissa. Als efectes d'aquest càlcul, cal sumar a l'import de les reparacions les contribucions a càrrec del vaixell en l'avaria gruixuda o en el salvament.
- d) La pèrdua del vaixell per manca de notícies en el termini de noranta dies. La pèrdua s'entén verificada l'últim dia del termini esmentat, que es compta a partir del dia en què es van rebre les últimes notícies.

Article 450. *Termini d'abandonament.*

1. Cal presentar la declaració d'abandonament 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 compta una vegada transcorreguts els altres noranta dies que s'hi assenyalen.

2. Una vegada transcorreguts els terminis indicats al número anterior, l'assegurat només pot reclamar la indemnització mitjançant l'acció d'avaria.

Article 451. *Primes i extorns.*

1. En l'assegurança per viatge, l'assegurador adquireix el dret a la prima des de l'inici del viatge. En l'assegurança per temps, l'assegurador adquireix el dret a la prima des que comença a córrer el termini fixat.

2. En tot cas, tot extorn de la prima s'entén subordinat al fet que el vaixell no s'hagi abandonat a l'assegurador, d'acord amb el que preveu l'article 449, o no s'hagi produït una pèrdua total coberta pel contracte.

Article 452. *Subsidiarietat.*

Les regles d'aquesta secció s'apliquen a l'assegurança del noli i a altres interessos de l'armador o navilier sempre que siguin compatibles amb la seva pròpia naturalesa i ho consentin 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'apliquen tant al transport marítim com a les fases del transport efectuat d'altres maneres, sempre que siguin accessòries del viatge marítim.

Article 454. *Valoració de l'interès.*

1. Amb subjecció al que han pactat les parts, cal fixar el valor asegurable de les mercaderies tenint en compte el seu valor en origen incrementat amb el de les despeses del transport i la duana.

2. El valor assenyalat a l'apartat anterior es pot incrementar amb l'import del benefici esperat. Per assegurar un marge de benefici superior al deu per cent del valor en origen de les mercaderies, cal declarar-ho així expressament a la pòlissa o 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 estiguin a terra al port de destí.

Article 456. *Clàusula de magatzem a magatzem.*

Quan el contracte d'assegurança contingui la clàusula de «magatzem a magatzem» o similar, la cobertura s'estén des del moment en què les mercaderies abandonen el magatzem d'origen al lloc fixat a la pòlissa fins que arriben al de destí al lloc determinat a 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 mitjançant una pòlissa flotant, es presumeix l'obligació de l'assegurat d'aplicar a aquesta tots els embarcaments definits a la pòlissa que efectui durant el termini de vigència corresponent, així com la cobertura automàtica d'aquestes expedicions per part de l'assegurador.

2. La pòlissa ha d'expressar el capital màxim que l'assegurador accepta garantir per a cada expedició.

Article 459. *Deure d'avís a la pòlissa flotant.*

1. La pòlissa flotant ha d'expressar el termini de què disposa l'assegurat per comunicar a l'assegurador una expedició en curs, i s'entén que aquest termini no pot ser inferior a quaranta-vuit hores a comptar del moment en què l'assegurat va tenir notícia de l'expedició.

2. L'incompliment d'aquest deure d'avís allibera l'assegurador de la seva obligació de cobrir l'expedició concreta de què es tracti, sense perjudici del seu dret a reclamar la prima o les primes corresponents a aquesta. A més, l'assegurador pot resoldre el contracte, tot i que aquesta resolució no té 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 estan cobertes pel contracte durant tot el viatge, incloent transbords, operacions de càrrega i descàrrega en ports de trànsit o arribada i estada en moll o magatzem en aquests ports, sense perjudici del deure de l'assegurat de comunicar aquestes circumstàncies a l'assegurador des del moment en què en tingui coneixement i en què es pagui la sobreprima que escaigui en cada cas.

2. Queden també coberts els canvis de viatge o ruta aliens a la voluntat de l'assegurat, i en aquest cas es mantenen el deure de comunicació i el de pagaments de sobreprima previstos a l'apartat anterior.

Article 461. *Casos d'abandonament.*

L'assegurat pot abandonar les mercaderies assegurades en els casos següents:

- a) Pèrdua total de les mercaderies.
- b) Avaries amb un import, més el cost de recondicionament i reexpedició a destí, que iguali el valor de les mercaderies establert a la pòlissa. Als efectes d'aquest càlcul, cal sumar a l'import de les reparacions les contribucions a càrrec de la mercaderia en l'avaria gruixuda o en el salvament.
- c) Pèrdua del vaixell portador d'acord amb l'article 449.d).
- d) Pèrdua o innavegabilitat sobrevinguda al vaixell durant el viatge, si no s'han pogut reexpedir les mercaderies a destí en el termini de noranta dies o en el termini que fixi la pòlissa, a comptar des de la pèrdua o la innavegabilitat.

Article 462. *Termini d'abandonament.*

L'assegurat ha de fer la declaració d'abandonament dins dels seixanta dies següents a produir-se les circumstàncies que l'article anterior estableix per a cada cas. Una vegada transcorregut aquest termini, l'assegurat només pot reclamar la indemnització mitjançant 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'apliquen no només a les d'aquesta 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 aquesta Llei es regulen, en primer lloc, per les seves normes particulars i, si no n'hi ha, pel que preveu aquesta secció.

Article 465. *Obligació de l'assegurador i acció directa.*

L'obligació de l'assegurador d'indemnitzar en aquesta classe d'assegurances s'aplica des que sorgeix la responsabilitat del seu assegurat davant del tercer perjudicat. Aquest últim té acció directa contra l'assegurador per exigir-li el compliment de la seva obligació. Qualsevol pacte contractual que alteri el que disposa aquest article es considera no vàlid.

Article 466. *Límit de la cobertura.*

L'assegurador respon com a màxim fins al límit de la suma assegurada per cadascun dels fets que originin la seva responsabilitat ocorreguts durant la vigència del contracte.

Article 467. *Limitacions de responsabilitat indemnitzatòria.*

L'assegurador pot oposar al perjudicat les mateixes excepcions que correspondrien al seu assegurat, i especialment les limitacions quantitatives de responsabilitat de què aquest últim gaudís d'acord amb la llei aplicable o el contracte del qual derivés la responsabilitat.

TÍTOL IX

Especialitats processals

CAPÍTOL I

De les especialitats de jurisdicció i competència

Article 468. *Clàusules de jurisdicció i arbitratge.*

Sense perjudici del que es preveu als convenis internacionals vigents a Espanya i a les normes de la Unió Europea, són nul·les i es consideren no posades les clàusules de submissió a una jurisdicció estrangera o arbitratge a l'estranger, contingudes als contractes d'utilització del vaixell o als contractes auxiliars de la navegació, quan no s'hagin negociat de manera individual i separada.

En particular, la inserció d'una clàusula de jurisdicció o arbitratge en el condicionat imprès de qualsevol dels contractes a què es refereix el paràgraf anterior no evidencia, per si mateixa, el compliment dels requisits exigits en aquest.

Article 469. *Criteris d'atribució de competència.*

1. Llevat que les parts hagin introduït vàlidament una clàusula de jurisdicció exclusiva o una clàusula d'arbitratge, segons el que estableix aquest capítol, s'apliquen els criteris previstos en aquest article.

2. En els contractes d'utilització del vaixell, són competents, a elecció del demandant, els tribunals del:

- a) Domicili del demandat.
- b) Lloc de signatura del contracte.
- c) Port de càrrega o descàrrega.

3. En els contractes auxiliars de la navegació, són competents, a elecció del demandant, els tribunals del:

- a) Domicili del demandat.
- b) Lloc de signatura del contracte.
- c) Lloc de prestació dels serveis.

4. Per conèixer de la impugnació de la liquidació d'avaría gruixuda, tant l'efectuada privadament com la feta per un notari d'acord amb l'expedient de certificació pública corresponent, és competent el tribunal del lloc de finalització del transport o el del lloc d'arribada del vaixell, si aquest últim és diferent.

CAPÍTOL II

De l'embargament preventiu de vaixells

Article 470. *Naturalesa i regulació de la mesura.*

1. La mesura cautelar d'embargament preventiu de vaixells, tant nacionals com estrangers, es regula pel Conveni internacional sobre l'embargament preventiu de vaixells, signat a Ginebra el 12 de març de 1999, pel que disposa aquesta Llei i, supletòriament, pel que estableix la Llei 1/2000, de 7 de gener, d'enjudiciament civil. Aquesta mesura comporta necessàriament la immobilització del vaixell al port on es trobi.

2. En cap cas es pot sol·licitar l'embargament preventiu per assegurar l'execució d'una sentència ja recaiguda o d'un laude arbitral ja dictat.

3. Les disposicions previstes en aquest capítol són aplicables a les embarcacions.

Article 471. *Competència.*

1. És competent per decretar l'embargament preventiu d'un vaixell el tribunal que tingui competència objectiva per conèixer de la pretensió principal o el del port o lloc en què es trobi el vaixell o en què s'espera que aquest arribi, a elecció de l'actor que sol·licita l'adopció de la mesura cautelar. No obstant això, si el vaixell no arriba al port esperat, el tribunal del port en qüestió perd la seva competència.

2. Quan, una vegada ordenat l'embargament preventiu d'un vaixell, sigui un altre tribunal espanyol el competent per conèixer el fons de l'afer, s'ha de mantenir la mesura acordada sempre que la demanda s'interposi dins del termini fixat pel jutge en funció de les circumstàncies del cas.

Article 472. *Embargament per crèdits marítims.*

1. Per decretar l'embargament preventiu d'un vaixell per crèdit marítim que es defineix a l'article 1 del Conveni internacional sobre l'embargament preventiu de vaixells, n'hi ha prou que s'al·legui el dret o els crèdits reclamats, la causa que els motivi i l'embargabilitat del vaixell.

2. El jutge ha d'exigir en tot cas una garantia suficient per respondre dels danys, dels perjudicis i de les costes que es puguin ocasionar. Aquesta fiança pot ser de qualsevol de les classes que reconeix el dret, inclòs l'aval bancari.

Una vegada fixada aquesta garantia, que ha de ser com a mínim del 15 per cent de l'import del crèdit marítim al·legat, el tribunal en pot revisar la quantia, d'ofici o a instància de part, en funció dels ports i les dimensions del vaixell, del cost derivat de l'estada del vaixell al port, del seu preu de mercat per dia, de si està o no subjecte a línia regular, de si està o no carregat, així com dels seus compromisos contractuals.

Article 473. *Embargament per altres crèdits.*

1. L'embargament de vaixells espanyols que es trobin materialment dins de la jurisdicció espanyola practicat a sol·licitud de persones que tinguin la seva residència habitual o el seu establiment principal a Espanya, o de qui hagi adquirit el crèdit que es ventila per cessió o subrogació d'aquestes, es pot acordar tant per crèdits marítims com per qualsevol altre dret o crèdit contra el deutor al qual pertanyi el vaixell o vaixells que se sol·licita embargar.

Els vaixells espanyols també poden ser embargats per l'òrgan administratiu competent de conformitat amb el que preveu la normativa específica que sigui aplicable.

2. En els embargaments a què es refereix l'apartat anterior, la immobilització es pot substituir, segons el parer de l'òrgan jurisdiccional o administratiu competent, per l'anotació al Registre de béns mobles de la mesura i, si s'escau, de la prohibició d'alienar.

3. L'embargament dels vaixells que enarborin el pavelló d'un Estat que no sigui part del Conveni internacional sobre l'embargament preventiu de vaixells, signat a Ginebra el 12 de març de 1999, es regeix per les disposicions d'aquest Conveni, amb l'excepció que es poden embargar tant per crèdits marítics com per qualsevol altre crèdit.

Article 474. *Embargament preventiu i submissió a jurisdicció estrangera.*

També és procedent l'embargament preventiu d'un vaixell als efectes d'obtenir una garantia encara que, en virtut de l'existència al contracte o en 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'hagi de sotmetre al coneixement d'una jurisdicció estrangera o d'un tribunal arbitral.

Article 475. *Vaixells embargables.*

Tot vaixell respecte al qual s'al·legui un crèdit marítim es pot embargar en els termes i amb l'abast del Conveni internacional sobre l'embargament preventiu de vaixells.

Article 476. *Tramitació processal de la mesura d'embargament.*

Es presumeix que en l'embargament de vaixells 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. Una vegada acordat l'embargament, el tribunal ha de donar trasllat de la resolució pel mitjà més ràpid al capità marítim del port en què es trobi el vaixell o en què s'espera que aquest arribi, el qual ha d'adoptar les mesures necessàries per aturar i prohibir la sortida del vaixell. Amb aquesta finalitat, l'Administració marítima pot retirar i retenir la documentació del vaixell, així com sol·licitar 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, que estan obligades a prestar la col·laboració requerida d'acord amb les seves atribucions respectives.

2. El que disposa aquest capítol no afecta els drets o les facultats que, d'acord amb la legislació administrativa i els convenis internacionals aplicables, corresponguin a les administracions públiques i portuàries per retenir un vaixell o impedir d'una altra manera que es faci a la mar dins de la seva jurisdicció.

Article 478. *Notificació de l'embargament.*

Una vegada acordat i verificat l'embargament, així com garantit, cal notificar-ho al capità o al consignatari del vaixell, amb lliurament de còpia de la demanda formulada i de la resolució que l'acorda.

Article 479. *Jurisdicció sobre el fons del litigi.*

En els casos en què, d'acord amb el que disposa l'article 7 del Conveni internacional sobre l'embargament preventiu de vaixells, els tribunals espanyols no siguin competents per conèixer del fons de l'afer relatiu a un vaixell embargat a Espanya, el tribunal que va practicar l'embargament ha 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 acrediti l'inici d'un procediment davant del tribunal judicial o arbitral competent. Si no s'inicia el procediment dins del termini fixat, el jutge ha d'acordar, a instància de part, l'alliberament del vaixell embargat o la cancel·lació de la garantia prestada.

CAPÍTOL III

De la venda forçosa de vaixells

Article 480. *Regulació.*

La venda forçosa del vaixell s'ha d'ajustar al que disposen la Llei d'enjudiciament civil o la normativa administrativa que sigui aplicable per a la subhasta dels béns mobles subjectes a publicitat registral en tot el que no preveuen el Conveni internacional sobre els privilegis marítics i la hipoteca naval, constituït a Ginebra el 6 de maig de 1993, i aquesta Llei.

Article 481. *Notificació de la venda forçosa.*

Abans de procedir a la venda forçosa del vaixell, l'autoritat judicial o administrativa competent ha de notificar aquesta venda:

- a) Al registrador titular del Registre de béns mobles, així com a l'autoritat competent encarregada d'inscriure el vaixell en l'Estat que l'hagi autoritzat a enarborar temporalment el seu pavelló, si és el cas.
- b) A la persona que tingui inscrita a favor seu la propietat del vaixell.
- c) A tots els titulars de les hipoteques o gravàmens inscrits que no s'hagin constituït al portador.
- d) A tots els titulars de les hipoteques o gravàmens inscrits constituïts al portador i dels privilegis marítics enumerats a l'article 4 del Conveni internacional sobre els privilegis marítics i la hipoteca naval, sempre que el jutge o l'òrgan administratiu competent hagi rebut una notificació dels seus crèdits respectius.

Article 482. *Termini i contingut de la notificació.*

1. La notificació a què es refereix l'article anterior s'ha d'efectuar amb almenys trenta dies d'antelació a la data prevista per a la venda forçosa, i ha d'expressar:

- a) La data i el lloc de la venda forçosa, així com les circumstàncies relatives a la venda forçosa o al procés que l'hagi causat i que l'autoritat judicial o administrativa que entengui del procés estimi suficients per protegir els interessos de les persones a qui calgui notificar.
- b) Si no es pot determinar amb certesa la data i el lloc de la venda forçosa, cal notificar la data aproximada i el lloc previst per a la venda forçosa, així com les circumstàncies que s'indiquen al paràgraf anterior. Tanmateix, quan aquestes dades arribin a ser conegudes, s'ha de notificar 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 s'ha de fer per escrit a les persones interessades que s'indiquen a l'article anterior, si són conegudes, a través dels mitjans establerts a la Llei d'enjudiciament civil o a la normativa administrativa, segons si es tracta d'una venda judicial o administrativa, respectivament, per correu certificat, per mitjans electrònics o per qualsevol altre mitjà idoni que permeti obtenir constància de la seva recepció, encara que la persona a qui calgui notificar tingui el domicili fora d'Espanya.

Així mateix, i en els casos en què ho exigeixin els tractats aplicables, la notificació s'ha d'efectuar mitjançant anuncis publicats en dos diaris d'àmbit nacional i, a més, es poden inserir els edictes en altres publicacions si l'autoritat judicial o administrativa que procedeixi a la venda forçosa ho estima convenient.

Article 483. *Terceries de millor dret.*

1. Els titulars de crèdits marítics privilegiats poden comparèixer i formular les terceries de millor dret corresponents en la forma i amb els efectes previstos als articles 614 a 620 de la Llei d'enjudiciament civil.

2. El que s'ha establert anteriorment s'aplica també en qualsevol procediment judicial d'execució d'hipoteca naval.

3. La interposició de terceries de millor dret en el procediment administratiu de constrenyiment es regeix pel que disposa la seva normativa específica.

Article 484. *Efectes de la venda forçosa.*

1. Com a conseqüència de la venda forçosa del vaixell, totes les hipoteques i gravàmens inscrits, excepte aquells en què el comprador s'hagi subrogat amb el consentiment dels creditors, així com tots els privilegis i altres càrregues de qualsevol gènere que puguin recaure sobre el vaixell, queden sense efecte i, si s'escau, se n'ha d'ordenar la cancel·lació.

2. No és 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 persona o entitat especialitzada.*

És aplicable en la venda judicial de vaixells el que disposa l'article 641 de la Llei d'enjudiciament civil.

Article 486. *Destí de la suma obtinguda en la subhasta o venda directa del vaixell.*

1. Amb el producte de la venda cal pagar, en primer lloc, les costes processals i les despeses originades per l'embargament preventiu o per l'execució i la venda subsegüent del vaixell. Aquestes costes i despeses inclouen, entre d'altres, les despeses de conservació del vaixell i la mantenció de la dotació, així com els sous i altres quantitats, i les despeses a què es refereix 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 s'ha de repartir de conformitat amb el que disposa el Conveni internacional sobre els privilegis marítics i la hipoteca naval. Una vegada satisfets tots els crèdits, el saldo, si n'hi ha, s'ha de lliurar al propietari i es pot transferir lliurement.

CAPÍTOL IV**Del procediment per limitar la responsabilitat per crèdits marítics****Article 487. *Competència.***

1. És competent per conèixer de la constitució del fons de limitació de responsabilitat el jutge mercantil que estigui coneixent de qualsevol reclamació limitable que s'hagi presentat contra el titular del dret a limitar.

2. En el supòsit que es pretengui invocar el dret a limitar davant dels òrgans judicials espanyols enfront de reclamacions interposades davant d'òrgans judicials estrangers, cal 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 invoqui en un procediment civil el dret a limitar la responsabilitat que se li reclami en aquest ha d'iniciar el tràmit de constitució del fons de limitació en el termini màxim de deu dies des de la invocació.

2. Amb aquesta finalitat, cal presentar la sol·licitud de constitució del fons, en la forma que es determina en aquesta Llei, davant del mateix jutjat que coneix de la reclamació, que l'ha de tramitar com a peça separada del plet principal.

Article 489. Invocació en altres procediments.

1. Quan la limitació s'al·legui en un procediment judicial penal, contenciós administratiu o social o en un procediment administratiu, la sol·licitud de constitució del fons s'ha de presentar davant del jutjat mercantil del mateix lloc, i s'ha d'acreditar mitjançant testimoni al jutjat penal, contenciós administratiu o social o òrgan administratiu en el mateix termini assenyalat a l'article anterior.

En aquests casos, les sentències o resolucions fermes dictades en aquells procediments són executables només contra el fons constituït regularment.

2. El jutjat mercantil competent ha de tramitar en aquest cas la sol·licitud d'acord amb el que disposa aquesta Llei i, en el que aquesta no prevegi, pels tràmits del judici verbal.

Article 490. Contingut de la sol·licitud.

L'advocat i el procurador han de presentar la sol·licitud de constitució del fons de limitació mitjançant un escrit signat, que ha d'indicar els fets rellevants referents a la limitació que s'invoca i ha d'anar acompanyat dels documents següents:

a) Document que acrediti l'ingrés al compte del jutjat de l'import de la suma màxima d'indemnització calculada d'acord amb les normes previstes al 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. Es pot substituir l'ingrés 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 vaixell en el moment de l'accident.

d) En cas que la limitació es refereixi a reclamacions per mort o lesions dels passatgers, certificat del nombre màxim de passatgers que el vaixell està autoritzat a transportar.

e) Còpia autèntica del certificat de navegabilitat del vaixell.

f) Certificat de l'autoritat monetària sobre la conversió a euros del dret especial de gir en el moment de constituir-se el fons.

g) Document en què consti el càlcul de l'import de la limitació.

h) Llista de creditors subjectes a limitació, amb indicació del domicili, si es coneix, del títol de la reclamació i de l'import estimat.

Article 491. Admissió i esmena.

1. El jutge ha de dictar una resolució d'admissió de la sol·licitud si es compleixen els requisits anteriors; en cas contrari, ha de concedir al sol·licitant un termini de cinc dies per reparar les omissions apreciades.

2. El jutge pot rebutjar la sol·licitud si considera que la quantia del fons està mal calculada d'acord amb les dades exposades; en aquest cas, ha d'assenyalar l'import adequat i atorgar un termini de cinc dies per a l'esmena.

Article 492. Resolució d'admissió i de denegació.

1. A la resolució d'admissió a tràmit, el jutge ha de declarar constituït el fons de limitació sense perjudici de les impugnacions que es puguin presentar posteriorment.

2. El testimoni d'aquesta resolució és títol suficient per obtenir, en qualsevol altre procediment judicial o administratiu derivat del mateix accident, l'aixecament de qualsevol embargament o altres mesures cautelars sobre el vaixell o altres béns propietat de la

persona titular del dret a limitar. Es produeix la mateixa pèrdua d'accions enfront d'altres deutors del mateix crèdit en nom dels quals s'hagi constituït el fons.

3. Aquests procediments han de continuar el seu tràmit fins a la sentència, però la seva execució contra les persones beneficiades per la limitació s'ha d'acumular forçosament a l'expedient sobre integració i repartiment del fons.

4. La resolució que denegui la constitució del fons és recurrible en apel·lació pel sol·licitant.

Article 493. *Nomenament de comissari-liquidador.*

1. A la resolució assenyalada a l'article anterior, el jutjat ha d'acordar el nomenament d'un comissari-liquidador.

2. Els interessats poden recusar el comissari-liquidador invocant les causes establertes per als pèrits a la Llei d'enjudiciament civil.

3. El pèrit designat ha d'acceptar el càrrec en el termini de tres dies mitjançant compareixença davant del jutjat. Té dret, en concepte d'honoraris i despeses, a una retribució igual a l'u per cent del fons distribuït finalment entre els creditors, i pot demanar una provisió de fons per a les despeses immediates, que el sol·licitant ha de sufragar.

Article 494. *Formació de peces i repartiment provisional.*

1. El comissari-liquidador ha de formar tres peces separades. La primera s'ha de dedicar a la regulació de l'estat passiu del fons, la segona ha de contenir tot el que sigui pertinent a l'estat actiu i la tercera ha de ser la peça de repartiment.

2. El comissari-liquidador pot proposar al jutge, quan ho estimi convenient, un repartiment provisional de part del fons. Si el jutge ho aprova, el comissari-liquidador pot efectuar pagaments avançats, dins dels límits que si s'escau s'estableixin, que són sempre a compte del que sigui procedent segons el repartiment definitiu.

Article 495. *Publicitat de la formació dels estats.*

1. Quan la resolució que declara constituït el fons sigui ferma, el comissari-liquidador ha de notificar a tots els creditors assenyalats a l'escrit del sol·licitant, així com a tots els que apareguin posteriorment, l'inici del procediment i el dret que tenen a insinuar el seu crèdit i a ser part en el procediment.

2. La resolució s'ha de publicar al Butlletí Oficial del Registre Mercantil i, si el comissari-liquidador ho estima convenient, en altres mitjans de comunicació.

3. Les notificacions i altres incidències relatives als creditors, les seves reclamacions i títols, la seva quantia respectiva i la seva integració en la massa s'han d'ordenar en la peça primera.

4. S'ha d'atorgar als creditors un termini de trenta dies perquè presentin els seus títols o justificants del crèdit. Aquest termini ha de ser el doble per als residents a l'estranger. El comissari-liquidador pot exigir a cada creditor la documentació que estimi necessària per a la constància deguda del seu crèdit.

Article 496. *Resolució de formació de l'estat passiu.*

1. El constituent del fons o els creditors poden presentar davant del comissari-liquidador les al·legacions conduents a impugnar la procedència o l'import dels crèdits. Igualment, poden al·legar la improcedència de la seva inclusió en l'estat passiu.

2. El comissari-liquidador ha de presentar 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 decisió presa. A la vista d'aquest informe, el jutjat ha de determinar mitjançant una resolució la composició de l'estat passiu.

3. Aquesta resolució és recurrible en reposició pels interessats, i contra la decisió es pot formular un recurs d'apel·lació davant de l'Audiència Provincial.

Article 497. *Resolució de formació de l'estat actiu.*

1. La peça relativa a l'estat actiu del fons ha de recollir les impugnacions que, si s'escau, els creditors efectuïn sobre la procedència del dret a limitar la responsabilitat o de la quantia i forma del fons. Cal donar trasllat d'aquestes impugnacions al sol·licitant per si vol fer al·legacions, en el termini de vint dies.

2. Les impugnacions s'han de presentar en el termini màxim de tres mesos una vegada notificat l'expedient a cada creditor, i no s'admeten amb posterioritat.

3. Quan hagi transcorregut aquest darrer termini, s'hagin presentat o no impugnacions, el comissari-liquidador ha d'elevat 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 seva opinió.

4. Finalment, el jutge ha de determinar mitjançant una resolució la procedència i la quantia del fons, i es poden presentar els mateixos recursos a què fa referència l'article anterior.

Article 498. *Complement de l'estat actiu.*

Si a la resolució a què es refereix l'article anterior s'estableix una quantia del fons diferent de la ja dipositada o constituïda, el sol·licitant ha de completar aquesta última en el termini de deu dies, encara que es recorri la resolució. Si no ho fa, perd el dret a limitar la seva responsabilitat amb els efectes previstos a l'article següent.

Article 499. *Terminació per improcedència de la limitació.*

Si mitjançant una resolució ferma s'estableix la improcedència de la limitació de responsabilitat, el jutge ha de declarar acabat el tràmit. No obstant això, cal retenir durant seixanta dies l'aval o la quantitat dipositada per assegurar les reclamacions que es presentin davant del jutge competent, i també com a garantia de l'execució de les que ja s'hagin presentat.

Article 500. *Peça i resolució de repartiment.*

1. Quan les resolucions que aproven els estats actiu i passiu del fons siguin fermes, el comissari-liquidador ha d'elaborar una proposta de repartiment d'acord amb el que preveu el títol VII d'aquesta Llei. Cal notificar aquesta proposta als creditors, que la poden impugnar en un termini de vint dies.

2. El jutjat ha de decidir, a la vista de l'informe definitiu del comissari-liquidador, per mitjà d'una resolució que és recurrible en reposició i apel·lació.

TÍTOL X

Certificació pública de determinats expedients de dret marítim

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 501. *Competència.*

Per conèixer dels expedients regulats en aquest títol només és competent un notari, a elecció dels interessats, d'acord amb les disposicions d'aquesta Llei.

Article 502. *Dies i hores hàbils.*

En els procediments relatius al dret marítim, són hàbils cada dia i cada hora sense excepció.

Article 503. *Despeses.*

Les despeses ocasionades als expedients regulats en aquest títol són a càrrec del sol·licitant.

Les despeses ocasionades per pèrits són a càrrec dels proposants.

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 exigeixi que el capità en arribar al port de destí faci constar algunes incidències del viatge, ho ha de fer 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.

Aquest expedient també es pot utilitzar per acreditar les incidències quan el capità ho consideri convenient.

2. En el termini de vint-i-quatre hores a comptar de la seva arribada al port de destí, el capità ha de lliurar una còpia de la part corresponent del diari de navegació i de l'acta en què hagi fet constar les incidències produïdes, així com, si s'escau, una còpia de la diligència de protesta d'incidències instruïda en un port d'arribada previ al de destí. Així mateix, ha de lliurar una còpia de l'acta de protesta a tots els interessats, que siguin coneguts, en els fets esdevinguts i, si s'escau, ha de lliurar inexcusablement una còpia compulsada en el supòsit previst a l'article 187.

Article 505. *Taxació pericial.*

1. El notari, per iniciativa dels interessats, ha de procedir a l'examen del vaixell i de les mercaderies que transporta, i ha d'ordenar la taxació dels danys causats.

Per efectuar les diligències anteriors, el notari ha de rebre la declaració dels signants de l'acta o actes aixecades, interessats i consignataris, si resideixen o tenen representació al lloc.

2. La valoració dels danys l'ha de dur a terme un pèrit nomenat de comú acord pel capità i els interessats o consignataris i, si no hi ha cap acord, pel notari.

CAPÍTOL III

De la liquidació d'avaria gruixuda

Article 506. *Objecte de l'expedient i legitimació.*

En cas que els interessats en un viatge marítim no arribin a un acord per a la liquidació privada de l'avaria gruixuda, qualsevol d'ells es pot dirigir a un notari per sol·licitar que es tramiti l'expedient que es regula a continuació.

Article 507. *Sol·licitud i emplaçament als interessats.*

1. L'escrit de sol·licitud de l'expedient de liquidació d'avaria gruixuda ha d'incloure una relació circumstanciada dels fets esdevinguts, despeses i danys produïts i documents que justifiquen la petició, així com la relació nominal dels interessats.

2. Una vegada admesa la sol·licitud, el notari ho ha de notificar a tots els interessats en el viatge marítim, en el vaixell o en el carregament, i els ha d'instruir sobre el seu dret a intervenir en la tramitació de l'expedient.

Article 508. *Nomenament i intervenció del liquidador.*

1. El notari ha de designar un liquidador als efectes de practicar la liquidació.

2. El notari ha d'assenyalar al liquidador un termini raonable per preparar la liquidació, que s'ha de fixar en funció de les dificultats del cas i no pot excedir els quatre mesos, excepte en cas de causa justificada a instància del liquidador.

Tots els interessats estan obligats a prestar al liquidador designat la col·laboració requerida pel que fa a informació i documentació.

3. Una vegada que el liquidador hagi presentat la liquidació d'avaria gruixuda, o el seu dictamen negatiu a la procedència de la liquidació, el notari ho ha de posar de manifest als interessats, els quals poden mostrar el seu acord o fer una impugnació durant els trenta dies següents.

Article 509. *Impugnacions.*

Una vegada rebudes les conformitats o les impugnacions, el notari les ha de traslladar al liquidador, el qual està obligat en el termini de trenta dies a emetre un dictamen fonamentat en la seva procedència i, si s'escau, les modificacions de la liquidació original que proposi.

Article 510. *Aprovació de la liquidació i recurs.*

1. El notari, a la vista dels escrits dels interessats i el dictamen del liquidador, ha de dictar una resolució motivada en què s'aprovi, es modifiqui o es rebutgi la liquidació.

2. Aquesta resolució és recurrible amb efectes suspensius davant del jutjat mercantil competent. En aquest cas, una vegada admès el recurs, el secretari judicial ha de designar un nou liquidador perquè practiqui la liquidació en la forma i els terminis assenyalats a l'article 508. Quan s'hagin rebut les impugnacions dels interessats o hagi transcorregut el termini de trenta dies des que se'ls va posar de manifest la liquidació, el secretari judicial ha de convocar una vista que s'ha de celebrar pels tràmits del judici verbal.

Article 511. *Execució.*

La resolució ferma és títol suficient per despatxar l'execució contra els interessats que en el termini de quinze dies no abonin la contribució assenyalada a la decisió, així com contra els qui en van garantir l'obligació, en els límits de la garantia prestada.

CAPÍTOL IV

Del dipòsit i venda de mercaderies i equipatges en el transport marítim

Article 512. *Àmbit d'aplicació i legitimació.*

Són aplicables les disposicions contingudes en aquest capítol quan la llei aplicable al contracte de noliejament faculti el portador a sol·licitar el dipòsit i la venda de les mercaderies o els equipatges transportats en els casos en què el destinatari no abonin el noli, el passatge o les despeses connexes al seu transport o no es presenti per retirar els efectes portats, així com quan el transport no pugui concloure a causa d'una circumstància fortuïta sobrevinguda durant el viatge que en faci impossible, il·legal o prohibida la continuació.

Article 513. *Sol·licitud.*

1. En la sol·licitud de dipòsit i venda cal expressar amb claredat les qüestions següents:

- a) Transport de què es tracta, amb còpia del coneixement de l'embarcament o títol del passatge.
- b) Identitat del destinatari, si és conegut.
- c) Noli, passatge o despeses que es reclamen.

d) Descripció de la classe o quantitat de mercaderies el dipòsit de les quals se sol·licita, amb una valoració aproximada.

e) Fonament de la sol·licitud, sigui per impagament o per falta de retirada de mercaderies.

2. Qui insti el dipòsit ha de proposar les persones o entitats a què es refereix l'article 626 de la Llei d'enjudiciament civil.

3. Si l'impediment per concloure el transport es deu a una circumstància fortuïta sobrevinguda durant el viatge que en faci impossible, il·legal o prohibida la continuació, cal acreditar de manera fefaent el fet corresponent.

Article 514. *Procediment.*

1. Una vegada admesa a tràmit la sol·licitud, el notari ha de requerir el pagament immediatament al destinatari de les mercaderies o equipatges que figuri al títol presentat. Si aquest no és nominatiu, no s'ha de fer el requeriment, llevat que així ho demani el sol·licitant designant 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 durant les quaranta-vuit hores següents, el notari ha d'acordar el dipòsit de la mercaderia o els equipatges.

3. Una vegada practicat el dipòsit i nomenat el dipositari, el notari ha d'acordar la taxació i venda per part d'una persona o entitat especialitzada o en subhasta pública dels efectes assenyalats.

També cal procedir a la venda dels efectes dipositats quan aquests presentin risc de deteriorament, o quan per les seves condicions o altres circumstàncies, les despeses de conservació o custòdia siguin desproporcionades.

4. Amb l'import obtingut de la venda s'ha d'atendre en primer lloc el pagament de les despeses del dipòsit i les de la subhasta, i cal lliurar el romanent al sol·licitant en pagament del noli o les despeses reclamades i fins a aquest límit.

Article 515. *Oposició al pagament.*

1. Si el titular de les mercaderies o equipatges manifesta la seva oposició al pagament en l'acte del requeriment o durant les quaranta-vuit hores següents, s'ha de dipositar el romanent a conseqüència del judici corresponent. En aquest cas, el titular ha 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 tots dos casos a comptar des de la manifestació de l'oposició.

En cas que no es presenti la demanda en el termini establert, el notari ha de procedir a lliurar el romanent al sol·licitant d'acord amb el que s'estableix a l'apartat 4 de l'article anterior.

2. Quan el dipòsit s'hagi evitat, o aixecat, per la prestació de garantia suficient per part del destinatari, aquest ha de presentar la seva demanda en el termini establert a l'apartat anterior, que es compta des del moment de la constitució. En cas contrari, el notari ha d'acordar el pagament del que es reclama amb càrrec a la garantia establerta.

CAPÍTOL V

De l'expedient sobre extraviament, sostracció o destrucció del coneixement d'embarcament

Article 516. *Notari competent.*

Per conèixer de l'expedient regulat en aquest capítol, és competent el notari amb seu al lloc de destí fixat al coneixement per al lliurament de les mercaderies.

Article 517. *Requeriment del tenidor desposseït.*

1. En els casos d'extraviament, sostracció o destrucció d'un coneixement d'embarcament, el tenidor desposseït d'aquest ha d'acudir davant del notari competent i requerir-li que insti el portador que no es lliurin les mercaderies a cap tercer perquè s'amortitzi el títol i se li reconegui la titularitat del coneixement d'embarcament desaparegut.

2. El tenidor desposseït pot dur a terme tots els actes tendents a la conservació del seu dret. També pot rebre mercaderies del portador una vegada arribades al lloc de destí, sempre que presti caució davant del notari per un import equivalent al valor de les mercaderies rebudes.

Article 518. *Contingut del requeriment.*

El tenidor desposseït ha d'indicar, en el requeriment que faci al notari, les mencions del coneixement a què es refereix l'article 248, així com les circumstàncies en què va ser tenidor i les que van acompanyar la desposseïció. Així mateix, ha d'acompanyar els elements de prova de què disposi i proposar-ne d'altres que puguin servir per fonamentar el seu dret.

Article 519. *Trasllat del requeriment i al·legacions.*

Una vegada admès el requeriment, el notari ho ha de notificar al portador mitjançant una acta per instar-li que, si es presenta un tercer a reclamar les mercaderies, procedeixi a la seva retenció i posi les circumstàncies de la presentació en coneixement del notari. Cal fer la mateixa notificació al carregador i, si s'escau, als endossants, quan siguin persones diferents del tenidor i amb domicili conegut. Tots poden formular davant del notari, durant els deu dies següents, les al·legacions que estimin oportunes.

Article 520. *Publicació del requeriment i sobreseïment.*

1. El notari, una vegada efectuades les indagacions sol·licitades i les que estimi oportunes sobre la veracitat dels fets i sobre el dret del tenidor desposseït dins del termini assenyalat a l'article anterior, ha de procedir immediatament a publicar el requeriment rebut a la secció que correspongui del «Butlletí Oficial de l'Estat», i ha de fixar un termini d'un mes, des de la data de publicació, perquè el tenidor del títol pugui comparèixer i formular una oposició.

2. Si les indagacions efectuades o les al·legacions dels interessats mostren manifestament que el requeriment és infundat, el notari pot tancar l'expedient sense procedir a publicar-lo, així com deixar sense efecte el que se sol·licita al portador i procedir, si s'escau, a la devolució de la caució al requeridor quan hagi restituit les mercaderies.

3. Si es presenta un tercer reclamant les mercaderies i justifica documentalment el seu dret, cal que el portador assabenti el notari d'aquesta circumstància. El notari ha d'incorporar a l'expedient aquesta reclamació i la seva justificació documental, amb la qual cosa l'expedient queda suspès durant dos mesos, i no pot autoritzar cap acta d'amortització del coneixement d'embarcament sostret o extraviat. Si transcorren dos mesos sense que el tercer acrediti que s'ha admès la demanda judicial en exercici de la seva pretensió, el notari ha de prosseguir amb la tramitació de l'expedient.

En cas que el tercer acrediti l'admissió de la seva demanda judicial, el notari ha de declarar conclòs l'expedient sense autoritzar l'amortització.

Article 521. *Amortització del coneixement.*

Si transcorre un mes des de la publicació del requeriment sense que ningú la contradigui, el notari ha de fer constar mitjançant una acta de notorietat l'amortització del títol, i es reconeix al requeridor la titularitat d'aquest.

Una vegada declarada l'amortització del coneixement, aquest deixa de tenir eficàcia, i el tenidor desposseït al qual s'hagi reconegut el dret pot, si s'escau, retirar la caució prestada o exigir al portador el lliurament immediat de les mercaderies, després d'haver pagat les despeses de dipòsit ocasionades.

Article 522. *Irreivindicabilitat del coneixement i accions de danys i perjudicis.*

El que estableix aquest capítol s'entén sense perjudici 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 constitueixen el carregament d'un vaixell apareixen alterats, avariats o en perill d'avaria imminent, la persona a qui correspongui conservar les mercaderies sota la seva custòdia i que no hagi pogut obtenir instruccions del titular d'aquestes ha de sol·licitar a un notari l'autorització per a la venda en subhasta pública o per part d'una persona o entitat especialitzada.

Article 524. *Valoració pericial. Venda dels efectes.*

Una vegada presentada la sol·licitud, la qual ha d'indicar el nombre i la classe dels efectes que calgui vendre, el notari ha de nomenar un pèrit que reconegui els gèneres.

Quan s'hagi acreditat l'estat dels gèneres mitjançant la declaració pericial, si el notari ho considera necessari, pot ordenar la taxació i venda dels efectes assenyalats per part d'una persona o entitat especialitzada o en subhasta pública. Amb el preu obtingut s'ha d'atendre, en primer lloc, el pagament de les despeses del notari i del pèrit, i cal lliurar el romanent al titular de les mercaderies.

Disposició addicional primera. *Actualització de quanties i mecanismes de garantia alternatius.*

1. S'autoritza el Govern per revisar les quanties de les sumes màximes d'indemnització establertes a l'article 399.2, amb l'objecte de mantenir-ne la cobertura.

2. Les revisions de les quanties dels convenis als quals es remeten les regles de responsabilitat dels articles 282, 283, 299, 334 i 398 només són procedents en virtut de les modificacions que es vagin produint en aquestes en els tractats internacionals aplicables.

3. El Govern pot establir els supòsits en què es puguin constituir mecanismes de garanties alternatius a les assegurances obligatòries previstes als articles 300, 389 i 464.

Disposició addicional segona. *Òrgans competents per a la determinació dels premis i remuneracions per salvaments i remolcs.*

Els òrgans competents de l'Armada que han de conèixer de les accions relatives als premis per salvament i a les remuneracions per remolcs de fortuna són el Consell d'Arbitratges Marítims i els auditors d'arbitratges marítims.

La seva composició, règim jurídic, àmbit territorial i altres aspectes necessaris per al funcionament s'han d'establir reglamentàriament.

Els interessats en aquests procediments poden optar per acudir a aquests òrgans de l'Armada o a la jurisdicció civil ordinària.

Si no hi ha cap acord entre els interessats, preval la jurisdicció civil ordinària, que s'ha de substanciar d'acord amb el procediment declaratiu ordinari o verbal previst a la Llei d'enjudiciament civil, segons que correspongui per raó de la quantia reclamada.

Disposició addicional tercera. *Contractació electrònica.*

1. Pel que fa a l'ús de tècniques informàtiques electròniques i telemàtiques per establir els contractes a què es fa menció en aquesta Llei, i a les comunicacions relacionades amb aquests, cal seguir el que disposen la Llei 34/2002, d'11 de juliol, de serveis de la societat de la informació i de comerç electrònic, la Llei 59/2003, de 19 de desembre, de signatura electrònica, aquesta Llei i el dret de la Unió Europea.

2. Les parts poden acordar en qualsevol moment el canvi de suport de la documentació contractual. En aquest cas, cal que incloguin en tota documentació posterior un avís adequat del canvi produït i, si s'escau, de la durada del 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 aquesta Llei per al contracte de compravenda al capítol VI del títol II és incompatible amb l'exercici de les accions derivades de la falta de conformitat del bé amb el contracte, previstes al 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 cinquena. *Sistemes alternatius de resolució de conflictes amb consumidors.*

Pel que fa als contractes regulats en aquesta Llei en els quals una de les parts sigui 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 poden sotmetre voluntàriament els seus conflictes al sistema arbitral de consum o a altres sistemes de resolució extrajudicial de conflictes que figurin a la llista que publica la Comissió Europea sobre aquests sistemes i que respecti els principis establerts per la normativa de consum.

Disposició addicional sisena. *Vaixells de guerra espanyols.*

D'acord amb el que preveu l'article 3.3, els comandants dels vaixells de guerra espanyols pertanyen a l'Armada.

El Ministeri de Defensa ha de regular la llista oficial de vaixells de l'Armada.

Disposició addicional setena. *Plataforma continental.*

Els drets sobirans sobre la plataforma continental espanyola i les ampliacions d'aquesta més enllà del límit de les dues-centes milles nàutiques es regeixen pel que disposen la Convenció de les Nacions Unides sobre el dret del mar, signada a Montego Bay el 10 de desembre de 1982, la resta de tractats internacionals dels quals Espanya sigui part i les normes de dret intern que es puguin dictar de conformitat amb els acords internacionals.

Disposició addicional vuitena. *Vaixells històrics i rèpliques.*

1. Els vaixells i les embarcacions històriques i les seves reproduccions singulars es poden matricular i abanderar en un registre especial en els termes que el Govern determini reglamentàriament. Així mateix, aquesta reglamentació ha d'establir un règim simplificat de certificació i inspecció al qual s'han de sotmetre aquest tipus de vaixells i embarcacions.

2. Els vaixells i les embarcacions incloses a l'Inventari general de béns mobles del patrimoni històric espanyol o declarats béns d'interès cultural, i els que presentin un interès especial per haver pertangut a alguna personalitat rellevant o haver intervingut en

algun esdeveniment de transcendència històrica, a més d'inscriure's en el registre que se cita a l'apartat anterior, gaudeixen d'un règim especial de caràcter fiscal i de l'exempció de taxes portuàries en els termes que el Govern determini reglamentàriament d'acord amb els instruments de foment i protecció reconeguts a la legislació sobre patrimoni històric.

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

1. Aquesta Llei no és aplicable a les aeronaus que es trobin sobre l'aigua, ni al personal i mitjans afectes a l'activitat d'aquestes, que s'han de subjectar, a tots els efectes, al règim establert a la legislació aeronàutica i als tractats internacionals en la matèria. Això sense perjudici del compliment per part de les aeronaus del que indiquen el Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar (SOLAS 74/78) i el Conveni sobre el reglament internacional per prevenir abordatges (COLREG-72) en allò que sigui aplicable, quan estiguin sobre l'aigua.

2. En els espais marítims de sobirania nacional, el Ministeri de Foment o el de Defensa, segons correspongui, poden establir, amb acord previ amb l'Administració marítima, zones reservades amb caràcter exclusiu a la navegació aèria. Aquestes zones es regeixen pel que preveu la legislació aeronàutica, així com la normativa marítima en matèria de seguretat marítima i de lluita contra la contaminació, i estan sota el control de les autoritats d'aviació civil o militar pel que fa a l'amaratge o enlairament i al control de les aeronaus. L'abalisament d'aquestes àrees, en cas que sigui necessari, s'ha de fer seguint els criteris de l'Associació Internacional de Senyalització Marítima.

3. Cal establir reglamentàriament les disposicions necessàries per 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'aquestes àrees, que s'ha de fer 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 aeronaus.

Disposició addicional desena. *Aranzels notariais i registrals.*

El Govern ha d'aprovar els aranzels corresponents a la intervenció dels notaris i registradors de la propietat i mercantils per a la inscripció de vaixells, embarcacions i artefactes navals a la secció de vaixells del Registre de béns mobles.

Disposició transitòria primera. *Expedients de salvaments, remolcs, troballes i extraccions en tramitació.*

Els expedients administratius sobre auxilis, salvaments, remolcs, troballes i extraccions marítimes que es trobin en tramitació en el moment d'entrar en vigor aquesta Llei es continuen regint fins a la seva terminació completa per les disposicions de la Llei 60/1962, de 24 de desembre, per la qual es regulen els auxilis, salvaments, remolcs, troballes i extraccions marítimes.

Fins a la constitució del Consell d'Arbitratges Marítimes i dels auditors d'arbitratges marítimes, han de continuar exercint les seves funcions actuals 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, remolcs, troballes i extraccions marítimes.

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

Als efectes de l'aplicació del règim de les entitats navilieres en funció del tonatge regulat al 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 altres conceptes establerts en aquesta Llei són aplicables a les sol·licituds presentades a partir de la seva entrada en vigor.

Disposició derogatòria única. *Derogació de normes.*

Amb l'entrada en vigor d'aquesta Llei, queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'hi oposin 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 als vaixells 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, remolcs, troballes i extraccions marítimes, excepte les disposicions del títol II, que continuen en vigor en qualitat de normes reglamentàries.
- g) La disposició final vint-i-sisena 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 desena 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 transport internacional de mercaderies totalment o parcialment marítim, signat el 23 de setembre de 2009 (Regles de Rotterdam) entri en vigor, el Govern ha de remetre a les Corts Generals un projecte de llei per introduir les modificacions necessàries en aquesta 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 reclami el pagament de deutes garantits per hipoteca naval, el que disposa l'apartat anterior només es pot exercir en els casos descrits a l'article 140.a) i e) de la Llei de navegació marítima.

En els casos indicats a les lletres c) i d) de l'article referit, només es pot exercir l'acció amb la constatació prèvia de la situació real del vaixell per mitjà d'una certificació emesa per l'administració competent i, en el cas de la lletra b), cal presentar un testimoni de l'executòria en què consti 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. Als efectes del procediment regulat en aquest capítol, es considera títol suficient per despatxar l'execució el document privat de constitució de la hipoteca naval inscrit al Registre de béns mobles de conformitat 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 afecti l'admissió, la manipulació i l'emmagatzematge de mercaderies perilloses, de la mateixa manera 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 establerts per la normativa sobre protecció civil, i lluita contra la contaminació marina, sense perjudici de les competències que corresponguin 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 són els organismes competents en la prevenció i el control de les emergències per contaminació a la zona de servei dels ports que gestionin, així com de la neteja i el control de les contaminacions que es produeixin.»

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 aquest servei la neteja de molls i esplanades com a conseqüència de les operacions de dipòsit 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 al mar, així com la neteja de les aigües marítimes i la lluita contra la contaminació del medi marí, en zones en què Espanya exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció, adoptant les mesures que puguin resultar necessàries i, en particular, les assenyalades a la lletra d) de l'article 310.2 d'aquesta Llei i en els termes que li atribueixin els plans i programes previstos a l'article 264, sense perjudici de les competències atribuïdes a les comunitats autònomes en els casos d'abocaments procedents de terra.»

Cinc. S'introdueix un nou apartat 10 a l'article 265, que queda redactat de la manera següent:

«10. En tot procediment d'investigació cal 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 les 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 exerceixi sobirania, drets sobirans o jurisdicció, excepte en els casos de contaminació que es produeixi a la zona de servei dels ports, que correspon a les autoritats portuàries, amb les quals tenen un deure de col·laboració especial en aquests supòsits.»

Set. S'afegeix una nova disposició addicional trenta-quatrena:

«Disposició addicional trenta-quatre. Taxa per l'emissió de certificat d'assegurança o d'una altra garantia financera relatiu a la responsabilitat civil del transportista de passatgers per mar en cas d'accident.

1. Constitueix el fet imposable de la taxa la prestació dels serveis d'emissió del certificat d'assegurança o d'una altra garantia financera relatiu a la responsabilitat civil nascuda de danys als passatgers per via marítima en cas d'accident.

2. La meritació de la taxa es produeix en el moment en què es presenta la sol·licitud que motiva el servei, que no s'ha de tramitar si no s'ha efectuat el pagament corresponent.

3. Són subjectes passius de la taxa les persones físiques o jurídiques que sol·licitin la prestació de serveis que constitueixen el fet imposable.

4. La quantia de la taxa és de 120,00 euros. Aquesta quantia es pot modificar mitjançant la Llei de pressupostos generals de l'Estat.

5. El pagament de la taxa s'ha de fer en efectiu, en una entitat de dipòsit autoritzada pel Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques, i li és aplicable el que disposa el Reglament general de recaptació aprovat pel Reial decret 939/2005, de 29 de juliol.

6. La gestió de la taxa l'ha de dur a terme la Direcció General de la Marina Mercant del Ministeri de Foment.»

Vuit. S'afegeix una nova disposició addicional trenta-cinquena:

«Disposició addicional trenta-cinquena. Actualització de les quanties de les taxes.

Les quanties de les taxes regulades al títol IV del llibre segon d'aquesta Llei es poden modificar mitjançant 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'ordre 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'ordre social, que queda redactat de la manera següent:

«Cinc. El pagament de la taxa s'ha de fer mitjançant un ingrés en efectiu en una entitat de dipòsit autoritzada pel Ministeri d'Hisenda i Administracions Públiques, bé en forma d'autoliquidació o d'acord amb la liquidació que l'Administració li presentarà, i li és aplicable el que disposa el Reglament general de recaptació, aprovat pel Reial decret 939/2005, de 29 de juliol.

La taxa que cal satisfer per la prestació dels serveis o activitats que s'indiquen als números 15, 17, 18, 31, 36 i 41 de l'apartat set d'aquest article ha de ser objecte d'autoliquidació per part del subjecte passiu.

El pagament de la taxa és un requisit indispensable per al lliurament del certificat corresponent.

La quantia d'aquesta taxa es pot modificar mitjançant la Llei de pressupostos generals de l'Estat.»

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

Es modifica la secció primera de la taxa per serveis 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	Inspecció fora de l'horari laboral*
	— Euros	— Euros
Fins a 500 t.	89,68	134,52
De 501 A 3.000 t.	176,77	265,15
De 3.001 A 10.000 t.	231,94	347,91
Més de 10.000 t.	287,11	430,66

* Quan l'activitat es dugui a terme per conveniència del sol·licitant fora de l'horari laboral establert, s'ha d'incrementar 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 abanderament:

- Fins a 100 t: 50,47 euros.
- De 101 a 1.000 t: 70,07 euros.
- De 1.001 a 1.500 t: 89,68 euros.
- De 1.501 a 2.000 t: 109,3 euros.
- De 2.001 a 4.000 t: 128,89 euros.
- Més de 4.000 t: 148,49 euros.

4. Reconeixement de les farmacioles dels vaixells de passatge i embarcacions d'esbarjo:

- Tipus A i B: 22,6 euros.
- C i número 4: 16,93 euros.»

Disposició final sisena. *Títols competencials.*

Aquesta 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 setena. *Clàusula relativa a Gibraltar.*

Aquest text legal no es pot interpretar com a reconeixement de qualsevol dret o situació relatiu als espais marítims de Gibraltar que no estiguin compresos a l'article 10 del Tractat d'Utrecht, de 13 de juliol de 1713, entre les corones d'Espanya i Gran Bretanya.

Disposició final vuitena. *Secció de vaixells del Registre de béns mobles i Registre de vaixells i empreses navilieres.*

1. El Govern, a proposta conjunta dels ministeris de Justícia i de Foment en l'àmbit de les seves competències respectives, ha de dictar les disposicions necessàries per al desplegament i l'aplicació de les normes previstes en aquesta Llei sobre el Registre de béns mobles i el Registre de vaixells i empreses navilieres, així com la coordinació entre aquests.

2. Reglamentàriament, a proposta dels ministeris de Foment i d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient, en l'àmbit de les seves competències respectives, cal assegurar la coordinació del Registre de vaixells i empreses navilieres i del Cens de la flota pesquera operativa.

Disposició final novena. *Habilitació del Govern.*

1. S'habilita el Govern perquè en el termini de tres anys procedeixi a refondre en un únic text, i sota el títol «Codi de la navegació marítima», les lleis reguladores de les institucions marítimes, per tal de regularitzar, aclarir i harmonitzar aquesta 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 els convenis o tractats internacionals sobre matèries de dret del mar que puguin entrar en vigor a Espanya abans que no es culmini la refosa.

2. Així mateix, s'autoritza el Govern perquè dicti totes les disposicions que calguin per a l'execució i el compliment deguts del que disposa aquesta Llei.

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

1. Durant els divuit mesos següents a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern ha de procedir a modificar les disposicions de caràcter reglamentari contingudes al títol II de la Llei 60/1962, de 24 de desembre, sobre el règim d'auxilis, salvaments, remolcs, troballes i extraccions marítimes, a fi de recompondre l'estructura actual del Tribunal Marítim Central, dels jutjats marítimes permanents i d'altres òrgans previstos allà, i adscriure'ls orgànicament i funcionalment a l'Administració marítima.

2. En el mateix termini establert a l'apartat anterior, el Govern, a través del Ministeri de Justícia, i després d'haver escoltat el Consell General del Poder Judicial, ha de dur a terme un estudi sobre la viabilitat d'atribuir una competència objectiva a l'Audiència Nacional per al coneixement de tots els afers de transcendència i gravetat especials que es puguin sotmetre a la jurisdicció en les matèries indicades i en qualsevol altra relativa a la navegació marítima. Cal remetre aquest estudi a les Corts Generals.

Disposició final onzena. *Remissió d'un projecte de llei a les Corts Generals.*

En el termini de sis mesos des de la publicació d'aquesta Llei, el Govern ha de remetre a les Corts Generals, perquè s'encarregui de tramitar-lo, un projecte de llei que reguli l'abandonament de béns mobles i els procediments de venda, subhasta notarial, electrònica i alienació d'aquests.

Disposició final dotzena. *Entrada en vigor.*

Aquesta Llei entra en vigor al cap de dos mesos de publicar-se al «Butlletí Oficial de l'Estat».

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Madrid, 24 de juliol de 2014.

FELIPE R.

El president del Govern,
MARIANO RAJOY BREY