

I. DISPOSICIÓN XERAIS

XEFATURA DO ESTADO

7877 *Lei 14/2014, do 24 de xullo, de navegación marítima.*

FELIPE VI

REI DE ESPAÑA

Saiban todos os que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei.

PREÁMBULO

I

A Lei de navegación marítima leva a cabo unha reforma ampla do dereito marítimo español e recolle todos os seus aspectos. Trátase dunha renovación que non busca unha simple actualización e codificación, senón que tamén responde á súa imprescindible coordinación co dereito marítimo internacional e á súa adecuación á práctica actual do transporte marítimo.

Esta norma permite superar as contradicións existentes entre os distintos convenios internacionais vixentes en España e a dispersa normativa que regula esta materia, cuxa cabeceira está aínda constituída polo libro III do Código de comercio de 1885. Ao mesmo tempo, pon fin ás carencias que nestes últimos anos se detectaron en relación cunha pluralidade de intereses nacionais cuxa tutela debe ser reforzada. É o caso da seguridade da navegación, a protección do ambiente e do patrimonio cultural subacuático, o uso do mar territorial, a loita contra a contaminación, os intereses españois en materia de pesca, a estranxeiría e a inmigración, ou a loita contra o contrabando.

A lei regula o marco en que se inscriben as actividades propias do tráfico marítimo, constituído polo propio medio xeográfico e os espazos físicos que a fan posible, así como os instrumentos e os vehículos, garantindo a necesaria coherencia do dereito español cos distintos convenios internacionais en materia de dereito marítimo. Esta amplitude comporta que esta lei inclúa practicamente todos os aspectos da navegación, tanto de dereito público como privado.

II

O título preliminar responde ás orientacións máis modernas do dereito marítimo e recolle no artigo 2 a regra de interpretación da lei de conformidade cos convenios internacionais vixentes en España. Esta vocación de uniformidade comporta o propósito de acabar coa criticada dualidade de regulacións existente en moitos ámbitos desta materia, nos cales, por unha banda, España ratificou distintos convenios internacionais e, por outra, contamos cunha lexislación propia que, en moitos casos, non se axusta a estes. Isto explica tamén a técnica lexislativa empregada, baseada na remisión aos convenios vixentes en cada materia, reservando para si a lei o papel de dotar de contido os espazos que eses tratados internacionais lles deixan aos Estados.

III

O título I inspírase, principalmente, na Convención das Nacións Unidas sobre dereito do mar (CNUDM/UNCLOS), aprobada o 10 de decembro de 1982 en Montego Bay. Este título I estrutúrase en seis capítulos nos cales se formula unha regulación básica e sistemática da policía da navegación, que se completa coa normativa en materia de

portos do Estado e da mariña mercante. Estas normas despregan a súa eficacia fronte a buques nacionais e estranxeiros que navegan ou se deteñen nalgunha das nosas augas. A aplicación do réxime de policía da navegación obedece principalmente a un criterio territorial, sen prexuízo do respecto ás competencias do Estado do pavillón, que levou o dereito internacional a configurar os conceptos de Estado ribeirán e Estado reitor do porto. O campo de aplicación deste título I delimitase tanto en clave territorial –dentro dos espazos marítimos españois a lei rexe para todos os buques– como pola chamada lei do pavillón –quedan suxeitos a ela os buques españois, onde queira que se encontren–. No capítulo VI recóllense as especialidades recoñecidas aos buques de Estado estranxeiros.

No réxime de estadía en augas interiores marítimas e en porto rexe o principio de soberanía do ribeirán, arredor do cal se articulan as competencias xudiciais e administrativas sobre todos os buques que non sexan de Estado.

IV

O título II comeza a regulación do estatuto xurídico do buque definíndoo como vehículo destinado á navegación, que cobre tamén situacións estáticas transitorias, como é o buque en construción, fondeado, varado ou en desmantelamento. Esta noción exclúe, por tanto, os artefactos navais –caracterizados pola súa permanencia a flote nun lugar ou punto fixo das augas– e as plataformas fixas –toda estrutura ou instalación susceptible de realizar operacións de explotación dos recursos naturais marítimos ou de destinarse a outras actividades, situada sobre o leito do mar, ancorada ou apoiada nel–. Á nota inherente de mobilidade que caracteriza o buque súmase a súa capacidade para o transporte de persoas ou cousas para todos os fins. Con isto prescínlese das distincións de buque público ou privado; civil ou militar; mercante ou de recreo, deportivo ou científico. Cando o seu tamaño sexa menor de vinte e catro metros ou careza de cuberta corrida cualificarase de «embarcación» e regulamentariamente poderanse configurar como «unidades menores» as máis pequenas.

Os artefactos navais, caracterizados tanto pola súa flotabilidade como porque non están destinados a navegar, diferéncianse das obras ou construcións fixas que mesmo podendo sustentarse total ou parcialmente mediante flotación, teñen a consideración de bens inmobles de acordo co Código civil (como é o caso das chamadas illas artificiais, rixidamente unidas ao leito das augas, ou das instalacións portuarias). O requisito adicional dos artefactos de aptitude para albergar persoas ou cousas deixa fóra do concepto as boias, balizas e demais pequenos artificios flotantes, xeralmente utilizados para a seguridade da navegación ou a sinalización da pesca. A característica de permanencia, propia dos artefactos, é precisamente o atributo que xustifica un réxime substantivo e rexistral non sempre coincidente co dos buques.

As transformacións materiais dos buques e embarcacións e os cambios xurídicos que derivan da súa participación no tráfico mercantil determinan a necesidade da súa identificación e de que quede constancia pública das relacións que soportan na súa condición de bens mobles de significativo valor económico. O seu carácter rexistrable fai xuridicamente posible a súa hipoteca, sen menoscabo da súa cualificación de cousa moble. Recoñécense as situacións de titularidade compartida (copropiedade do buque) que, nos casos de falta de dedicación da cousa común a unha explotación mercantil, quedará suxeita directamente ao réxime xeral, sen outra especialidade que a recollida na propia lei para regular os dereitos de adquisición preferente (en particular, a nova regulación do tanteo).

A publicidade é crucial no tráfico patrimonial e lévase a cabo a través da inscrición no Rexistro de Bens Mobles (Sección de Buques), que se debe coordinar co Rexistro de Buques e Empresas Navieiras. Ambos os dous teñen atribuída distinta función. O Rexistro de Bens Mobles producirá os efectos xurídicos propios da publicidade material de titularidades e gravames, fronte á significación tipicamente administrativa do Rexistro de Buques e Empresas Navieiras.

A norma sobre adquisición da propiedade articula, con carácter dispositivo, o réxime xurídico dos contratos de construción e de compravenda. O contrato de construción

regula o tema principal do paso da propiedade e dos riscos segundo as prácticas contractuais máis difundidas no tráfico. No contrato de compravenda mantense en materia de risco da venda a concepción marítima tradicional, de signo contrario á civil, prestando especial atención á interferencia que a venda do buque pode producir sobre os contratos de utilización en vigor. A este respecto, a boa fe impón deberes informativos para o comprador do buque, aos cales a lei conecta un efecto subrogatorio sobre a fretaxe e os contratos de alugamento, que non se producirá en caso contrario. Non obstante, tal omisión si xerará as correspondentes responsabilidades tanto fronte ao comprador como ás outras partes dos contratos de utilización.

Prescindese definitivamente das figuras dos préstamos á grosa ventura ou risco de nao, para asentar o crédito marítimo sobre un sistema de privilexios simplificado, reducíndoos aos que se aceptan internacionalmente polo Convenio sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval de 1993, incluíndo a extensión da garantía para os créditos salariais de orixe dubidosa a todos os buques xestionados por unha mesma empresa.

V

Idéntico propósito modernizador preside a renovación que o título III leva a cabo no réxime dos suxeitos da navegación, empezando pola figura do armador, que non exclúe pero si despraza a un plano secundario a do propietario do buque. A diferenza entre propietario e armador permite distinguir entre a simple cotitularidade do buque e o verdadeiro condominio naval. A explotación mercantil en común baixo un réxime de maioría permite cualificar a relación como algo distinto á copropiedade e a aqueles que a protagonizan como verdadeiros armadores e navieiros.

A idea de que non se pode ser armador sen posesión do buque e sen a súa utilización na navegación e a de que para selo non se ten que exercer unha actividade empresarial é importante porque ten consecuencias de réxime. Así é porque todo armador (propietario ou non) se pode inscribir no Rexistro de Bens Mobles; pero só o que fai navegar o seu buque con finalidade empresarial é empresario e, como tal, terá acceso ao Rexistro Mercantil. Por outra parte, a lei conserva o concepto de navieiro –xa recollido na lexislación de portos do Estado e da mariña mercante– limitándoo a aqueles que se dedican á explotación de buques mercantes (excluídos os dedicados á pesca). Cando, ademais, teñan a posesión, serán tamén armadores.

De conformidade con esta regulación, o armador é o primeiro interesado en inscribirse como tal nos rexistros que procedan. Do mesmo modo, o propietario dun buque que non o dedique directamente á navegación non quererá asumir as consecuencias e responsabilidades que deriven dunha utilización á cal é totalmente alleo. Por esa razón a lei faculta o simple propietario para solicitar a inscrición como armador daquel que verdadeiramente posúe e utiliza o buque. Corresponde exclusivamente ao armador facer fronte aos actos e omisións da dotación do buque e ás obrigas contraídas polo seu capitán. Esta regra ten moi poucas excepcións, derivadas principalmente de normas internacionais. No ámbito da navegación deportiva ou de recreo, quen apareza inscrito como dono no Rexistro de Bens Mobles ou no Rexistro de Buques e Empresas Navieiras vén considerado *ex lege* como armador, sen posibilidade de proba en contrario.

A lei tamén coordina as normas administrativas e mercantís aplicables ao persoal marítimo co dereito do traballo, réxime propio da dotación. Esta regulación complementa, por unha parte, o disposto no Convenio internacional sobre formación, titulación e garda da xente do mar (STCW, 78/95 (buques mercantes) e no convenio internacional do mesmo nome para o persoal dos buques pesqueiros (STCW-F/95), que conteñen o réxime internacional do que a lei chama «Da titulación, certificación e inspección» e, por outra parte, o réxime das dotacións mínimas de seguridade, obxecto de regulación tanto no Convenio internacional de seguridade da vida humana no mar (SOLAS 74/88), como no Convenio sobre traballo marítimo 2006 da Organización Internacional do Traballo (CTM ou MLC 2006), todos eles vixentes en España.

Fálase da dotación en sentido amplo, entendida como o conxunto de todos os individuos embarcados baixo contrato de enrolamento. Este concepto xurídico vén

concretar, para un buque determinado, o máis xenérico de «xente do mar» ou «mariños» recollido no aludido CTM 2006.

Queda garantida a liberdade profesional do capitán para tomar decisións autónomas en materia de seguridade e protección do ambiente. Para isto recóllese de forma sintética e clara o poder que posúe para actuar en interese do buque, con lexitimación activa e pasiva para comparecer en todos os procedementos xudiciais e actuacións administrativas que reclamen a súa presenza por causa de relacións xurídicas xurdidas con ocasión da navegación ou explotación do buque. Aclárase a responsabilidade do armador polos actos ilícitos do capitán fronte a terceiros (tanto se son de orixe contractual coma extracontractual), e regúlase a «protesta de mar» como instrumento probatorio exento de formalismo que obriga o capitán a deixar constancia no diario de navegación dos acaecementos ocorridos durante a viaxe e a certificarlos logo de forma unilateral na protesta.

VI

No título IV, a regulación da responsabilidade do transportista por danos e avarías das cousas transportadas mantén o réxime vixente, contido nas regras da Haia-Visby ratificadas por España e pola xeneralidade dos países marítimos. Segundo a OCDE, estas regras regulan actualmente o 95 por 100 do comercio marítimo mundial. Unificáronse os réximes de responsabilidade do transportista, aplicables ao transporte marítimo en réxime de coñecemento de embarque –nacional ou internacional–, e á fretaxe nas súas distintas modalidades. Este réxime reviste carácter de dereito necesario (inderrogable para as partes, en beneficio do titular do dereito sobre as mercadorías) nos transportes contratados en réxime de coñecemento de embarque, por ser un sector onde a capacidade de negociación dos usuarios do servizo é máis limitada. Cando exista póliza de fretaxe, o réxime legal terá carácter derogable, dada a posición de igualdade entre fretadores e armadores. Consecuentemente, poden ser válidas as cláusulas de exoneración ou limitación de responsabilidade que pacten. A lei tivo en conta os últimos convenios nesta materia, especialmente as coñecidas regras de Róterdam, previndo así posteriores modificacións do seu articulado cando entren en vigor.

As solucións recollidas no texto non se separan da práctica usual, polo que a fretaxe se configura como contrato de transporte. A fretaxe autónoma segue cumprindo o modelo do transporte que alguén realiza en beneficio doutro, que paga por isto, movéndose de orixe a destino e procurando o desprazamento solicitado. O tipo contractual unificado que recolle a lei compaxínase coa previsión de especialidades cando son necesarias, como sucede coas fretaxes por viaxe, a fretaxe por tempo e o traslado de mercadorías baixo coñecemento. Déixase fóra dese tipo legal a contratación de buques para outros fins distintos (tendido de cables, investigación oceanográfica, actuacións de rompexeos), supostos nos cales só serán de aplicación as normas dese tipo xurídico que son imprescindibles e adecuadas (as relativas á posta á disposición, emprego do buque, frete e extinción anticipada).

Tamén se regulan os contratos de pasaxe, o remolque (na súa dobre modalidade de remolque-manobra e remolque-transporte), o arrendamento de buque (xa sexa a casco nu ou armado, equipado), cuxa disciplina se articula seguindo as solucións máis equilibradas do dereito dos formularios, e o arrendamento náutico, coñecido comunmente como chárter e que goza de particularidades propias.

VII

O título V recolle os chamados contratos auxiliares da navegación, que incorporan os patróns que foi xerando a vida do tráfico. É o caso dos formularios do Consello Marítimo Internacional e do Báltico COMIB/BIMCO (Baltic and International Maritime Council) para o contrato de xestión naval, ou as normas internacionais (Convenio sobre responsabilidade dos empresarios de terminais de transportes no comercio internacional, feito en Viena o 19 de abril de 1991, que foi asinado, pero non ratificado aínda por España). A atención

céntrase na definición do réxime de responsabilidade propia dos modelos mercantís da comisión ou da axencia, como prototipos dos contratos de xestión de intereses alleos.

A xestión naval proporciona aos propietarios auxilio en materia comercial, náutica, laboral e aseguradora. No caso de que o xestor non indique o nome do seu armador ou navieiro ao celebrar os contratos, responderá solidariamente con el, aínda que tal responsabilidade se pode limitar. Tamén cabe esa limitación no contrato de manipulación portuaria. A súa especialidade radica no carácter inderrogable do sistema de responsabilidade, establecido en beneficio dos usuarios de empresas de carga e descarga ou terminais de transporte. Na prestación dos seus servizos estas quedan suxeitas a responder por culpa presunta, aínda que en compensación teñen tamén recoñecido un dereito de retención mentres non se lles pague o que se lles deba. No caso do consignatario, a idea central da regulación é que quen non cobra o frete para si mesmo tampouco debe responder como transportista, aínda que estea lexitimado para asinar os coñecementos de embarque. En cambio, se o consignatario oculta o nome do navieiro, responderá solidariamente con el.

A pilotaxe portuaria, configurada como asesoramento, impón unha actuación interactiva co capitán (a quen corresponde a decisión última) e coa propia dotación. Por isto considérase culpa exclusiva do piloto de porto a que derive de aspectos que só dependen del, como sucede coa inexactitude ou a omisión do asesoramento necesario ou a falta de apoio técnico debido. Polo contrario, impútaselle ao capitán a falta ou defectuoso seguimento de instrucións correctas e oportunamente recibidas, así como a incapacidade para identificar as instrucións insuficientes (que debe complementar) ou descartar as erróneas (que está obrigado a corrixir). Dada a frecuente confluencia de culpas, o armador queda suxeito a soportar os danos propios e vén obrigado a resarcir os alleos, e a lei aclara que todos os suxeitos imputables (armador, capitán, piloto de porto) serán responsables solidariamente, sen prexuízo das accións de regreso que a cada un poida corresponder na repartición interna desas culpas.

VIII

Ao regular os accidentes da navegación, o título VI empeza por ocuparse da abordaxe, cuxo réxime se remite ao Convenio para a unificación de certas regras en materia de abordaxe, feito en Bruxelas o 23 de setembro de 1910. Fíxase así a responsabilidade por culpa probada, a exclusión do caso fortuíto e a graduación das culpas efectivamente producidas –que nunca abranguerán as relacións contractuais entre as partes dun contrato de traballo, pasaxe ou fretaxe– cando esas culpas teñan natureza compartida. Para unha maior protección dos terceiros, a lei declara a responsabilidade solidaria de ambos os armadores. Saíndo ao paso doutras dúbidas interpretativas manifestadas na nosa recente xurisprudencia, esténdese o ámbito de aplicación desta normativa especial aos procesos penais ou administrativos en que se exixa unha responsabilidade patrimonial como subsidiaria da penal ou disciplinaria, pois a regulación material destes asuntos non pode variar polo simple feito de que a responsabilidade sexa exixida por unha ou outra canle procedemental.

En materia de avaría común, séguense as regras de York e Amberes, que constitúen unha regulación práctica, sinxela e eficaz. Na medida en que estas regras non son autosuficientes, régúlanse outras cuestións, como o dereito de retención dos efectos chamados a contribuír ou a prescrición das accións. A liquidación desas avarías comúns efectuaráa un liquidador privado designado polo armador; pero previuse un procedemento para os casos en que non se logre o acordo dos interesados sobre este punto.

A lei remite ao Convenio internacional sobre salvamento marítimo, feito en Londres o 28 de abril de 1989, na regulación desa mesma materia. A xurisdición civil coñecerá das correspondentes reclamacións, salvo que as partes acorden someterse a un sistema de arbitraje marítima administrativa ante órganos especializados da Armada, ou cando a intervención de tales órganos se faga necesaria por se tratar de salvamento de bens abandonados no mar e de propiedade descoñecida. A articulación dun concepto omnicompreensivo do salvamento e a habilitación do capitán e o armador para celebrar

convenios ao respecto son melloras técnicas importantes, que se acomodan á intervención da Administración marítima nas operacións de salvamento co obxecto de asegurar a protección do ambiente. O recoñecemento dun dereito de retención do salvador, sen menoscabo do recurso a un posible embargo preventivo do buque e bens salvados, é outra novidade.

Regúlase o naufraxio ou afundimento de buques para os efectos de determinar a situación dos bens afectados, o dereito de propiedade sobre estes e o réxime dunhas extraccións que se someten á autorización administrativa correspondente. Procúrase tamén un réxime para a contaminación marítima que impón unha responsabilidade case obxectiva do armador do buque ou do titular do artefacto que causa a contaminación, xunto coa exigencia do correspondente seguro obrigatorio, de conformidade cos convenios internacionais aplicables aos que a lei remite, especialmente ao Convenio internacional sobre responsabilidade civil nacida de danos debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992 (Convenio de responsabilidade civil, 1992) e ao Convenio internacional sobre responsabilidade civil nacida de danos debidos a contaminación por hidrocarburos para combustible dos buques (BUNKERS, 2001). Deste modo conséguese a aplicación extensiva dos principios internacionais aos supostos de danos de contaminación distintos dos especificamente recollidos polo dereito uniforme vixente.

Así mesmo, a pertenza de España ao ámbito comunitario europeo comporta maiores exigencias en materia de responsabilidade por contaminación mariña. Isto leva a facer plenamente aplicables aos supostos regulados neste título os principios ambientais incluídos no artigo 191 do Tratado de funcionamento da Unión Europea, o que vén significar unha maior calidade na construción e mantemento dos buques para dificultar os procesos de contaminación, e unha atribución de responsabilidade a quen a causa de acordo cos principios «prevención na fonte» e «quen contamina paga».

IX

O título VII, que se ocupa da limitación da responsabilidade, simplifica os réximes anteriores –internos e internacionais– bastante máis confusos. Faino a partir do Convenio sobre a limitación da responsabilidade nacida de reclamacións de dereito marítimo, feito en Londres o 19 de novembro de 1976 (CMLR/LLMC), emendado polo Protocolo de 1996, cuxo réxime se completa neste título. O chamado sistema de baremo ou tarifa, que agora se segue, non presenta maiores dificultades de aplicación e ofrece superior seguridade xurídica.

Con excepción dos artefactos navais e das plataformas fixas, a limitación de responsabilidade é un dereito invocable en calquera procedemento. O seu fundamento é obxectivo (ao se referir só a determinados créditos) e non xera presunción de responsabilidade ao esgrimilo. Os navieiros poderán pedila, optando pola global deste título ou as específicas que os poidan asistir por causa de contratos de utilización do buque (como transportista de mercadorías ou como transportista de pasaxeiros) ou ben por razón doutros convenios específicos. Os créditos susceptibles de amparar a limitación defínense positiva e negativamente neste título e establécense as sumas máximas e as regras principais para ese exercicio do dereito, substituíndose a de rateo en caso de concorrencia de diferentes acredores co fin de dotar de prelación absoluta os créditos de titularidade pública relativos a danos ao demanio marítimo ou portuario. A articulación do fondo de limitación, que debe procurar efectividade a esta regulación, serve de peche á disciplina.

X

No tratamento do seguro marítimo, que se recolle no título VIII, seguíronse, por razóns prácticas, os modelos de pólizas e cláusulas de tipo anglosaxón, pero baixo moldes conceptuais máis propios da nosa tradición xurídica. A significación preferentemente dispositiva das súas normas, exixida polo dereito da Unión Europea sobre seguros de grandes riscos, obedece á equiparable posición de forza que desfrutan ambas as partes

contratantes. En canto ao seu ámbito de aplicación, este seguro cobre os danos propios da navegación marítima, o contrato presúmese concluído sempre por quen resulte ser titular do interese e, nos seguros de cascos, tense tamén como estimado o valor asegurado que figura na póliza. Por outra banda, a validez do seguro múltiple non depende de que veña concertado por un mesmo tomador e, en relación co coaseguro, a lei establece de forma clara a plena lexitimación procesual do cabezaleiro ou abridor da póliza para actuar activa ou pasivamente por conta de todos os coaseguradores.

Os riscos asegurados delimitáanse por vía de pacto. Salvo acordo en contrario, non cobren os extraordinarios (bélicos e asimilables); tampouco o vicio propio, o desgaste natural (con algunha particularidade para o seguro de buques) e a culpa grave do asegurado (o dolo nunca queda cuberto e, para estes efectos, a culpa grave do asegurado inclúe a dos dependentes en terra, aos cales lles incumbe o mantemento do obxecto asegurado). Teñen regras propias os contratos de seguro celebrados sobre boas ou malas noticias, así como os contratados con posterioridade ao remate do risco ou producido xa o sinistro, facendo depender a lei a súa validez do estado subxectivo de coñecemento que de todo isto teñan as partes.

Ao tomador correspóndelle o deber de declaración exacta, mentres que ao asegurador compete indemnizar o dano producido; o sinistro pode liquidarse pola dobre vía do procedemento de avaría ou o sistema de abandono que a lei permite realizar pactando a non transmisión do obxecto asegurado ou dos seus restos á compañía aseguradora. A liquidación pódese facer extraxudicialmente por medio dos liquidadores de avarías.

No tratamento das ramas singulares do seguro marítimo a lei incorpora como novidade a cobertura aseguradora da responsabilidade civil do armador, que segue a Lei de contrato de seguro e que se articula, ademais, como disciplina supletoria nos supostos en que esta lei de navegación marítima impón a contratación de seguros obrigatorios que gocen do seu propio réxime específico, o que ten lugar nos casos de responsabilidade civil por contaminación e por danos aos pasaxeiros.

A lei sanciona, con carácter indispoñible, a acción directa do prexudicado contra o asegurador para exixirle o cumprimento da obriga de indemnizar. O asegurador poderá opoñer a esa reclamación as limitacións de responsabilidade (por créditos marítimos do título VII) ou mesmo a limitación de débeda (a do transportista de persoas ou cousas) que o asegurado poida ter esgrimido pola súa fronte ao prexudicado reclamante.

XI

Sobre a base das normas da Lei 1/2000, do 7 de xaneiro, de axuízamento civil, o título IX da lei trata das «especialidades procesuais».

O capítulo I contén as chamadas especialidades de xurisdición e competencia que, partindo da aplicación preferente nesta materia das normas contidas nos convenios internacionais e nas normas da Unión Europea, trata de evitar os abusos detectados declarando a nulidade das cláusulas de submisión a unha xurisdición estranxeira ou arbitraje no estranxeiro, contidas nos contratos de utilización do buque ou nos contratos auxiliares da navegación, cando non fosen negociadas individual e separadamente.

O capítulo II contén o réxime do embargo preventivo de buques, que remite ao Convenio internacional sobre o embargo preventivo de buques, feito en Xenebra o 12 de marzo de 1999, cuxas normas vén completar. Queda asegurada a detención efectiva do buque (por conduto da Capitanía Marítima), sen necesidade de acreditar o crédito marítimo nin o perigo por mora procesual e a urxencia (que se presume), remitindo en todo o non específico á Lei de axuízamento civil. A xurisdición competente para decretar o embargo será, á elección do demandante, a do porto de estadía do buque, aquel onde se espera a súa arribada ou o vulgado que o sexa para coñecer da pretensión principal.

De acordo co criterio de non reiterar na lei aquilo que xa está previsto nos convenios internacionais, esta regulación do capítulo II límitase a completar as especialidades procesuais. Entre estas cabe destacar a fixación dos criterios que servirán ao tribunal para determinar a contía da garantía que se exixirá para decretar o embargo, que, como mínimo, será do 15 por cento do importe do crédito marítimo.

No capítulo III regúlase, a partir do réxime do Convenio sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval de 1993, a venda forzosa do buque, sexa esta xudicial ou administrativa, articulándose como unha especie de «purga» respecto de todos os gravames que sobre el puideren pesar. Baséase nun adecuado sistema de publicidade e notificacións –que no caso de hipotecas ao portador e privilexios de titular descoñecido só son posibles a favor daqueles que tivesen comunicado a existencia do crédito– antes de proceder ao alleamento. De acordo coa Lei de axuizamento civil, a venda pódela xestionar directamente unha persoa especializada e coñecedora do mercado, prescindindo da poxa. Cando se invoque a limitación, deberase constituir de modo paralelo o fondo correspondente.

No capítulo IV regúlase o procedemento para limitar a responsabilidade por créditos marítimos, materia ata o de agora carente de regulación no noso ordenamento xurídico.

XII

A actualización do réxime xeral aplicable ao tráfico marítimo tamén permite que no título X se poñan ao día os expedientes de xurisdición voluntaria, eliminando aqueles que perderan a súa razón de ser, como é o caso da autorización para a descarga do buque, as obrigas derivadas do contrato de transporte marítimo ou a apertura de zapóns. Esta depuración parte dunha nova concepción que inclúe na xurisdición voluntaria só os expedientes que quedaron encomendados aos tribunais.

A protesta de mar e as incidencias da viaxe, a liquidación da avaría grosa, o depósito e a venda de mercadorías e equipaxes no transporte marítimo e o alleamento de efectos mercantís alterados ou avariados son os únicos que se manteñen. Como novidade, introdúcese un novo expediente, o relativo ao extravío, subtracción ou destrución do coñecemento de embarque. A súa tramitación e resolución atribúeselles aos notarios e pasa a denominarse certificación pública de expedientes de dereito marítimo.

XIII

As disposicións derradeiras veñen, por último, atender as necesidades de harmonización con outras normas da nova Lei de navegación marítima, como ocorre con cuestións de consumo, contratación electrónica, buques de guerra ou a protección dos buques históricos como parte do patrimonio cultural de España. Para tal fin, resultan tamén modificados a Lei 1/2000, do 7 de xaneiro, de axuizamento civil, e o texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto lexislativo 2/2011, do 5 de setembro. E, mesmo, de cara ao futuro prevéñense as modificacións que poida requirir a entrada en vigor das regras de Róterdam ou aténdense outras cuestións específicas para mellor aplicación da nova regulación.

ÍNDICE

Título preliminar. Disposicións xerais. Artigos 1 a 3.

Título I. Da ordenación administrativa da navegación. Artigos 4 a 55.

Capítulo I. Do ámbito de aplicación das normas de policía. Artigos 4 a 6.

Capítulo II. Do réxime de estadía en augas interiores marítimas e en porto. Artigos 7 a 18.

Capítulo III. Do réxime xeral de navegación marítima. Artigos 19 a 36.

Capítulo IV. Do dereito de paso inocente polo mar territorial. Artigos 37 a 47.

Capítulo V. Do dereito de persecución e de visita. Artigos 48 e 49.

Capítulo VI. Dos buques de Estado estranxeiros. Artigos 50 a 55.

Título II. Dos vehículos da navegación. Artigos 56 a 144.

Capítulo I. Dos buques, embarcacións e artefactos navais. Artigos 56 a 64.

Capítulo II. Do rexistro e documentación dos buques. Artigos 65 a 87.

- Sección 1.^a Da inscrición na Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles. Artigos 67 a 77.
- Sección 2.^a Da documentación dos buques nacionais. Artigos 78 a 87.
- Capítulo III. Da nacionalidade dos buques. Artigos 88 a 96.
- Capítulo IV. Da seguridade dos buques e das sociedades de clasificación. Artigos 97 a 107.
- Capítulo V. Do contrato de construción naval. Artigos 108 a 116.
- Capítulo VI. Da compravenda. Artigos 117 a 121.
- Capítulo VII. Dos dereitos de garantía sobre o buque. Artigos 122 a 144.
- Sección 1.^a Dos privilexios marítimos. Artigos 122 a 125.
- Sección 2.^a Da hipoteca naval. Artigos 126 a 144.
- Título III. Dos suxeitos da navegación. Artigos 145 a 187.
- Capítulo I. Do armador. Artigos 145 a 149.
- Capítulo II. Do condominio naval. Artigos 150 a 155.
- Capítulo III. Da dotación. Artigos 156 a 187.
- Sección 1.^a Da titulación, certificación e inspección. Artigos 165 a 170.
- Sección 2.^a Do capitán. Artigos 171 a 187.
- Título IV. Dos contratos de utilización do buque. Artigos 188 a 313
- Capítulo I. Do contrato de arrendamento de buque. Artigos 188 a 202.
- Capítulo II. Do contrato de fretaxe. Artigos 203 a 286.
- Sección 1.^a Disposicións xerais. Artigos 203 a 210.
- Sección 2.^a Das obrigas do transportista. Artigos 211 a 228.
- Sección 3.^a Dos deberes do fretador. Artigos 229 a 238.
- Sección 4.^a Da prancha e demoras. Artigos 239 a 245.
- Sección 5.^a Do coñecemento de embarque. Artigos 246 a 266.
- Sección 6.^a Do documento do transporte multimodal. Artigo 267.
- Sección 7.^a Das cartas de porte marítimo. Artigos 268 a 271.
- Sección 8.^a Da extinción anticipada do contrato. Artigos 272 a 276.
- Sección 9.^a Da responsabilidade do transportista por perda, danos ou atraso. Artigos 277 a 285.
- Sección 10.^a Da prescrición. Artigo 286.
- Capítulo III. Do contrato de pasaxe. Artigos 287 a 300.
- Capítulo IV. Do contrato de remolque. Artigos 301 a 306.
- Capítulo V. Do contrato de arrendamento náutico. Artigos 307 a 313.
- Título V. Dos contratos auxiliares da navegación. Artigos 314 a 338.
- Capítulo I. Do contrato de xestión naval. Artigos 314 a 318.
- Capítulo II. Do contrato de consignación de buques. Artigos 319 a 324.
- Capítulo III. Do contrato de pilotaxe portuaria. Artigos 325 a 328.
- Capítulo IV. Do contrato de manipulación portuaria. Artigos 329 a 338.
- Título VI. Dos accidentes da navegación. Artigos 339 a 391.
- Capítulo I. Da abordaxe. Artigos 339 a 346.
- Capítulo II. Da avaría grosa. Artigos 347 a 356.
- Capítulo III. Do salvamento. Artigos 357 a 368.
- Capítulo IV. Dos bens naufragados ou afundidos. Artigos 369 a 383.
- Sección 1.^a Dos dereitos de propiedade. Artigos 373 a 375.

- Sección 2.^a Do réxime das extraccións. Artigos 376 a 383.
- Capítulo V. Da responsabilidade civil por contaminación. Artigos 384 a 391.
- Título VII. Da limitación da responsabilidade. Artigos 392 a 405.
- Capítulo I. Disposicións xerais. Artigos 392 a 395.
- Capítulo II. Dos créditos limitables. Artigos 396 a 397.
- Capítulo III. Das sumas máximas de indemnización. Artigos 398 a 402.
- Capítulo IV. Do fondo de limitación. Artigos 403 a 405.
- Título VIII. Do contrato de seguro marítimo. Artigos 406 a 467.
- Capítulo I. Disposicións xerais. Artigos 406 a 407.
- Capítulo II. Das disposicións comúns aos distintos tipos de seguro marítimo. Artigos 408 a 438.
- Sección 1.^a Dos intereses asegurados. Artigos 408 a 412.
- Sección 2.^a Do valor asegurado, do seguro múltiple e do coaseguro. Artigos 413 a 416.
- Sección 3.^a Dos riscos da navegación. Artigos 417 a 420.
- Sección 4.^a Da conclusión do contrato e deberes do contratante. Artigos 421 a 428.
- Sección 5.^a Da indemnización. Artigos 429 a 437.
- Sección 6.^a Da prescrición. Artigo 438.
- Capítulo III. Das disposicións especiais dalgunhas clases de seguros. Artigos 439 a 467.
- Sección 1.^a Do seguro de buques. Artigos 439 a 452.
- Sección 2.^a Do seguro de mercadorías. Artigos 453 a 462.
- Sección 3.^a Do seguro de responsabilidade civil. Artigos 463 a 467.
- Título IX. Especialidades procesuais. Artigos 468 a 500.
- Capítulo I. Das especialidades de xurisdición e competencia. Artigos 468 a 469.
- Capítulo II. Do embargo preventivo de buques. Artigos 470 a 479.
- Capítulo III. Da venda forzosa de buques. Artigos 480 a 486.
- Capítulo IV. Do procedemento para limitar a responsabilidade por créditos marítimos. Artigos 487 a 500.
- Título X. Certificación pública de determinados expedientes de dereito marítimo. Artigos 501 a 523.
- Capítulo I. Disposicións xerais. Artigos 501 a 503.
- Capítulo II. Da protesta de mar e incidencias da viaxe. Artigos 504 a 505.
- Capítulo III. Da liquidación de avaría grosa. Artigos 506 a 511.
- Capítulo IV. Do depósito e venda de mercadorías e equipaxes no transporte marítimo. Artigos 512 a 515.
- Capítulo V. Do expediente sobre extravío, subtracción ou destrución do coñecemento de embarque. Artigos 516 a 522.
- Capítulo VI. Do alleamento de efectos mercantís alterados ou avariados. Artigos 523 a 524.
- Disposición adicional primeira. Actualización de contías e mecanismos de garantía alternativos.
- Disposición adicional segunda. Órganos competentes para a determinación dos premios e remuneracións por salvamentos e remolques.
- Disposición adicional terceira. Contratación electrónica.

Disposición adicional cuarta. Acciões do texto refundido da Lei xeral para a defensa dos consumidores e usuarios e outras leis complementarias, aprobado polo Real decreto legislativo 1/2007, do 16 de novembro.

Disposición adicional quinta. Sistemas alternativos de resolución de conflitos con consumidores.

Disposición adicional sexta. Buques de guerra españois.

Disposición adicional sétima. Plataforma continental.

Disposición adicional oitava. Buques históricos e réplicas.

Disposición adicional novena. Disposicións especiais en materia de navegación aérea.

Disposición adicional décima. Aranceis notariais e rexistrais.

Disposición transitoria primeira. Expedientes de salvamentos, remolques, achados e extraccións en tramitación.

Disposición transitoria segunda. Réxime das entidades navieiras en función da tonelaxe.

Disposición derogatoria única. Derrogación de normas.

Disposición derradeira primeira. Regras de Róterdam.

Disposición derradeira segunda. Reforma da Lei 1/2000, do 7 de xaneiro, de axuízamento civil.

Disposición derradeira terceira. Modificación do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro.

Disposición derradeira cuarta. Modificación da Lei 14/2000, do 29 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.

Disposición derradeira quinta. Modificación da sección primeira da taxa por servizos sanitarios «Dereitos sanitarios sobre tráfico marítimo e aéreo» anexa ao Decreto 474/1960, do 10 de marzo, polo que se validan as taxas por servizos sanitarios.

Disposición derradeira sexta. Títulos competenciais.

Disposición derradeira sétima. Cláusula relativa a Xibraltar.

Disposición derradeira oitava. Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles e Rexistro de Buques e Empresas Navieiras.

Disposición derradeira novena. Habilitación ao Goberno.

Disposición derradeira décima. Habilitación ao Goberno para a modificación do título II da Lei 60/1962, do 24 de decembro, sobre o réxime de auxilios, salvamentos, remolques, achados e extraccións marítimos.

Disposición derradeira décimo primeira. Remisión ás Cortes Xerais do proxecto de lei.

Disposición derradeira décimo segunda. Entrada en vigor.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto e ámbito de aplicación.*

1. O obxecto desta lei é a regulación das situacións e relacións xurídicas nacidas con ocasión da navegación marítima.

2. Ademais da que se realiza polas augas do mar, tamén se considera navegación marítima a que se leva a cabo polas augas dos ríos, canles, lagos ou encoros naturais ou artificiais, cando sexan accesibles para os buques desde o mar, pero só ata onde se faga sensible o efecto das mareas, así como nos tramos navegables dos ríos ata onde existan portos de interese xeral.

3. Fóra dos casos establecidos no punto anterior, a navegación polas augas interiores rexerese pola lexislación reguladora do dominio público hidráulico e polas demais disposicións que lle sexan de aplicación.

Artigo 2. *Fontes e interpretación.*

1. A presente lei aplicarase en canto non se opoña ao disposto nos tratados internacionais vixentes en España e nas normas da Unión Europea que regulen a mesma materia.

De forma supletoria aplicaranse as leis e os regulamentos complementarios e os usos e costumes relativos á navegación marítima. Na falta de todo isto e en canto non se poida recorrer á analoxía, aplicarase o dereito común.

2. En todo caso, para a interpretación das normas desta lei atenderase á regulación contida nos tratados internacionais vixentes en España e á conveniencia de promover a uniformidade na regulación das materias obxecto dela.

Artigo 3. *Navegación de buques de Estado e de guerra.*

1. As disposicións desta lei non se aplicarán aos buques e embarcacións de Estado, incluídos os de guerra, salvo que nela se estableza outra cousa.

2. Son buques e embarcacións de Estado os afectos á Defensa Nacional ou outros de titularidade ou uso público sempre que presten con carácter exclusivo servizos públicos de carácter non comercial.

3. Son buques de guerra os buques de Estado adscritos ás Forzas Armadas que leven os signos exteriores distintivos dos buques de guerra da súa nacionalidade e que se encontren baixo o mando dun oficial debidamente designado polo Goberno do seu Estado, cuxo nome estea inscrito na escala de oficiais ou nun documento equivalente e cuxa dotación estea sometida á disciplina das Forzas Armadas regulares.

TÍTULO I

Da ordenación administrativa da navegación

CAPÍTULO I

Do ámbito de aplicación das normas de policía

Artigo 4. *Ámbito espacial de aplicación.*

1. As normas de policía da navegación contidas no presente título serán de aplicación a todos os buques que se encontren en espazos marítimos en que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición.

2. O previsto no punto anterior enténdese sen prexuízo das competencias que poidan corresponder a outros Estados de acordo cos tratados aplicables, así como do establecido nesta lei para os buques de guerra e outros de Estado.

Artigo 5. *Aplicación a buques nacionais.*

1. Os buques nacionais quedarán suxeitos ás disposicións deste título con independencia do lugar en que se encontren e sen prexuízo das competencias que, de acordo cos tratados aplicables, lles correspondan a outros Estados ribeiráns ou do porto.

2. Coa excepción dos buques de guerra, o presente título será de aplicación aos buques de Estado nacionais, sen prexuízo das excepcións e especialidades existentes ou que se poidan establecer regulamentariamente, en particular en relación co disposto nos artigos 7, 8, 10, 16 e 17, ou outras que poidan derivar do correcto desempeño das competencias afectas á seguridade pública ou da vixilancia e represión de actividades ilícitas.

Artigo 6. *Aplicación a embarcacións e artefactos navais.*

1. As normas deste título referidas a buques entenderanse tamén aplicables aos artefactos navais na medida en que sexan conformes coa súa natureza e actividade.

2. Salvo previsión expresa en contrario, entenderase que as ditas normas se aplican tamén ás embarcacións.

3. Determinaranse regulamentariamente as especialidades nesta materia aplicables aos buques e embarcacións deportivos ou de recreo, así como aquelas outras que polas súas específicas funcións así o requiran.

CAPÍTULO II

Do réxime de estadia en augas interiores marítimas e en porto

Artigo 7. *Entrada en porto.*

1. Todos os buques poderán entrar nos portos españois abertos á navegación marítima nacional e internacional, con suxeición en todo caso ás prescricións contidas nesta lei e ás demais da lexislación portuaria, de seguridade, de alfándegas, de estranxeiría e inmigración, de policía, de sanidade, ambiental e pesqueira, así como ás condicións operativas establecidas.

2. A entrada de buques nos portos españois poderase prohibir ou condicionar por razóns de emerxencia ou riscos específicos para a saúde pública, a seguridade da navegación, a protección dos tráfico e as instalacións portuarias, a represión da pesca ilegal ou a sustentabilidade ambiental, de acordo co previsto na normativa aplicable.

3. A autorización para entrar en porto será concedida pola Administración portuaria, por solicitude dos armadores, navieiros, capitáns ou consignatarios, e quedará sempre supeditada ao cumprimento da lexislación e demais normativa a que se refiren os puntos anteriores.

Artigo 8. *Peche de portos.*

1. Correspóndelle á autoridade portuaria correspondente, de acordo coa normativa vixente, ordenar o peche temporal de portos e terminais á navegación de buques, logo do informe da Capitanía Marítima, así como adoptar as medidas precisas para dar a estas decisións a debida publicidade internacional.

2. A Administración marítima poderá propoñer provisionalmente a prohibición da navegación nos portos e nas súas canles de acceso, así como tamén a entrada e saída de buques, cando o aconsellen as condicións meteorolóxicas ou hidrográficas, existan obstáculos para a navegación ou medien razóns de protección, emerxencia, seguridade pública ou ambiental ou de orde pública.

3. Esta proposta de prohibición poderá, así mesmo, formularse ou condicionarse respecto aos buques que, por presentaren graves deficiencias de navegabilidade, poidan constituír un perigo para a seguridade das persoas ou dos bens ou do ambiente.

Artigo 9. *Arribada forzosa.*

1. Con independencia do disposto nos artigos 186 e 187, en caso de arribada forzosa, o armador, capitán ou consignatario deberá comunicar as súas causas á Administración marítima, a cal verificará os motivos que a xustificuen e sinalará as formalidades e os requisitos especiais que, se é o caso, se deban cumprir para tales supostos.

2. A Administración marítima poderá impoñer requisitos e condicións para a entrada nos portos ou lugares de refuxio aos buques potencialmente contaminantes co fin de garantir a seguridade das persoas, do tráfico marítimo, do ambiente e dos bens.

3. Determinaranse regulamentariamente os criterios, casos, procedementos e demais aspectos necesarios para desenvolver o previsto neste artigo.

Artigo 10. *Réxime xeral de visita e de estadia.*

1. O réxime de visita e de estadia dos buques nos portos e terminais de carga e descarga de mercadorías e equipaxes, e de embarque e desembarque de pasaxeiros e vehículos rexeráse polo previsto na lexislación portuaria e, no non previsto nela, polo regulado nesta lei e nas demais leis e regulamentos aplicables.

2. Todo buque estranxeiro deberá ter un consignatario nos portos nacionais, coa excepción das embarcacións de recreo, que poderán ser directamente representadas polo seu propietario ou capitán. A mesma obriga de consignación poderá ser regulamentariamente establecida para os buques nacionais.

Artigo 11. *Polisóns.*

1. O capitán de calquera buque que se dirixa a porto español deberá informar a Administración marítima coa antelación suficiente da presenza de polisóns a bordo. Igualmente deberá adoptar as medidas oportunas para mantelos a bordo en condicións dignas ata a súa chegada a porto e, no caso de que isto proceda conforme a normativa en materia de estranxeiría e inmigración, entregalos ás autoridades competentes.

2. En caso, quer de desembarco dos polisóns por ser a súa situación no buque inhumana ou degradante, ou por precisar asistencia médica ou humanitaria, quer de repatriación destes por parte das autoridades competentes, o armador e o consignatario do buque que os transportase estarán solidariamente obrigados a satisfacer o custo da súa manutención, aloxamento, asistencia xurídica e de intérprete, e repatriación por parte das autoridades competentes. Para garantir o cumprimento desta obriga, a Administración marítima poderá ordenar a prestación de garantía suficiente baixo pena de retención do buque en porto.

3. O disposto neste artigo enténdese sen prexuízo das responsabilidades penais ou administrativas en que poidan incurrir os capitáns ou outros membros da dotación cando exista conivencia no embarque de polisóns ou cando non se adoptasen as medidas referidas no número 1.

Artigo 12. *Xurisdición sobre buques estranxeiros.*

1. Salvo o previsto para os buques de Estado, a xurisdición civil e penal dos tribunais españois estenderase a todos os buques estranxeiros mentres permanezan nos portos nacionais ou demais augas interiores marítimas.

2. Para tal efecto, a autoridade xudicial poderá ordenar a práctica a bordo das dilixencias que sexan procedentes, así como a entrada e o rexistro no buque, incluídos os seus camarotes, sen máis requisito que a comunicación ao cónsul do Estado do pavillón o antes posible.

3. A xurisdición dos tribunais españois existirá mesmo despois de que os buques estranxeiros abandonasen as augas interiores marítimas e se encontren navegando polo mar territorial, así como cando sexan detidos fóra deste no exercicio do dereito de persecución.

Artigo 13. *Buques de propulsión nuclear.*

Sen prexuízo das inmunidades aplicables aos buques de Estado, o réxime de navegación e de entrada e estadia en porto dos buques de propulsión nuclear rexeráse polo disposto na Lei 25/1964, do 29 de abril, sobre enerxía nuclear, e polos tratados internacionais que resulten aplicables.

Artigo 14. *Buques que transporten substancias radioactivas.*

1. Os buques que transporten substancias que comporten riscos radioactivos ou nucleares poderán entrar nas augas interiores marítimas e visitar os portos abertos de acordo coas prescricións técnicas e operativas que estableza o Goberno.

2. En particular, antes da entrada do buque na zona de servizo portuaria os órganos competentes da Administración levarán a cabo o control dos documentos de seguridade do buque, o control dosimétrico e os demais que procedan para a protección do ambiente, e poderán efectuar controis complementarios durante a estadía do buque en porto.

3. Se, como consecuencia do control ou por calquera outra causa, se determina que a estadía do buque pode ter efectos perigosos, os servizos da Administración marítima ordenarán ao buque que abandone as augas interiores marítimas nun prazo determinado.

Artigo 15. *Buques que transporten mercadorías perigosas.*

1. A manipulación e o transporte de mercadorías perigosas axustaranse ás prescricións contidas nos instrumentos internacionais aplicables sobre esta materia, incluídos os códigos da Organización Marítima Internacional de carácter obrigatorio.

2. Determinaranse regulamentariamente as condicións especiais para a entrada e estadía en porto dos buques que transporten esas mercadorías, así como para a súa admisión, manipulación e almacenamento tanto a bordo como en terra.

Artigo 16. *Atracada, amarradura e fondeadura de buques inactivos.*

1. A autoridade portuaria autorizará, nas condicións de seguridade que determine a Administración marítima, a atracadura, amarradura ou fondeadura temporal de buques inactivos e designará o lugar, período e demais condicións de permanencia, sempre que non prexudique a seguridade da navegación e das operacións portuarias ou constitúa un perigo para as persoas, os bens ou o ambiente.

2. En todo caso, a Administración marítima fixará a dotación de seguridade e poderá exixir garantía suficiente para cubrir os danos ou perdas que se poidan ocasionar durante o tempo da atracadura, amarradura ou fondeadura e, se é o caso, os gastos necesarios para a subsistencia das persoas a bordo.

Así mesmo, a Administración marítima exercerá as funcións que corresponden á autoridade portuaria, fóra das augas portuarias.

3. Se o buque chega a constituír en calquera momento un perigo, aplicarase a normativa de portos do Estado e da mariña mercante sobre remoción de buques naufragados ou afundidos.

Artigo 17. *Emprego de medios radioelectrónicos a bordo.*

A utilización polos buques de medios de radionavegación ou de radiocomunicación durante a súa estadía nas augas interiores e nos portos estará suxeita ao cumprimento das normas que se establezan regulamentariamente.

Artigo 18. *Despacho de buques.*

1. Para facerse ao mar ou, en xeral, para emprender a navegación, todo buque require a autorización previa de saída, que outorgará a Administración marítima e se denominará «despacho», sen prexuízo das preceptivas autorizacións previas que corresponda conceder a outras autoridades e dos supostos de autodespacho por parte do capitán e outras modalidades que se prevexan regulamentariamente.

2. O despacho concederase, por pedimento do armador, capitán ou consignatario, sempre que se presente a declaración xeral e o buque teña en regra o resto da documentación e certificados exixibles. O despacho só se poderá negar en virtude de causa legal ou regulamentaria, por orde xudicial ou por solicitude de autoridade competente.

3. Regularase regulamentariamente o réxime de despacho de buques.

4. O regulamento establecerá un réxime simplificado para os buques e embarcacións de recreo, para os buques dedicados exclusivamente á navegación por augas interiores marítimas e para todos os que realicen traxectos curtos e de elevada rotación.

CAPÍTULO III

Do réxime xeral de navegación marítima

Artigo 19. *Réxime xeral da navegación nos espazos marítimos españois.*

A navegación polos espazos marítimos españois, ben sexa para atravesalos en paso lateral ou ben para entrar ou saír dos portos ou terminais do litoral nacional, axustarase ás previsións da Convención das Nacións Unidas sobre o dereito do mar, asinada en Montego Bay o 10 de decembro de 1982, respectando en todo caso as restricións e os requisitos establecidos na presente lei e o que proceda conforme a lexislación sobre seguridade, defensa, alfándegas, sanidade, estranxeiría e inmigración.

Artigo 20. *Excepcións ao réxime xeral da navegación nos espazos marítimos españois.*

1. A Administración marítima poderá condicionar, restrinxir ou prohibir, por razóns de seguridade e protección marítima, a navegación en certos lugares dos espazos marítimos españois, en particular nos casos de exercicios e operacións navais das Forzas Armadas ou sempre que o paso dos buques estranxeiros polo mar territorial non sexa inocente.

As medidas previstas no parágrafo anterior poderanse adoptar tamén por razóns de conservación da biodiversidade mariña ou do patrimonio cultural subacuático, cando as autoridades competentes así o requirisen en aplicación da lexislación vixente, con suxeición aos procedementos contidos nos convenios internacionais.

2. Estas medidas poderán ser, así mesmo, adoptadas polos ministerios competentes, sen discriminación de pavillón e respecto a determinadas categorías de buques, cando isto sexa necesario para previr a realización de actividades ilícitas ou o exercicio de calquera tráfico prohibido.

3. Regulamentariamente poderán establecerse, así mesmo, limitacións ou restricións ás actividades subacuáticas por razóns de conservación da biodiversidade mariña ou do patrimonio cultural subacuático para a prevención da realización de actividades ilícitas.

Artigo 21. *Detención e fondeadura.*

1. O dereito a navegar non incluírá o de se deter ou fondear fóra das zonas de servizo dos portos, salvo caso de forza maior, autorización expresa da Administración marítima ou cando se trate de buques e embarcacións dedicadas exclusivamente ao recreo que se deteñan con tal finalidade en calas ou lugares de baño, sempre que non estean balizados e non poñan en perigo a seguridade da vida humana no mar ou da navegación.

2. Os buques obrigados a se deter ou fondear en caso de perigo ou forza maior deberán comunicar estas circunstancias, inmediatamente e por calquera medio, á Administración marítima máis próxima.

Artigo 22. *Exhibición do pavillón e submarinos.*

1. Os buques que naveguen polos espazos marítimos españois deberán estar abandeirados nun só Estado e levar marcado o seu nome e porto de matrícula. Levarán, así mesmo, izado o seu pavillón en lugar ben visible cando naveguen polas augas interiores marítimas ou estean en repouso en porto ou terminal nacional.

2. Os buques estranxeiros, salvo os de guerra, enarborarán, xunto ao seu, o pavillón español, conforme os usos marítimos internacionais.

3. Os buques submarinos estranxeiros e outros vehículos somerxibles deberán navegar en superficie e co seu pavillón despregado cando naveguen polas augas interiores marítimas e polo mar territorial españois.

Os submarinos estranxeiros que naveguen somerxidos serán invitados e, se é o caso, obrigados a emerxer. En caso de impedimento debido a avaría, terán obriga de sinalalo por todos os medios posibles.

4. Os regulamentos poderán establecer exencións á obriga de que as embarcacións exhiban as marcas, o nome e o pavillón.

Artigo 23. *Réxime especial de navegación pola zona contigua.*

1. Na zona contigua, o Estado exercerá sobre os buques estranxeiros o control para previr as infraccións das leis e dos regulamentos alfandegueiros, fiscais, sanitarios e de estranxeiría e inmigración que se poidan cometer no territorio nacional e no mar territorial, así como a súa xurisdición penal e administrativa, para sancionar os autores das infraccións das ditas normas legais.

2. A extracción non autorizada dos obxectos arqueolóxicos e históricos que se encontren no leito ou subsolo das augas da zona contigua considerarase como unha infracción das leis e regulamentos a que se refire o punto anterior, así como da normativa do patrimonio cultural subacuático.

Artigo 24. *Navegación de buques pesqueiros.*

1. A navegación dos buques pesqueiros nacionais suxeitarase, ademais de ás xerais desta lei, ás prescricións especiais establecidas na lexislación pesqueira.

2. Agás autorización expresa da administración competente e sen prexuízo do previsto no dereito da Unión Europea e nos tratados aplicables, queda prohibida a pesca por parte dos buques estranxeiros nas augas interiores marítimas españolas e no mar territorial. Non se reputará paso inocente o que comporte calquera actividade de pesca realizada polos ditos buques no mar territorial.

3. O Goberno velará por que, ao exercer os buques estranxeiros os seus dereitos e ao cumpriren os seus deberes na zona económica exclusiva, teñan debidamente en conta os dereitos do Estado e cumpran as disposicións desta lei e as da lexislación pesqueira, que sexan conformes co dereito da Unión Europea e internacional.

4. Salvo autorización da Administración pesqueira, os buques estranxeiros en paso polos espazos marítimos españois non poderán ter os seus aparellos de pesca en estado de funcionamento ou de operatividade inmediata.

Artigo 25. *Navegación de buques de investigación.*

1. A realización de actividades de investigación científica desde buques estranxeiros nos espazos marítimos españois, así como as efectuadas por entidades estranxeiras a bordo de buques españois nas ditas zonas, queda suxeita a autorización da administración competente, de acordo co procedemento previsto regulamentariamente.

2. En todo caso, a autorización condicionarase a que a investigación se realice con fins exclusivamente pacíficos e informe sobre os seus resultados, contribúa ao progreso dos coñecementos sobre o medio mariño e non comporte perigo para a seguridade da navegación ou do ambiente nin obstaculice o exercicio dos dereitos soberanos e da xurisdición do Estado.

3. A investigación non autorizada non se poderá considerar incluída no dereito de paso inocente polo mar territorial.

Artigo 26. *Cesamento das actividades de investigación.*

A Administración autorizante, mediante resolución motivada, poderá ordenar, en calquera momento e sen dereito de indemnización ningunha para os investigadores, a suspensión ou o cesamento das actividades de investigación por incumprimento das condicións establecidas na autorización concedida.

Artigo 27. *Regras de rumbo e goberno e navegación en zona de xeos.*

1. Todos os buques, sen excepción, deberán axustar a súa navegación ao cumprimento das regras de luces, sinais, rumbo e goberno contidas nos regulamentos aplicables, en particular no Regulamento internacional para previr as abordaxes no mar.

2. O capitán de todo buque ao cal se lle informase da presenza de xeos na súa derrota ou preto dela, está obrigado, durante a noite, a navegar a unha velocidade moderada ou a modificar a súa derrota para distanciarse da zona perigosa.

Artigo 28. *Publicidade dos perigos e axudas á navegación.*

1. A administración competente será responsable do establecemento e mantemento da sinalización marítima, así como da divulgación mediante radioavisos náuticos periódicos daquelas circunstancias transitorias que supoñan un perigo inminente para a navegación.

2. O Ministerio de Defensa será responsable da elaboración e publicación das cartas náuticas e das publicacións complementarias (libros de derrotas), da divulgación de toda a información relativa aos distintos sistemas de axudas á navegación (libros de faros e sinais de néboa e libro de radiosinais), así como de mantelos actualizados mediante a publicación periódica dos avisos aos navegantes.

Artigo 29. *Avisos dos capitáns.*

1. Os capitáns dos buques están obrigados a informar a Administración marítima dos fallos ou deficiencias que advirtan nos sinais marítimos e noutras axudas á navegación, así como a dar aviso dos xeos ou derrelictos que avisten na súa viaxe e poidan supoñer un perigo inmediato para a navegación.

2. Os capitáns deberán tamén dar aviso no suposto en que se encontren con temporais extraordinarios e calquera outra causa que supoña un perigo para a navegación.

Artigo 30. *Sistemas de organización e sistemas de tráfico marítimo.*

1. En interese da seguridade da navegación e de conformidade coas normas internacionais aplicables, o Goberno establecerá o procedemento segundo o cal se designarán, substituirán ou suprimirán, nos espazos marítimos españois, os sistemas de organización do tráfico marítimo e de notificación obrigatoria para buques e os sistemas de tráfico marítimo.

2. Estes sistemas serán de utilización obrigatoria para todos os buques unha vez que obtivesen a aprobación e publicación internacional que, se for o caso, resulte necesaria.

3. En calquera caso, os sistemas de tráfico marítimo só poderán ser de emprego obrigado cando estean situados nas augas interiores marítimas ou no mar territorial e, en caso de aprobación pola Organización Marítima Internacional, na zona económica exclusiva.

Artigo 31. *Normas especiais para artefactos navais e plataformas fixas.*

1. A localización de artefactos navais e plataformas ou estruturas fixas artificiais nas zonas españolas de navegación deberá quedar debidamente balizada de acordo coas indicacións de Portos do Estado.

2. Arredor dos ditos artefactos ou plataformas estableceranse zonas de seguridade da navegación nun raio que non exceda os cincocentos metros a partir do seu bordo exterior, aínda que poderán ir máis alá cando se axusten ás normas internacionais que, se é o caso, resulten aplicables.

3. No suposto de que estas instalacións se encontren en augas portuarias, corresponderá á Administración portuaria o exercicio de tales funcións.

Artigo 32. *Plans de preparación e loita contra a contaminación.*

A Administración marítima establecerá un plan nacional de preparación e loita contra a contaminación mariña para facer fronte con prontitude e de maneira eficaz aos sucesos de contaminación por hidrocarburos ou outras substancias nocivas ou potencialmente perigosas.

Artigo 33. *Obriga de notificar actos de contaminación.*

1. Os capitáns dos buques nacionais deberán notificar sen demora á Administración marítima española e á autoridade competente do Estado ribeirán máis próximo todo evento de contaminación por hidrocarburos ou por substancias nocivas ou potencialmente perigosas de que teñan coñecemento durante a navegación, de conformidade cos procedementos que se determinen regulamentariamente.

2. A mesma obriga terán os capitáns dos buques estranxeiros que naveguen polos espazos marítimos españois.

Artigo 34. *Colaboración internacional.*

1. Sen prexuízo do previsto nos tratados específicos aplicables, cando a Administración marítima española sexa requirida por outro Estado ribeirán en cuxas augas se producisen actos de contaminación, colaborará coas autoridades do dito Estado cando resulte posible e razoable.

2. A asistencia poderá consistir na participación nas operacións de loita contra a contaminación ou na intervención nas dilixencias de pescuda do sinistro e a inspección de documentos ou do buque presuntamente responsable da contaminación, cando este estea nun porto ou nas augas interiores marítimas nacionais. Esta asistencia prestarase tamén por instancia do Estado do pavillón.

3. Cando exista un perigo real de contaminación nos espazos marítimos españois que se poida estender ás augas doutro Estado, este último será inmediatamente informado.

4. A colaboración prevista nos puntos anteriores poderá, en todo caso, subordinarse ao principio de reciprocidade.

Artigo 35. *Medidas especiais que se deben adoptar na zona contigua.*

1. Sempre que a Administración pública competente teña coñecemento de que un buque estranxeiro situado na zona contigua infrinxiu, está infrinxindo ou se propón infrinxir as leis e os regulamentos a que se refire o artigo 23, terá dereito a interceptalo, solicitar a información ou realizar a inspección apropiada.

2. En caso necesario, poderá adoptar as demais medidas que sexan necesarias e proporcionais para previr ou sancionar a infracción, incluída a detención e condución a porto.

Artigo 36. *Detencións inxustificadas e indemnización.*

1. A Administración marítima fará todo o posible para evitar que os buques sufran detencións ou demoras innecesarias a causa das medidas que se tomen de conformidade co previsto neste capítulo.

2. As detencións ou demoras innecesarias a que se refire o punto anterior obrigarán a Administración responsable da medida a resarcir os danos e perdas que resulten probados.

CAPÍTULO IV

Do dereito de paso inocente polo mar territorial*Artigo 37. Dereito de paso inocente.*

1. A navegación polo mar territorial de todos os buques estranxeiros, incluídos os de Estado, suxeitarase ao réxime de paso inocente.

A navegación a través do estreito de Xibraltar rexerase polo disposto na parte III da Convención das Nacións Unidas sobre o dereito do mar de 1982.

2. Para tal efecto, o paso deberá ser rápido e sen interrupción, sen atentar contra a paz, a orde pública ou a seguridade de España.

3. A detención e fondeadura durante o paso realizarase de conformidade co previsto no artigo 18 da Convención das Nacións Unidas sobre o dereito do mar e no artigo 21 desta lei.

Artigo 38. Cumprimento de leis e regulamentos.

Os buques que exerzan o dereito de paso inocente polo mar territorial estarán obrigados a respectar a Convención das Nacións Unidas sobre o dereito do mar, así como as disposicións desta lei e as demais leis e regulamentos sobre navegación, estranxeiría e inmigración, alfándegas, sanidade e demais de seguridade pública, os relativos á protección do ambiente mariño e do patrimonio cultural subacuático.

Artigo 39. Prohibicións.

1. Ademais dos supostos previstos na Convención das Nacións Unidas sobre o dereito do mar e demais convenios internacionais aplicables, e salvo autorización da Administración marítima, considéranse non inocentes e quedan prohibidas aos buques estranxeiros en paso polo mar territorial a investigación científica mariña, a realización de actividades submarinas, así como aquelas que poidan avariar os cables, tubaxes submarinas ou instalacións e equipamentos ao servizo da navegación, da investigación, da medición do medio ou da explotación dos recursos mariños.

2. Non se considerará inocente o paso dos buques estranxeiros polo mar territorial cando realicen calquera acto de contaminación intencional e grave.

Tampouco será reputado inocente o paso de buques cuxo estado de avaría ou cuxas condicións de navegabilidade supoñan unha seria ameaza de produción de graves danos ao ambiente.

3. Queda, así mesmo, prohibida a utilización de embarcacións auxiliares, salvo en caso de sinistro ou para operacións de busca e salvamento, a emisión de sinais sonoros ou luminosos, que non sexan os previstos nas normas e regulamentos sobre seguridade e sinalización marítima e prevención de abordaxes, e calquera outra actividade que non estea directamente relacionada co paso.

4. As anteriores prohibicións serán, así mesmo, de aplicación nas augas interiores marítimas, de conformidade co previsto na normativa que lles resulte aplicable.

Artigo 40. Buques que comporten riscos especiais.

1. Os buques que transporten substancias radioactivas ou outras perigosas ou nocivas deberán ter a bordo os documentos e observar as medidas especiais de precaución previstas para eles nos tratados aplicables.

2. Estes buques deberán efectuar o seu paso polas vías, dispositivos e sistemas establecidos conforme o previsto no artigo 30 e seguir as instrucións especiais de navegación que, se é o caso, poidan ser cursadas pola Administración marítima.

Artigo 41. *Gravames aos buques estranxeiros.*

Os buques estranxeiros só estarán obrigados ao pagamento dos servizos que se lles prestasen durante o seu paso polo mar territorial. De acordo co previsto na lexislación portuaria, considerarase que todos os buques ao seu paso polo mar territorial utilizan o servizo de sinalización marítima.

Artigo 42. *Suspensión do paso inocente.*

1. Para a defensa dos intereses xerais e, en particular, para velar pola seguridade da navegación, o Goberno poderá suspender, temporalmente e sen discriminación entre pavillóns, o paso inocente en determinadas zonas do mar territorial.

2. O Goberno velará por que a adopción de tales medidas alcance a debida publicidade internacional.

Artigo 43. *Exercicio da xurisdición civil.*

1. Os buques estranxeiros que pasen polo mar territorial non poderán ser detidos ou desviados para exercer a xurisdición civil respecto ás persoas que se encontren a bordo deles.

2. Poderanse adoptar medidas cautelares ou executivas respecto destes buques cando se detivesen ou fondeasen voluntariamente durante o seu paso polo mar territorial, así como respecto dos que naveguen polo mar territorial logo de teren abandonado as augas interiores marítimas do Estado.

3. Estas medidas poderán ser, así mesmo, adoptadas respecto aos buques en paso lateral, pero só polas obrigas adquiridas e polas responsabilidades en que incorreron durante o seu paso.

Artigo 44. *Exercicio da xurisdición penal.*

A xurisdición penal española en relación cos buques estranxeiros que se encontren no mar territorial español rexerase polo establecido na Lei orgánica do poder xudicial e nos tratados aplicables e, en especial, no número 1 do artigo 27 da Convención das Nacións Unidas sobre o dereito do mar de 1982.

O anterior non afecta a posibilidade de que os órganos xurisdicionais españois competentes ordenen detencións ou realicen investigacións a bordo dun buque estranxeiro, en relación cun delito cometido a bordo do dito buque durante o seu paso, sempre que pase polo mar territorial procedente de augas interiores.

Artigo 45. *Intervención por pedimento do capitán ou cónsul.*

Por pedimento do capitán do buque ou dun representante diplomático ou consular do Estado do pavillón, os órganos xurisdicionais españois competentes poderán proceder a ordenar detencións ou realizar investigacións en relación con delitos que se cometesen a bordo dun buque estranxeiro.

Artigo 46. *Notificación a un axente diplomático.*

1. O órgano xudicial competente notificará a un representante diplomático ou consular do Estado de pavillón, a ser posible con anterioridade á súa realización, o comezo de cantas dilixencias e actuacións leve a cabo para exercer a súa xurisdición penal.

2. Esta notificación farase, así mesmo, cando se inicie a instrución por pedimento do capitán do buque e en virtude do disposto no artigo precedente.

Artigo 47. *Sobrevoo de aeronaves estranxeiras.*

En virtude do disposto por tratados ou convenios con outros Estados ou mediante permiso especial, poderase autorizar o tránsito inocuo das aeronaves estranxeiras sobre o espazo aéreo supraxacente ás augas interiores marítimas e ao mar territorial.

CAPÍTULO V

Do dereito de persecución e de visita

Artigo 48. *Exercicio do dereito de persecución e de visita.*

Os dereitos de persecución e de visita exerceranse polas causas e na forma en que se establecen na Convención das Nacións Unidas sobre o dereito do mar, e demais convenios internacionais que resulten de aplicación.

Artigo 49. *Condución a porto nacional.*

De conformidade coas disposicións deste capítulo, o buque, embarcación ou artefacto detido poderá ser conducido ao porto español máis próximo para os efectos de realizar a pertinente instrución para a pescuda dos feitos, imposición da sanción e exixencia das responsabilidades que, se é o caso, correspondan.

CAPÍTULO VI

Dos buques de Estado estranxeiros

Artigo 50. *Inmunidade.*

Coas excepcións previstas no dereito internacional e na presente lei, os buques de Estado estranxeiros gozarán de inmunidade e quedarán suxeitos unicamente á xurisdición do Estado do seu pavillón.

Artigo 51. *Navegación por augas interiores marítimas e entrada en porto.*

1. Os buques estranxeiros de guerra poderán entrar nas augas interiores marítimas e visitar os portos abertos logo de autorización, en cada caso, do Ministerio de Defensa, que se tramitará por vía diplomática e de acordo coas previsións contidas nos tratados concluídos por España, sen prexuízo da súa suxeición ás prescricións contidas nesta lei e nas demais da lexislación portuaria. No caso doutros buques de Estado, abondará coa autorización da Administración marítima, que se deberá obter en cada caso e con antelación á chegada do buque. A designación do lugar de atracada ou fondeadura deberá ser acordada coa autoridade portuaria correspondente.

2. Exceptúase das autorizacións previstas no punto anterior o caso de avaría, mal tempo ou outra causa urxente e determinante da necesidade de arribada forzosa por razóns de seguridade. Nestes casos o capitán ou comandante do buque deberá informar, sen demora e por todos os medios posibles, o órgano máis próximo da Administración marítima ou da Armada se se trata dun buque de guerra, e deberá seguir as súas instrucións ata que se tramite a correspondente autorización por vía diplomática.

3. Nos supostos de que se trate de buques ou submarinos de Estado que comporten riscos nucleares, será ademais de aplicación o previsto nos artigos 13 e 14.

Artigo 52. *Actividades prohibidas no mar territorial.*

Non se considerará inocente o paso de buques de Estado estranxeiros polo mar territorial que comporte a realización de manobras ou doutros exercicios con armas de calquera clase, a recolección de intelixencia por medios electromagnéticos ou o lanzamento, recepción ou embarque de calquera tipo de aeronaves ou de dispositivos militares.

Artigo 53. *Submarinos de Estado.*

No mar territorial e nas augas interiores marítimas, os submarinos de Estado estranxeiros deberán cumprir o previsto no artigo 22, salvo que se encontren debidamente autorizados para participaren en exercicios ou manobras militares.

Artigo 54. *Medidas respecto aos buques de Estado estranxeiros.*

1. Os buques de guerra estranxeiros que se encontren nas augas interiores marítimas e no mar territorial español e infrinxan as disposicións desta lei serán requiridos pola Armada para que depoñan a súa actitude e, se é o caso, abandonen sen demora tales augas.

2. O Estado de pavillón do buque estranxeiro será responsable de calquera perda ou dano que sexa consecuencia do incumprimento das leis e dos regulamentos nacionais, especialmente dos relativos ao paso polo mar territorial e á estadía nos portos e demais augas interiores marítimas.

Artigo 55. *Reglamentación especial.*

O Goberno regulará a navegación, admisión e permanencia de buques de Estado estranxeiros nos espazos marítimos español, tendo en conta as previsións contidas nesta lei e no dereito internacional.

TÍTULO II

Dos vehículos da navegación

CAPÍTULO I

Dos buques, embarcacións e artefactos navais

Artigo 56. *Buque.*

Enténdese por buque todo vehículo con estrutura e capacidade para navegar polo mar e para transportar persoas ou cousas que conte con cuberta corrida e de eslora igual ou superior a vinte e catro metros.

Artigo 57. *Embarcación.*

Enténdese por embarcación o vehículo que careza de cuberta corrida e o de eslora inferior a vinte e catro metros, sempre que, nun e noutro caso, non sexa cualificado regulamentariamente como unidade menor en atención ás súas características de propulsión ou de utilización.

Artigo 58. *Artefacto naval.*

1. Enténdese por artefacto naval toda construción flotante con capacidade e estrutura para albergar persoas ou cousas, cuxo destino non é a navegación senón quedar situada nun punto fixo das augas.

2. Considérase, así mesmo, artefacto naval, o buque que perdesa a súa condición de tal por ter quedado amarrado, varado ou fondeado nun lugar fixo, e destinado, con carácter permanente, a actividades distintas da navegación.

Artigo 59. *Plataforma fixa.*

1. Enténdese por plataforma fixa toda estrutura ou instalación susceptible de realizar operacións de explotación dos recursos naturais marítimos ou de destinarse a calquera outra actividade, situada sobre o leito do mar, fondeada ou apoiada nel.

2. Por encontrarse permanentemente suxeita ao fondo das augas, a plataforma fixa ten a consideración de ben inmovible de acordo co Código civil.

Artigo 60. *Natureza e identificación do buque.*

1. O buque é un ben moble rexistrable, composto de partes integrantes e pertenzas.
2. Son partes integrantes aqueles elementos que constitúen a estrutura do buque, de modo que non se poden separar del sen menoscabo da súa propia entidade.
3. Son pertenzas os elementos destinados ao servizo do buque dun modo permanente, pero que non integran a súa estrutura.
4. O buque conserva a súa identidade mesmo cando as súas partes integrantes ou pertenzas sexan sucesivamente substituídas.
5. O buque identifícase polo seu nome, matrícula, numeración da Organización Marítima Internacional (número OMI), pavillón, arqueo e calquera outro dato que regulamentariamente se determine.

Artigo 61. *Accesorios.*

Son accesorios os elementos consumibles adscritos ao buque dun modo temporal.

Artigo 62. *Negocios xurídicos e dereitos sobre o buque.*

1. Os negocios xurídicos relativos ao buque, a propiedade e os demais dereitos que recaian sobre el comprenderán as súas partes integrantes e pertenzas pero non os seus accesorios, salvo pacto en contrario.
2. Non obstante, quedan exceptuadas as pertenzas inscritas no Rexistro de Bens Mobles a nome dun terceiro ou cuxo dominio fose adquirido por el con data anterior ao correspondente negocio xurídico ou acto xerador de gravame.

Artigo 63. *Adquisición do buque.*

1. A adquisición do buque, embarcación e artefacto naval deberá constar en documento escrito, e para que produza efectos respecto de terceiros deberase inscribir na Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles en virtude dos documentos previstos no artigo 73.
2. Tamén se adquirirá a propiedade do buque pola posesión de boa fe, continuada por tres anos, con xusto título debidamente rexistrado. De faltar algún destes requisitos, necesitarase a posesión continuada de dez anos.

Artigo 64. *Copropiedade dos vehículos de navegación.*

A copropiedade ordinaria do buque, embarcación, artefacto naval ou plataforma fixa rexerese polas disposicións xerais de dereito común, salvo que se trate dun suposto de condominio naval de buques e embarcacións, que se rexerá polo disposto no capítulo II do título III.

CAPÍTULO II

Do rexistro e documentación dos buques

Artigo 65. *Rexistro e matrícula.*

1. As titularidades e gravames sobre os buques, embarcacións e artefactos navais inscribíranse na Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles coa finalidade de proporcionar seguridade ás relacións xurídicas daqueles.
2. A matrícula dun buque ou embarcación corresponde á Administración marítima a través do Rexistro de Buques e Empresas Navieiras e vai destinada a manter a identificación e o control administrativo dos buques e embarcacións españois. O Rexistro

de Buques e de Empresas Navieiras e o Rexistro Especial de Buques e Empresas Navieiras rexeranse polo establecido nesta lei e na Lei de portos do Estado e da mariña mercante, así como nos regulamentos correspondentes.

Artigo 66. Coordinación entre rexistros.

1. Os asentos que se practiquen na Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles deberanse coordinar coas anotacións que se fagan na folia de asento do Rexistro de Buques e Empresas Navieiras mediante comunicacións que se deberán cursar directamente na forma que regulamentariamente se determine.

2. Os titulares de ambos os rexistros só terán competencia para expedir certificacións do contido que sexa propio dos respectivos asentos ao seu cargo, pero non dos que lles consten por comunicacións derivadas da obrigada coordinación entre ambos os organismos. Non obstante, se se pedir nun deles certificación referida a aspectos contidos no outro, deberase admitir a solicitude e requirir do rexistro competente que a expida, con obxecto de que o solicitante poida obter nun só organismo toda a publicidade formal referida ao buque.

Sección 1.ª Da inscrición na Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles

Artigo 67. Lexislación aplicable.

O Rexistro de Bens Mobles, na súa Sección de Buques, rexerase polo disposto nesta lei, no seu regulamento de desenvolvemento e nas demais disposicións complementarias e, en todo o non previsto, pola Lei e o Regulamento hipotecarios, que rexerán con carácter supletorio en canto sexan aplicables.

Artigo 68. Competencia.

1. O Rexistro de Bens Mobles, na súa Sección de Buques, levarase baixo a dependencia do Ministerio de Xustiza, estará a cargo dun rexistrador da propiedade e mercantil e radicará nas poboacións que se determinen nas demarcacións rexistrais.

2. A primeira inscrición dos buques practicarase no rexistro designado na demarcación que corresponda ao lugar da súa matrícula, e a dos buques en construción, no da demarcación que corresponda ao lugar en que se constrúan.

3. O cambio de matrícula dun buque non comportará necesariamente a inscrición deste noutro rexistro daquel en que estea inscrito.

Artigo 69. Bens inscristibles.

1. Todos os buques, embarcacións e artefactos navais abandeirados en España deberán obrigatoriamente inscribirse na Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles.

2. Non obstante, será potestativa a inscrición dos buques, embarcacións e artefactos de titularidade pública.

Tamén será potestativa a inscrición de buques e embarcacións de recreo ou deportivos. Os dereitos de garantía, reservas de dominio e prohibicións de dispoñer, arrendamentos financeiros e demais gravames inscristibles impostos sobre eles só serán opoñibles fronte a terceiros se figuran inscritos no Rexistro de Bens Mobles, caso en que se deberán inscribir sen exixirse para isto máis requisitos que os previstos para a constitución da garantía de que se trate. A inmatriculación no Rexistro de Bens Mobles de buques e embarcacións de recreo embargadas ou secuestradas xudicial ou administrativamente practicarase en mérito da mesma resolución xudicial ou administrativa en que se decreta o embargo ou a prohibición de dispoñer.

Reglamentariamente, poderanse excluír da obriga de inscrición na Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles determinadas embarcacións e artefactos que xa estean matriculados ou inscritos noutras listas ou rexistros.

3. Os buques en construción poderanse inscribir en calquera caso, pero será obrigatoria a súa inscrición cando vaian ser hipotecados de conformidade co previsto nesta lei. Para estes efectos, levarase na Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles un libro especial para inscribir os actos e contratos relativos aos buques en construción ata que, terminada esta, se trasladen ao libro de buques construídos na forma en que se determine regulamentariamente.

Artigo 70. *Obxecto.*

1. A Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles levarase polo sistema de folio real.

2. Este rexistro ten por obxecto a inscrición ou anotación dos actos e contratos relativos ao dominio e demais dereitos reais sobre os buques. Tamén se inscribirán ou anotarán a constitución, modificación e cancelación de gravames ou limitacións de dispoñer, embargos xudiciais ou administrativos que recaian sobre buques ou embarcacións, arrendamentos e aquelas outras situacións xurídicas que se determinen regulamentariamente ou se prevexan en convenios internacionais ou disposicións especiais.

Artigo 71. *Inscrición e peche.*

1. A primeira inscrición de cada buque no Rexistro será de dominio e realizarase en virtude de certificación da folia de asiento expedida polo Rexistro de Buques e Empresas Navieiras, acompañada do título de adquisición, que deberá constar en calquera dos documentos citados no artigo 73, salvo que se trate de buques e embarcacións de recreo ou deportivas construídas en serie ou de buques procedentes de países cuxas leis non exixan esa forma de documentación.

2. Para que se poida inscribir ou anotar no Rexistro calquera outro acto, negocio xurídico ou resolución xudicial ou administrativa relativa ao buque, será preciso que a persoa que o outorgue ou aquela contra quen se dirixa teña previamente inscrito o seu dereito.

3. Salvo que do Rexistro resulten cargas vixentes, o folio real do buque cancelarse mediante unha dilixencia de peche a continuación da última inscrición, practicada en virtude de comunicación do Rexistro de Buques e Empresas Navieiras que faga constar a baixa do buque.

4. Determinaranse regulamentariamente as especialidades rexistrais para as situacións de cambio temporal de pavillón.

Artigo 72. *Publicidade formal.*

1. A Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles é pública. Calquera persoa poderán obter información sobre o contido dos seus asentos na forma que se determine regulamentariamente.

2. O dominio e a existencia ou liberdade de cargas e gravames dos buques só se poderá acreditar en prexuízo de terceiro por certificación do rexistrador, salvo o disposto nesta lei para os privilexios marítimos.

3. Simultaneamente á devolución dos títulos que inscriba, deberá o rexistrador expedir, en documento separado, certificación de dominio e cargas.

Artigo 73. *Principio de titulación pública.*

1. A inscrición no Rexistro realizarase en virtude de escritura pública, póliza intervida por notario, resolución xudicial firme ou documento administrativo expedido por funcionario con facultades suficientes por razón do seu cargo.

2. O notario español ou cónsul de España no estranxeiro que autorice unha escritura pública ou interveña unha póliza relativa a buques, embarcacións ou artefactos navais deberá obter da Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles, con carácter previo ao

outorgamento, a oportuna información sobre a situación de dominio e cargas e deberá presentala, directamente ou por testemuño, na forma e polos medios que regulamentariamente se establezan.

Artigo 74. *Principio de legalidade.*

Os rexistradores cualificarán baixo a súa responsabilidade a legalidade das formas extrínsecas dos documentos de toda clase en cuxa virtude se solicite a inscrición, así como a capacidade e lexitimación dos que os outorguen ou subscriban e a validez do seu contido, polo que resulte deles e dos asentos do rexistro.

Artigo 75. *Principio de lexitimación.*

O contido do Rexistro presúmese exacto e válido. Os asentos do Rexistro están baixo a salvagarda dos tribunais e producen todos os seus efectos mentres non se inscriba a declaración xudicial da súa inexactitude ou nulidade.

Artigo 76. *Principio de fe pública rexistral.*

A inscrición non valida os actos ou contratos que sexan nulos de acordo coas leis. A declaración de inexactitude ou nulidade non prexudicará os dereitos de terceiros que reúnan os requisitos establecidos no artigo 34 da Lei hipotecaria.

Artigo 77. *Principio de inopoñibilidade.*

Os actos suxeitos a inscrición que non estean debidamente inscritos ou anotados non prexudican terceiros de boa fe.

Sección 2.^a Da documentación dos buques nacionais

Artigo 78. *Documentación dos buques nacionais.*

1. Ademais dos certificados e documentos relativos á seguridade da navegación, á loita contra a contaminación mariña, á sanidade exterior, ao réxime alfandegueiro e outros que procedan de acordo coa lexislación nacional e cos convenios internacionais en que España sexa parte, todo buque nacional deberá levar a bordo o certificado de matrícula, a patente de navegación, o rol de despacho e dotación, o diario de navegación, o caderno de máquinas e, se é o caso, o caderno de bitácora e os certificados de seguros, sen prexuízo das excepcións e especialidades existentes ou que se poidan establecer regulamentariamente respecto dos buques de Estado e doutras categorías determinadas de embarcacións.

2. Os documentos a que se refire o punto anterior axustaranse aos modelos que sexan aprobados pola Administración marítima.

3. Establecerase regulamentariamente un réxime simplificado de documentación para os buques de recreo ou deportivos e para as embarcacións.

Artigo 79. *Certificado de matrícula.*

O certificado de matrícula reflectirá de forma literal o contido do asento que figura na correspondente folia e deberá ser renovado cada vez que neste se produza algunha modificación. O certificado acredita que o buque está legalmente matriculado en España e deberase exhibir por petición das autoridades competentes da Administración marítima nacional, da do Estado ribeirán ou da do Estado do porto.

Artigo 80. *Patente de navegación.*

A patente de navegación acredita a nacionalidade española do buque e que foi autorizado para navegar polos mares enarborando o pavillón nacional. Tamén lexitimará a identidade ao capitán ou á persoa á cal foi conferido o mando do buque.

Artigo 81. *Rol de despacho e dotación.*

1. O rol de despacho e dotación acredita a viaxe que está realizando o buque, así como o feito de que a emprendeu logo do cumprimento de todos os requisitos legais e regulamentarios para o seu despacho.

2. No rol expresaranse tamén a identidade, nacionalidade, posto a bordo, titulación, certificados de capacitación e datas de enrolamento e desenrolamento de todos os membros da dotación, ademais das especialidades previstas regulamentariamente en atención á clase de navegación.

Artigo 82. *Diario de navegación.*

Ademais das circunstancias establecidas noutras leis e regulamentos, no diario de navegación anotaranse, por singraduras, todos os acontecementos relevantes ocorridos. En particular, tomarase nota dos actos do capitán cando actúe no exercicio de funcións públicas.

Artigo 83. *Caderno de bitácora.*

Nos buques en que vaian enrolados dous ou máis oficiais de ponte, deberase levar tamén un libro, denominado caderno de bitácora, en que os pilotos de garda rexistrarán cantas vicisitudes náuticas e meteorolóxicas se produzan durante a navegación.

Artigo 84. *Caderno de máquinas.*

No caderno de máquinas anotaranse o réxime de marcha, o de mantemento, as avarías, reparacións e, en xeral, cantas vicisitudes se refiran ao funcionamento das máquinas e demais elementos e instalacións da competencia do departamento de máquinas.

Artigo 85. *Forma de levar os libros.*

1. Os diarios de navegación e os cadernos de máquinas e de bitácora deberán levarse foliados, rubricados e selados, folla por folla, pola autoridade da Administración marítima e non deberán conter interliñacións, riscadas nin emendas. Os asentos deben ser sucesivos e datados, asinados polo capitán os do diario de navegación, polos pilotos os do caderno de bitácora e polo xefe do servizo de máquinas os do caderno de máquinas.

2. Poderá establecerse regulamentariamente un réxime de mantemento dos libros mediante soporte informático ou outras técnicas de carácter similar.

Artigo 86. *Conservación dos libros.*

1. Os libros a que se refire o artigo anterior deberanse conservar durante un ano a partir do último asento practicado, malia calquera cambio de nome, matrícula, propiedade ou pavillón do buque.

2. Nos supostos de cambios de propiedade ou de pavillón, os libros serán depositados nas oficinas da Administración marítima do último porto de matrícula.

Artigo 87. *Publicidade dos libros.*

O capitán deberá expedir copia certificada dos asentos pertinentes do diario de navegación a toda persoa que alegue un interese lexítimo. En caso de negativa, o

interesado poderá dirixirse á capitanía marítima en cuxo ámbito se encontre o buque, ou aquela da súa matrícula, co fin de que se obrigue o capitán ou armador a expedir e entregar polo seu conduto a copia interesada. A capitanía tramitará esta solicitude salvo que o solicitante careza patentemente de interese lexítimo.

CAPÍTULO III

Da nacionalidade dos buques

Artigo 88. *Abandeamiento de buques.*

O abandeamiento é o acto que outorga o dereito a enarborar o pavillón español. Todos os buques matriculados no Rexistro de Buques e Empresas Navieiras estarán abandeados en España.

As condicións para a concesión do abandeamiento réxense polo disposto na normativa de mariña mercante.

Artigo 89. *Navegación con pavillón nacional.*

A navegación baixo pavillón nacional realizarase unha vez obtida a patente de navegación. Provisionalmente poderá tamén realizarse por medio de pasavante polo tempo necesario para que un buque adquirido no estranxeiro poida realizar as viaxes necesarias para chegar a un porto nacional.

Artigo 90. *Efectos do abandeamiento.*

Os buques debidamente matriculados e abandeados en España terán, para todos os efectos, a nacionalidade española.

Artigo 91. *Prohibición de dobre nacionalidade e de dobre rexistro.*

1. Fóra dos supostos de abandeamiento temporal recollidos nesta lei, un buque non poderá estar simultaneamente matriculado no Rexistro de Buques e Empresas Navieiras e no rexistro de buques doutro ou doutros Estados.

2. Os buques matriculados en España enarborarán unicamente o pavillón español e non poderán cambiálo senón a través do procedemento establecido para a baixa na normativa correspondente.

Artigo 92. *Perda de nacionalidade de procedencia.*

1. Non se autorizará a matrícula ou pasavante dun buque ata que a autoridade do rexistro estranxeiro anterior acredítase a baixa mediante o libramento do correspondente certificado.

2. Non obstante, poderase realizar a inscrición ou conceder o pasavante, cando a autoridade do rexistro de procedencia librase un certificado acreditativo de que o buque causará baixa nese rexistro no mesmo momento e coa mesma data en que se practique a nova alta.

Artigo 93. *Réxime das garantías reais en caso de cambio definitivo de pavillón.*

1. Salvo o disposto no artigo 484, non se autorizará a baixa do buque no Rexistro de Buques e Empresas Navieiras para o seu rexistro definitivo no estranxeiro a non ser que se cancelasen previamente todas as hipotecas e demais cargas e gravames inscritos na Sección de Buques do Rexistro de Bens Móbiles, ou que se fixese constar no mesmo rexistro o consentimento por escrito de todos os titulares desas hipotecas, cargas ou gravames.

2. Así mesmo, a adquisición do pavillón español quedará subordinada ao consentimento de todos os titulares dos gravames inscritos e non cancelados no rexistro de procedencia.

Artigo 94. *Cambio temporal de pavillón.*

1. Os buques nacionais arrendados por un residente fóra de España poderán ser autorizados para abandeirarse temporalmente no Estado de residencia do arrendatario mentres dure o contrato de arrendamento.

2. Reciprocamente, os buques estranxeiros tomados en arrendamento por residentes en España poderán ser autorizados a enarborar o pavillón español polo tempo de vixencia do contrato.

3. O réxime de cambio temporal de pavillón previsto nesta lei será, así mesmo aplicable aos contratos distintos do arrendamento que produzan o efecto de transmitir temporalmente a posesión do buque.

Artigo 95. *Comezo e cesamento do abandeiramento temporal.*

1. No caso de abandeiramento temporal de buques en España, o Rexistro de Buques e Empresas Navieiras non practicará a anotación temporal na folia de asiento mentres non se asegure da suspensión da nacionalidade e do dereito a enarborar o pavillón no rexistro de procedencia.

2. A Administración marítima notificaralle ao anterior Estado de pavillón o momento en que se produza a baixa do abandeiramento temporal en España.

Artigo 96. *Réxime das garantías reais en caso de cambio temporal de pavillón.*

1. Non se autorizará o cambio temporal de pavillón aos buques matriculados en España mentres non se cancelasen todas as hipotecas e demais cargas e gravames inscritos ou se obtivese o consentimento por escrito dos titulares de tales hipotecas, cargas ou gravames, atendéndose en todo caso á normativa comunitaria e convencional aplicable, en particular ao previsto no Convenio internacional sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval, feito en Xenebra o 6 de maio de 1993.

2. Para efectos do disposto no punto anterior, o Rexistro de Buques e Empresas Navieiras anotará na folia de asiento correspondente ao buque, con comunicación á Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles, o Estado que autoriza o buque a enarborar o seu pavillón temporalmente. Así mesmo, requirirá a autoridade encargada do rexistro do Estado que autorizou o buque a enarborar o seu pavillón para que faga constar no dito rexistro por nota de referencia que o buque está inscrito en España.

3. A concesión temporal do pavillón español a buques estranxeiros quedará condicionada á presentación polos interesados, ante o Rexistro de Buques e Empresas Navieiras, da certificación emitida polo rexistro de procedencia acreditativo da relación de hipotecas, cargas e gravames existentes, así como do consentimento do cambio temporal prestado polos correspondentes acredores.

4. O cambio temporal de pavillón non afectará a determinación da lei aplicable ás hipotecas e demais gravames inscritos, que seguirá sendo a do rexistro que tiña o buque ao se constituír a hipoteca e as demais cargas e gravames.

CAPÍTULO IV

Da seguridade dos buques e das sociedades de clasificación

Artigo 97. *Requisitos de seguridade dos buques nacionais.*

Os requisitos de seguridade e os relativos á prevención da contaminación dos buques e embarcacións nacionais determinaranse e controlaranse de acordo coa natureza e coa finalidade dos servizos que presten e da navegación que efectúen.

Artigo 98. *Control da seguridade dos buques.*

O control técnico dos requisitos de seguridade e dos exixibles para previr a contaminación será realizado polos órganos competentes da Administración marítima, mediante os plans e programas de inspección e control que regulamentariamente se establezan.

Artigo 99. *Custo das inspeccións.*

As inspeccións de buques ou embarcacións, calquera que sexa a súa natureza e finalidade, efectuaranse con cargo ao armador, salvo que resulten inxustificadas.

Artigo 100. *Paralización do buque.*

Cando, das inspeccións ou controis a que se refiren os artigos anteriores, resulte que o buque ou embarcación non se encontra en condicións de navegabilidade ou non cumpre a normativa de seguridade e contaminación, poderá ser suspendido na prestación dos seus servizos ou na realización das súas navegacións ata que o armador emende os defectos.

Artigo 101. *Emisión de certificados de seguridade. Organizacións autorizadas.*

1. A Administración marítima outorgará os correspondentes certificados de seguridade e de prevención de contaminación aos buques e embarcacións nacionais que reúnan as condicións previstas na lexislación aplicable.

2. A Administración marítima poderá autorizar a organizacións recoñecidas a realización das actuacións materiais e, de ser o caso, a emisión ou renovación dos correspondentes certificados, nos casos e nas condicións previstos regulamentariamente.

Artigo 102. *Exhibición dos certificados.*

Os certificados de seguridade e de prevención da contaminación dos buques serán exhibidos a bordo, en lugar ben visible e de fácil acceso.

Artigo 103. *Efecto dos certificados.*

1. Os certificados expedidos presupoñen o correcto estado do buque no referente ao seu obxecto, salvo proba en contrario.

2. A carencia ou o vencemento dos certificados implica para o buque a imposibilidade de navegar ou de prestar os servizos aos cales está destinado, salvo as excepcións que se poidan establecer regulamentariamente para circunstancias especiais.

3. A responsabilidade pola carencia ou polo vencemento dos certificados do buque será do armador do buque e subsidiariamente das persoas designadas de conformidade coas disposicións establecidas no Código internacional de xestión da seguridade.

Artigo 104. *Inspección de buques estranxeiros.*

A Administración marítima inspeccionará os buques e as embarcacións estranxeiros atracados nos portos nacionais nos casos previstos nos tratados e convenios internacionais, nas disposicións da Unión Europea e, en todo caso, cando existan dúbidas razoables sobre as súas condicións de navegabilidade ou sobre as relativas á protección do ambiente mariño ou sobre o cumprimento do Convenio sobre traballo marítimo.

Artigo 105. *Detención de buques estranxeiros.*

De acordo co establecido na normativa aplicable, nos casos en que da inspección resulte que a navegación ou o servizo do buque ou embarcación non se pode facer nas debidas condicións de seguridade para as persoas a bordo e para o ambiente, a

Administración marítima poderá impedir a súa saída, a realización da súa actividade ou adoptar as medidas oportunas, ata que sexan emendados os defectos encontrados, dando conta disto ao cónsul do Estado do pavillón.

Artigo 106. *Función e responsabilidade das sociedades de clasificación.*

1. Por medio do contrato de clasificación, a sociedade de clasificación certifica que un buque ou calquera das súas partes ou pertenzas cumpre co establecido nas correspondentes regras de clase.

2. As sociedades de clasificación responderán dos danos e perdas que se causen a quen contrate con elas e que sexan consecuencia da falta de dilixencia daquelas na inspección do buque e na emisión do certificado.

3. A responsabilidade das sociedades de clasificación fronte a terceiros determinarase de acordo co dereito común, sen prexuízo da normativa internacional e comunitaria que sexa de aplicación.

Artigo 107. *Inspección e certificación de artefactos navais.*

Determinaranse regulamentariamente as especialidades relativas ao réxime de inspección e certificación dos artefactos navais.

CAPÍTULO V

Do contrato de construción naval

Artigo 108. *Concepto e réxime.*

1. Por medio do contrato de construción naval unha parte encarga a outra a construción dun buque a cambio dun prezo. Os materiais poderán ser fornecidos, en todo ou en parte, por calquera dos contratantes.

2. Salvo o previsto no número 4 do artigo 113, as normas deste capítulo só serán aplicables en defecto de pacto libremente convido polas partes.

3. As normas deste capítulo serán de aplicación supletoria aos contratos de reparación ou remodelación naval cando a importancia destas o xustifique.

Artigo 109. *Forma do contrato.*

O contrato de construción naval deberá constar por escrito e para a súa inscrición no Rexistro de Bens Mobles deberase elevar a escritura pública.

Artigo 110. *Adquisición do dominio.*

1. A propiedade do buque en construción corresponde ao construtor ata o momento da súa entrega ao comitente, salvo que as partes acorden diferila a un momento posterior.

2. Os materiais e equipamento subministrados polo comitente consideraranse da súa propiedade ata o momento en que sexan incorporados ao buque.

Artigo 111. *Obriga de construír.*

A construción do buque débese realizar conforme as características pactadas no contrato e, se é o caso, nas especificacións e planos. En caso de discrepancia, prevalecerá o contrato sobre as especificacións, e estas sobre os planos.

Artigo 112. *Obriga de entrega e recepción.*

1. O buque será entregado no lugar e data pactados, unha vez cumpridas as probas de mar e as demais condicións, xunto cos documentos necesarios para o seu despacho.

2. O atraso culpable que supere os trinta días dará lugar á indemnización de prexuízos e, se supera os cento oitenta días, á resolución do contrato, se a demora, en ambos os casos, for irrazoable.

3. O comitente poderase negar a recibir o buque en caso de incumprimento grave das especificacións pactadas que non deriven directa ou indirectamente de actos ou omisións que lle sexan imputables, sen menoscabo do seu dereito a exercer as accións que lle correspondan.

4. En caso de incumprimento da obriga de recepción, o comitente estará obrigado a indemnizar os danos e perdas pactados no contrato ou, no seu defecto, os que efectivamente se producisen.

Artigo 113. *Responsabilidade do construtor.*

1. O construtor deberá emendar os defectos do buque que non sexan manifestos ou non se tivesen podido apreciar razoablemente durante a construción ou no momento da entrega, sempre que sexan denunciados dentro do ano seguinte a esta. Esta obriga non se estenderá aos vicios que sexan consecuencia da mala calidade ou inadecuado deseño dos materiais ou elementos fornecidos polo comitente.

2. Cando os vicios ou defectos fagan o buque inadecuado para o seu uso normal, o comitente poderá optar pola resolución do contrato.

3. O disposto neste artigo non exclúe a obriga do construtor de indemnizar danos e perdas, se proceder, salvo disposición contractual diversa.

4. A responsabilidade establecida no número 1 deste artigo non será susceptible de exoneración en caso de dolo ou culpa grave do construtor.

Artigo 114. *Pagamento do prezo.*

1. O prezo aboarase no momento da entrega. De se teren convido pagamentos parciais a medida que avancen os traballos, o comitente poderá solicitar ao construtor a certificación correspondente.

2. En caso de perda do buque durante a construción, o construtor non poderá exixir o pagamento do prezo a menos que a destrución proveña da mala calidade ou inadecuación dos materiais ou elementos subministrados polo comitente, ou ben concorrese morosidade en recibilo.

3. Se se pacta a constitución por parte do comitente dunha garantía a favor do construtor que cubra a súa obriga de pagamento do prezo, o incumprimento desta permitirá ao construtor rescindir o contrato ou exixir o seu cumprimento e, en ambos os casos, reclamar a indemnización dos danos causados.

Artigo 115. *Prescripción de accións.*

1. As accións nadas do incumprimento do contrato de construción polo construtor prescribirán aos tres anos da entrega do buque.

2. As accións nadas da falta de pagamento do prezo da construción prescribirán aos tres anos desde a data prevista no contrato ou, no seu defecto, desde que se produciu a entrega.

Artigo 116. *Embarcacións e artefactos navais.*

O disposto neste capítulo será aplicable ás embarcacións e aos artefactos navais.

CAPÍTULO VI

Da compravenda

Artigo 117. *Obxecto da compravenda.*

1. Salvo pacto en contrario, a venda do buque comprenderá as súas partes integrantes e pertenzas, estean ou non a bordo. Tamén poderá comprender os accesorios.

2. Para os fins anteriores, formará parte do contrato un inventario detallado que identifique todos os elementos que son obxecto de venda co buque. Na falta de inventario ou insuficiencia deste, entenderase comprendido na venda o que resulte da Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles.

Artigo 118. *Forma, adquisición da propiedade e eficacia fronte a terceiros.*

1. O contrato de compravenda de buque constará por escrito.

2. O comprador adquire a propiedade do buque mediante a súa entrega.

3. Para que produza efecto fronte a terceiros, deberá inscribirse no Rexistro de Bens Mobles e formalizarse en escritura pública.

4. Nos supostos en que as partes pretendan elevar o contrato a escritura pública, con carácter previo á súa protocolización, o notario ou cónsul deberá obter do Rexistro de Bens Mobles a oportuna información sobre a situación de dominio e cargas, na forma e polos medios que regulamentariamente se establezan.

Artigo 119. *Riscos e saneamento.*

1. A perda e a deterioración que pode sufrir o buque antes de que se realice a súa entrega será soportado polo vendedor, salvo pacto en contrario. Unha vez realizada a entrega, será por conta do comprador.

2. O vendedor responderá do saneamento por evicción e vicios ou defectos ocultos, sempre que estes se descubran no prazo de tres meses desde a entrega material do buque e o comprador os notifique de modo fidedigno ao vendedor no prazo de cinco días desde o seu descubrimento.

Artigo 120. *Caducidade.*

A acción de saneamento por vicios ou defectos ocultos caduca no prazo de seis meses desde a notificación.

Artigo 121. *Aplicación a outros supostos.*

Mentres a súa respectiva natureza o permita, as anteriores disposicións serán tamén aplicables ás embarcacións e artefactos navais, así como a calquera outro negocio xurídico translativo do dominio do buque.

CAPÍTULO VII

Dos dereitos de garantía sobre o buque*Sección 1.ª Dos privilexios marítimos*

Artigo 122. *Réxime xurídico dos privilexios marítimos.*

1. Os privilexios marítimos rexeranse polo disposto no Convenio internacional sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval, feito en Xenebra o 6 de maio de 1993.

2. Os privilexios marítimos gravan o buque sen necesidade de publicidade rexistral, ségueno a pesar do cambio de propiedade, matrícula ou pavillón e gozan de preferencia sobre as hipotecas e demais cargas e gravames inscritos, calquera que sexa a data da

súa inscrición, sen que ningún outro crédito se poida antepoñer a tales privilexios, coa excepción dos mencionados no artigo 486 e dos gastos que se lle teñan que aboar á Administración marítima pola remoción de buques naufragados ou afundidos.

3. Este réxime será de aplicación a buques, embarcacións e artefactos navais.

Artigo 123. *Privilexios sobre a frota.*

1. Cando non for posible determinar o buque a bordo do cal naceu o privilexio relativo aos soldos e outras cantidades debidos ao capitán e demais membros da dotación do buque derivados do seu contrato de embarque, do artigo 4.1.a do Convenio internacional sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval, por se ter xerado os créditos en distintos buques explotados pola mesma empresa ou grupo empresarial, o privilexio alcanzará todos eles.

2. O privilexio marítimo a que se refire este artigo extinguirase co crédito garantido e ademais polo transcurso dun ano a menos que, antes do vencemento deste prazo, se iniciase un procedemento de execución para a venda xudicial dalgún dos buques a bordo dos cales naceu o crédito privilexiado ou se embargase preventivamente.

3. O prazo dun ano fixado no punto anterior empezará a correr desde o momento en que se extingue o contrato de embarque do acreedor coa empresa ou grupo empresarial.

Artigo 124. *Outros privilexios.*

1. Ademais dos privilexios enumerados no Convenio internacional sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval, pode recaer tamén sobre o buque calquera outro privilexio recoñecido polo dereito común ou leis especiais, pero tales privilexios, sexa cal for o rango de prelación que lles outorguen as leis que os recoñezan, serán graduados tras as hipotecas e demais cargas e gravames inscritos.

2. Así mesmo, nos termos previstos na normativa da Unión Europea ou nos tratados aplicables e, no seu defecto, con suxeición ao principio de reciprocidade, poderán ser recoñecidos outros privilexios distintos dos previstos no artigo 4 do Convenio internacional sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval, que graven buques estranxeiros de acordo coa Lei do pavillón. A graduación dos ditos créditos respectará, en todo caso, a orde de prelación establecida no punto anterior.

Artigo 125. *Exclusión dos créditos de substitución.*

Os privilexios marítimos non se estenden nin á indemnización do seguro por perda ou danos ocasionados ao buque nin a outros créditos de substitución como os derivados de abordaxe, contribución á avaría grossa ou de calquera outra causa.

Sección 2.^a Da hipoteca naval

Artigo 126. *Obxecto de hipoteca.*

1. Todos os buques, embarcacións e artefactos navais, mesmo en construción, poden ser obxecto de hipoteca naval de acordo coas disposicións desta lei e co Convenio internacional sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval.

2. En canto a súa respectiva natureza o permita, as disposicións desta sección serán tamén aplicables ás embarcacións e artefactos navais.

Artigo 127. *Efectos da hipoteca.*

A hipoteca naval suxeita directa e inmediatamente o buque sobre o cal se impón, calquera que sexa o seu posuidor, ao cumprimento das obrigas para cuxa seguridade foi constituída.

Artigo 128. *Constitución da hipoteca.*

Para que a hipoteca naval quede validamente constituída poderá ser outorgada en escritura pública ou en documento privado e deberá inscribirse no Rexistro de Bens Mobles.

Artigo 129. *Modo de constitución.*

1. A hipoteca naval poderase constituír a favor dunha ou varias persoas determinadas, ou a favor de quen resulte titular do crédito nas constituídas en garantía de títulos emitidos en forma nominativa, á orde ou ao portador.

2. A hipoteca naval poderá constituírse tamén en garantía de contas correntes de crédito ou de letras de cambio ou outros instrumentos, conforme o establecido na lexislación hipotecaria.

Artigo 130. *Persoas autorizadas para a constitución.*

1. Só poderán constituír hipoteca os propietarios que teñan a libre disposición dos seus bens ou, en caso de non tela, aqueles que estean autorizados para isto de acordo coa lei.

2. Os que, de acordo co punto anterior, teñan a facultade de constituír hipoteca poderán facelo por si ou por medio de apoderado con poder especial.

3. A hipoteca sobre buques en construción poderá tamén constituíla o comitente se se lle tivese concedido especialmente esta facultade.

Artigo 131. *Hipoteca sobre buque en construción.*

Para que se poida inscribir a hipoteca sobre un buque en construción é indispensable que estea investida nela a terceira parte da cantidade en que se orzase o valor total do casco e que a propiedade do buque figure inscrita no Rexistro de Bens Mobles.

Artigo 132. *Contido do documento de constitución.*

1. En todo contrato en que se constituía hipoteca naval farase constar:

a) Acredor, debedor e, se for o caso, hipotecante non debedor, especificando todas as circunstancias persoais que exige a lexislación hipotecaria.

b) O importe do crédito garantido con hipoteca e das sumas a que, se é o caso, se faga extensivo o gravame por custas e gastos de execución e polos xuros remuneratorios e de demora e outros gastos.

c) Data de vencemento do capital e do pagamento dos xuros.

d) Descrición do buque e todos os datos de identificación previstos no número 5 do artigo 60 que constaren, con indicación, se for o caso, de que o buque está en construción.

e) O valor ou a taxación que se fai do buque e que, se é o caso, poida servir como tipo para a poxa; e os domicilios que o debedor e, eventualmente, o hipotecante non debedor designen para requirimentos e notificacións.

f) Cantidades de que responde cada buque, no caso de que se hipotequen dous ou máis en garantía dun só crédito.

g) As circunstancias que regulamentariamente se determinen en caso de hipoteca en garantía de títulos calquera que sexa a súa denominación.

h) As demais estipulacións que establezan os contratantes sobre xuros, seguros, vencemento anticipado e extensión e calquera outra que teña por conveniente.

2. Salvo pacto en contrario, a hipoteca constituída a favor dun crédito que devindique xuro non asegurará en prexuízo de terceiro, ademais do capital, senón os xuros dos dous últimos anos transcorridos e a parte vencida da anualidade corrente.

Poderase pactar que a hipoteca asegure xuros remuneratorios ata de cinco anos e xuros de demora ata igual prazo.

Artigo 133. *Contido da inscrición.*

Na inscrición da hipoteca faranse constar as circunstancias expresadas no artigo anterior que teñan transcendencia real, así como as demais exixidas pola lexislación hipotecaria.

Artigo 134. *Extensión da hipoteca.*

1. Salvo o disposto no número 2 do artigo 62, a hipoteca comprenderá tanto as partes integrantes do buque como as súas pertenzas, pero non os seus accesorios.

2. A hipoteca tamén se estende, salvo pacto expreso en contrario, ás indemnizacións por danos materiais ocasionados ao buque e non reparados por abordaxe ou outros accidentes, así como á contribución á avaría grosa e á do seguro, tanto por avarías non reparadas sufridas polo buque como por perda total deste.

3. Poderase pactar a extensión a licenzas vinculadas ao buque na medida e nas condicións en que o permitan as disposicións que regulen a súa concesión.

4. A hipoteca naval subsistirá íntegra mentres non se cancele respecto de cada buque sobre a totalidade deste, aínda que se reduza a obriga garantida, e sobre calquera parte deste que se conserve, mesmo cando a restante desaparecese.

Artigo 135. *Notificación da hipoteca.*

O acreedor hipotecario poderá en calquera momento notificar fidedignamente a existencia da hipoteca ao asegurador do buque. Recibida a notificación, o asegurador non poderá pagar cantidade ningunha ao asegurado como indemnización pola perda do buque ou avarías non reparadas senón co consentimento expreso do acreedor hipotecario.

Artigo 136. *Aseguramento do buque.*

Se a indemnización do seguro, en caso de sinistro, se exclúe expresamente da hipoteca, o debedor quedará en liberdade de asegurar a propiedade do buque de acordo coas disposicións desta lei, e o acreedor o seu crédito hipotecario, pero sen que o seguro na súa totalidade, e por ambos os conceptos, poida exceder nunca o valor do buque asegurado, salvo que se refiran a riscos distintos.

De exceder, e por esta causa ser necesario proceder a reducir o seguro, a redución farase primeiramente no do propietario e despois no do acreedor hipotecario.

Artigo 137. *Dereito de preferencia.*

1. A hipoteca naval goza de preferencia desde o momento da inscrición no Rexistro de Bens Móbiles. Considerarase como data da inscrición para todos os efectos que esta deba producir, a do asento de presentación, que deberá constar na inscrición mesma.

2. Para determinar a preferencia entre dúas ou máis inscricións dunha mesma data relativas a un mesmo buque, atenderase á hora de presentación no Rexistro dos títulos respectivos.

Artigo 138. *Créditos refaccionarios.*

1. Para que os créditos refaccionarios se poidan facer valer fronte a terceiros, é necesario que figuren inscritos ou anotados no Rexistro de Bens Móbiles.

2. A anotación rexerese, en canto a títulos, circunstancias e concorrencia con cargas ou dereitos reais inscritos, polo disposto para estes créditos na lexislación hipotecaria, en canto sexa aplicable aos buques.

3. Malia o disposto no punto anterior, a anotación producirá todos os efectos da hipoteca sen necesidade de se converter en inscrición e terá a duración de catro anos e as prórrogas establecidas con carácter xeral para as anotacións preventivas.

Artigo 139. *Dereito de retención.*

1. Sen prexuízo do indicado no artigo anterior, os titulares dos créditos derivados da construción, reparación ou reconstrución dun buque gozarán do dereito de retención que para esta clase de créditos recoñece o dereito común.

2. Este dereito de retención extinguirase cando o construtor ou reparador perda a posesión do buque por causa distinta á do seu embargo preventivo ou executivo.

3. Se no momento da venda forzosa o buque estiver en posesión do construtor ou reparador, este entregará ao comprador a posesión do buque, pero poderá obter o pagamento do seu crédito co produto da venda unha vez satisfeitos os dos titulares dos privilexios marítimos enumerados no artigo 4 do Convenio internacional sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval, e antes dos créditos hipotecarios e demais gravames inscritos ou anotados.

4. O disposto no presente artigo só será aplicable respecto ao construtor cando en virtude de pacto a propiedade do buque pertenza ao comitente.

Artigo 140. *Exercicio do dereito de hipoteca.*

O acredor con hipoteca naval poderá exercer o seu dereito contra o buque ou buques afectos á súa satisfacción nos casos seguintes:

a) Ao vencemento do prazo para a devolución do capital ou para o pagamento dos xuros, na forma que se pactase.

b) Cando o debedor fose declarado en concurso.

c) Cando o buque hipotecado sufrise deterioración que o inutilice definitivamente para navegar.

d) Cando existiren dous ou máis buques afectos ao cumprimento dunha mesma obriga e ocorrese a perda ou deterioración que inutilice definitivamente para navegar a calquera deles, salvo pacto en contrario.

e) Cando se cumpran as condicións pactadas como resolutorias da obriga garantida, e todas as que produzan o efecto de facer exixible o capital ou os xuros.

Artigo 141. *Execución da hipoteca naval.*

A acción para exixir o pagamento das débedas garantidas por hipoteca naval, así como todo o relativo ao procedemento que se debe seguir e á competencia para coñecer del, suxeitarase ao disposto no capítulo V do título IV do libro terceiro da Lei de auxizamento civil, salvo as especialidades establecidas na presente lei.

Artigo 142. *Prescrición.*

1. A acción hipotecaria naval prescribe aos tres anos, contados desde que se poida exercer, conforme as prescricións da presente lei.

2. O titular rexistral do buque poderá solicitar a cancelación por caducidade da inscrición de hipoteca, transcorridos seis anos desde o vencemento, se non consta que foi novada, interrompida a prescrición ou exercida a acción hipotecaria.

Artigo 143. *Recoñecemento de hipotecas sobre buques estranxeiros.*

O recoñecemento e a execución polos tribunais españois das hipotecas e gravames reais constituídos sobre buques estranxeiros quedará subordinado ao cumprimento dos requisitos seguintes:

a) Que fosen constituídos e inscritos nun rexistro público de conformidade coa lexislación do Estado en que estea matriculado o buque.

b) Que este rexistro, de conformidade coas leis do Estado de matrícula do buque, poida ser libremente consultado polo público e que se poidan solicitar e obter do rexistrador extractos e copias dos seus asentos ou dos documentos que nel figuren.

c) Que no rexistro ou nalgúns dos documentos indicados na alínea b) se especifique, como mínimo, o nome e o enderezo da persoa a favor da cal se constituíse a hipoteca ou o gravame, ou o feito de que esa garantía foi constituída ao portador, o importe máximo garantido, se a lexislación do Estado de matrícula establece ese requisito ou se ese importe se especifica no documento de constitución da hipoteca ou do gravame, e a data e outras circunstancias que, de conformidade coa lexislación do Estado de matrícula, determinen o seu rango respecto doutras hipotecas e gravames inscritos.

Artigo 144. *Dereito supletorio.*

En todo o non previsto no presente capítulo será de aplicación o disposto na Lei hipotecaria.

TÍTULO III

Dos suxeitos da navegación

CAPÍTULO I

Do armador

Artigo 145. *Concepto de armador e de navieiro.*

1. É armador quen, sendo ou non o seu propietario, ten a posesión dun buque ou embarcación, directamente ou a través dos seus dependentes, e o dedica á navegación no seu propio nome e baixo a súa responsabilidade.

2. Enténdese por navieiro ou empresa navieira a persoa física ou xurídica que, utilizando buques mercantes propios ou alleos, se dedique á súa explotación, mesmo cando isto non constituía a súa actividade principal, baixo calquera modalidade admitida polos usos internacionais.

3. No caso de condominio naval, recaerá a condición de armador en cada un dos condóminos, sen prexuízo do seu dereito a nomear un administrador.

Artigo 146. *Inscripción no Rexistro Mercantil.*

O armador que dedique o buque á navegación con fins empresariais deberase inscribir no Rexistro Mercantil.

Artigo 147. *Inscripción no Rexistro de Bens Mobles.*

1. O armador non propietario poderá inscribir a dita condición no Rexistro de Bens Mobles.

2. No documento correspondente e na inscrición deberá figurar:

- a) O nome ou a designación social do armador.
- b) O título xurídico que lexítima a posesión do buque.
- c) A duración da dita situación xurídica.
- d) Calquera outro requisito que se determine regulamentariamente.

3. O propietario do buque estará facultado para solicitar a inscrición do armador non propietario.

Artigo 148. *Presunción de armador.*

1. Na falta de inscrición noutro sentido e salvo proba en contrario que nunca prexudicará a terceiro de boa fe, considerarase armador o propietario que figure inscrito no Rexistro de Bens Mobles.

2. No caso de buques e embarcacións dedicadas exclusivamente á navegación deportiva ou de recreo, na falta de inscrición noutro sentido, terá a consideración de armador a persoa que apareza como dono no Rexistro de Bens Mobles ou, no seu defecto, no Rexistro de Buques e Empresas Navieiras, sen que valla proba en contrario.

3. Se o buque non figura inscrito ou se a embarcación non está nin inscrita nin matriculada, entenderase que o armador é o seu propietario.

Artigo 149. *Responsabilidade do armador.*

O armador é responsable ante terceiros dos actos e omisións do capitán e dotación do buque, así como das obrigas contraídas polo capitán de acordo co establecido no artigo 185, sen prexuízo do seu dereito a limitar a súa responsabilidade nos supostos establecidos no título VII.

CAPÍTULO II

Do condominio naval

Artigo 150. *Condominio naval.*

Entenderase por condominio naval a copropiedade dun buque ou embarcación cando teña como finalidade a súa explotación mercantil, e rexerese polas disposicións deste capítulo.

Artigo 151. *Facultades da maioría.*

Para a realización de calquera acto ou negocio xurídico de administración, disposición ou gravame do buque en condominio naval será suficiente o acordo dos condonos que representen a maioría das cotas da copropiedade. Un só condono pode representar a dita maioría.

Artigo 152. *Dereitos da minoría.*

1. Todo condómino que non participase ou se opuxese á decisión de vender o buque ten dereito a exixir que a venda se realice en poxa pública.

2. Cando a falta de participación ou oposición se refira á decisión de realizar calquera acto ou negocio xurídico de administración ou disposición, designación de administrador ou obras de reparación do buque, o condómino terá dereito a separarse do condominio e a transmitir a súa cota aos restantes condóminos que acepten a súa adquisición, polo valor fixado de común acordo, na falta deste por taxación de perito designado por ambas as partes e, en defecto de todo isto, polo xuíz. Se ningún acepta, poderá solicitar a súa venda en poxa pública.

Artigo 153. *Do administrador do condominio naval.*

1. En caso de designación dun ou varios administradores, estes terán a consideración legal de factor mercantil e as conseguíntes facultades de administración e representación, en forma mancomunada ou solidaria, segundo se expresase no seu nomeamento.

2. A designación do administrador poderase facer constar no Rexistro de Bens Mobles.

3. Será ineficaz fronte a terceiro calquera limitación ou restrición ás facultades citadas no punto primeiro.

Artigo 154. *Dereitos sobre a cota indivisa.*

Todo copropietario pode realizar sobre a súa cota calquera acto de disposición ou gravame, con excepción da hipoteca naval, que só poderá recaer sobre a totalidade do buque e requirirá acordo da maioría dos condóminos.

Artigo 155. *Dereito de adquisición preferente.*

1. En caso de venda dunha cota indivisa a un estraño á comunidade, os demais copropietarios terán dereito de tanteo e retracto, e se son máis de un os que deciden exercer tales dereitos, adquiriran en proporción á súa respectiva cota indivisa.

2. O dereito de tanteo poderá exercerse no prazo de nove días naturais desde o seguinte a aquel en que se notifique de modo fidedigno o propósito de vender, a identidade do comprador, o prezo, a forma de pagamento e as condicións esenciais da venda.

3. O dereito de retracto procederá cando a venda se realizase sen a notificación anterior ou en condicións diferentes das notificadas; e poderase exercer no mesmo prazo contado desde o día en que se teña coñecemento da venda xa realizada e, en todo caso, desde a súa inscrición no Rexistro de Bens Mobles.

4. Para poder exercer o dereito de tanteo e o de retracto, deberá o adquirente ou adquirentes consignar o prezo da venda, ante notario ou nun establecemento destinado para este fin.

CAPÍTULO III

Da dotación

Artigo 156. *Concepto de dotación.*

1. A dotación comprende o conxunto de persoas empregadas a bordo dun buque en calquera dos seus departamentos ou servizos, xa sexa contratada directamente polo armador ou por terceiros.

2. A dotación non inclúe aquelas persoas cuxo traballo non forma parte da actividade cotiá do buque e cuxo lugar de traballo principal non se encontra neste.

Artigo 157. *Ámbito de aplicación.*

1. As disposicións deste capítulo aplicaranse aos membros das dotacións que presten os seus servizos en buques nacionais destinados á navegación marítima cunha finalidade empresarial.

2. As disposicións deste capítulo serán de aplicación, na forma que se determine regulamentariamente, en buques destinados a outras actividades, así como en embarcacións ou artefactos navais, na medida en que sexan conformes coa natureza da actividade, sen prexuízo das excepcións e especialidades existentes respecto dos afectos ao servizo da seguridade pública ou da vixilancia e represión de actividades ilícitas.

Artigo 158. *Inscrición e documentación.*

1. Ningún español pode formar parte da dotación dos buques e embarcacións mercantes españois se non obtivo o documento de identidade do mariño (DIM) ou a cédula de inscrición marítima, salvo casos de urxencia debidamente xustificadas.

No que concirne aos estranxeiros, para o seu embarque estarán en posesión do documento nacional de identidade do mariño que lle debe estender o país da súa nacionalidade ou embarcarán cun permiso especial que lles outorgue o capitán do buque.

2. Determinaranse regulamentariamente as condicións para a inscrición e emisión da cédula de inscrición marítima, así como a forma e o contido dos ditos actos e documentos.

Artigo 159. *Embarque e desembarque.*

1. O embarque ou desembarque do persoal dos buques nacionais deberá ser efectuado con intervención da Administración marítima, e efectuarao o capitán do buque nos portos estranxeiros, que procederán a practicar as dilixencias de enrolamento e desenrolamento no rol de despacho e dotación e nas cédulas de inscrición marítima.

2. O previsto no punto anterior enténdese sen prexuízo dos supostos de autodespacho, que se prevexan regulamentariamente, de conformidade co establecido no artigo 18.

Artigo 160. *Clasificación do persoal de a bordo.*

Sen prexuízo do que dispoñan as ordenanzas laborais ou os laudos que as substitúan, as categorías básicas do persoal marítimo son as seguintes: a) capitán; b) oficiais; c) subalternos. As persoas que integren estas categorías deberán estar en posesión das titulacións profesionais ou certificados de especialidade correspondentes para poderen exercer como membros da dotación de buques mercantes, segundo o que regulamentariamente se determine.

Artigo 161. *Dotacións mínimas de seguridade.*

1. O número de membros da dotación dos buques e as súas condicións de aptitude e capacitación profesional deberán ser as adecuadas para garantir en todo momento a seguridade do buque e da navegación, así como a protección do medio mariño.

2. A Administración marítima establecerá para cada buque nacional a dotación mínima de seguridade atendendo ás súas circunstancias técnicas, de navegación e de tráfico, así como ao réxime e organización do traballo a bordo.

3. A Administración marítima expedirá un «certificado de dotación mínima de seguridade», que se deberá levar a bordo e exhibir ante as autoridades do Estado do porto que visite o buque e que así o soliciten.

Artigo 162. *Nacionalidade das dotacións.*

O capitán e o primeiro oficial de cuberta dos buques nacionais deberán ter a nacionalidade dun Estado membro do Espazo Económico Europeo, salvo nos supostos en que a Administración marítima estableza que estes empregos deben ser desempeñados por cidadáns de nacionalidade española por implicar o exercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que non representen unha parte moi reducida das súas actividades. Para estes efectos, os nacionais de terceiros Estados que sexan familiares dun cidadán da Unión Europea ou dun nacional dun Estado membro do Espazo Económico Europeo asimiláranse a estes, sempre que cumpran cos requisitos que se establezan regulamentariamente.

O resto da dotación no caso de buques mercantes deberá ser de nacionalidade española ou dalgún outro Estado membro do Espazo Económico Europeo, polo menos nun 50%.

Artigo 163. *Profesionais do sector pesqueiro.*

O establecido no presente capítulo enténdese sen prexuízo das normas sobre idoneidade, titulación, acreditación da capacidade profesional e Rexistro de Profesionais do Sector Pesqueiro, establecidas na normativa da Unión Europea e na lexislación de pesca marítima do Estado.

Artigo 164. *Contratación de dotacións.*

1. Ningunha operación de contratación de dotacións nun buque poderá dar lugar a que a xente do mar pague unha remuneración calquera, directa ou indirectamente, a unha persoa física ou xurídica.

2. Os axentes ou representantes de armadores estranxeiros que contraten en España mariños nacionais ou residentes para prestaren servizos en buques estranxeiros serán responsables solidarios con tal armador do cumprimento do contrato suscrito. Ademais, estarán obrigados a concertar un seguro mercantil que outorgue indemnizacións de contía similar ás establecidas no réxime da Seguridade Social española para os casos de morte, incapacidade por accidente e repatriación. As autoridades de emigración non visarán os contratos celebrados que non cumpran con este requisito.

Sección 1.ª Da titulación, certificación e inspección

Artigo 165. *Titulación e certificación obrigatoria.*

1. O mando e a xefatura dos buques, así como o desempeño neles do cargo de oficial só poderá ser encomendado a aqueles que contén co debido título profesional que acredite a concorrencia dos requisitos necesarios en canto á idade, aptitude física, formación e competencia, que correspondan a cada departamento e categoría de conformidade co previsto nos tratados e regulamentos aplicables.

2. Ademais doutros supostos que se prevexan regulamentariamente, deberán contar cun certificado de capacitación especial todos aqueles membros da dotación que vaian desempeñar funcións relativas ao manexo da carga en buques tanque dedicados ao transporte de petróleo ou doutras substancias especialmente perigosas ou contaminantes, ou calquera outra relacionada coa seguridade da navegación.

Artigo 166. *Expedición e rexistro de títulos e certificados.*

1. Correspóndelle á Administración marítima a emisión, renovación, referendo, recoñecemento e control dos títulos e certificados profesionais, nos termos que se establezan regulamentariamente e de acordo co previsto nos convenios internacionais aplicables.

2. A Administración marítima manterá un rexistro de todos os títulos e certificados emitidos, referendados ou recoñecidos. O acceso e o réxime da dita publicidade determinaranse regulamentariamente, conforme o establecido nos tratados.

Artigo 167. *Obrigas dos armadores.*

1. Os armadores deberán contratar os membros da dotación entre persoas que contén coa titulación ou certificación exigible e estean familiarizadas coas funcións específicas que se desenvolven a bordo, así como coas instalacións, equipamentos, procedementos e características do buque ao cal sexan asignados.

2. Os armadores tamén se deberán asegurar do cumprimento dos requisitos sobre dotacións mínimas de seguridade e de que o persoal enrolado pode coordinar as súas actividades de maneira eficaz en situacións de emerxencia.

3. Os armadores aseguraranse de que se levan a bordo os títulos, certificados e demais documentación pertinente dos membros da dotación dos seus buques, así como que se encontran tamén a bordo e á disposición do capitán e dos oficiais os textos que recollan os cambios que se vaian producindo nas regulamentacións nacionais e internacionais sobre seguridade marítima e protección do medio mariño.

4. A Administración marítima adoptará as medidas necesarias para lles exixir aos armadores o cumprimento das obrigas previstas neste artigo, na forma prevista regulamentariamente.

Artigo 168. *Control e inspección de buques nacionais.*

1. Os inspectores da Administración marítima verificarán que os membros da dotación posúen efectivamente os títulos ou certificados que sexan exigibles para prestaren os seus servizos a bordo, así como que se encontran nas debidas condicións para a segura realización das gardas e outros cometidos relativos á seguridade marítima e á loita contra a contaminación do medio mariño.

2. A Administración marítima dispoñerá o conveniente para desenrolar de oficio aqueles que non cumpran o previsto no punto anterior, sen que esta circunstancia dea lugar á extinción dos contratos de traballo, e, de se tratar dun posto a bordo dos consignados no certificado de dotación mínima de seguridade, prohibirá a saída do buque ata que sexa substituído por outra persoa que cumpra os requisitos exigibles.

Artigo 169. *Control de buques estranxeiros nos portos nacionais.*

Os inspectores da Administración marítima poderán actuar sobre buques estranxeiros na súa condición de autoridades do Estado do porto, de conformidade coa normativa aplicable.

Artigo 170. *Detención de buques estranxeiros.*

1. Sempre que se encontren anomalías nos títulos e certificados da dotación que, a xuízo dun inspector, poidan entrañar un perigo para as persoas, os bens ou o ambiente, a capitanía marítima de que dependa informará inmediatamente por escrito o capitán do buque e o cónsul, representante diplomático máis próximo ou Administración marítima do país do pavillón, co fin de que se poidan adoptar as prevencións que procedan.

2. De conformidade co previsto na normativa aplicable, a Administración marítima deberá adoptar as medidas necesarias para impedir que o buque se faga ao mar ata que fosen emendados os defectos de titulación ou de competencia en medida suficiente para eliminar os perigos a que se refire o punto anterior.

Sección 2.ª Do capitán

Artigo 171. *Concepto, designación e caracteres.*

Desde que sexa designado como tal, o capitán ten o mando e a dirección do buque, así como a xefatura da súa dotación e representa a bordo a autoridade pública.

Artigo 172. *Nomeamento e cesamento.*

Dada a especial relación de confianza, o nomeamento e cesamento do capitán no seu cargo corresponde ao armador, sen prexuízo das indemnizacións que procedan de acordo coa lexislación laboral.

Artigo 173. *Requisitos e substitución no cargo.*

1. Os capitáns deberán posuír o título profesional que acredite a súa pericia, capacidade e condicións necesarias para mandar e dirixir o buque, segundo establezan as leis ou regulamentos específicos.

2. En caso de morte, ausencia, enfermidade ou outro impedimento sobrevido ao capitán durante a navegación, asumirá o mando do buque o oficial de cuberta de maior xerarquía, quen, pola súa vez, será substituído polos oficiais do mesmo departamento que o sigan en categoría. En última instancia, o mando do buque será asumido polos oficiais pertencentes ao departamento de máquinas, consecutivamente segundo a súa xerarquía.

Artigo 174. *Deber de obediencia aos buques de Estado.*

1. Salvo nos casos de forza maior debidamente xustificados, os capitáns dos buques nacionais deberán obedecer toda orde ou instrución impartida por un buque de Estado español.

2. Este deber subsistirá mesmo cando os buques non se encontren nos espazos marítimos españois, sen menoscabo das facultades que, segundo o dereito internacional, corresponden ao Estado ribeirán ou ao Estado do porto.

Artigo 175. *Ausencia de autoridades competentes no estranxeiro.*

En todos os casos en que, de acordo co disposto nesta lei, o capitán deba realizar unha actuación ante un cónsul de España e non o haxa no lugar, efectuaraa perante a autoridade local e, de non ser posible, ante un notario ou fedatario público, con independencia da súa ratificación ante o primeiro cónsul español que encontre no curso das súas seguintes escalas.

Artigo 176. *Condición de autoridade pública.*

1. O capitán terá a bordo a condición de autoridade pública e deberá cumprir e facer cumprir toda obriga que legal ou regulamentariamente se lle impoña en razón do cargo, en especial a de manter a orde e a seguridade a bordo.

2. Para tal efecto, o capitán poderá adoptar cantas medidas de policía considere necesarias para manter a orde no buque, así como para garantir a seguridade de cantos se encontren a bordo. Os membros da dotación e demais persoas embarcadas deberán acatar as ordes do capitán, sen prexuízo do seu dereito a efectuar as reclamacións que coiden pertinentes perante a autoridade administrativa ou xudicial competente unha vez chegado o buque a porto.

Artigo 177. *Obriga de consignar os feitos producidos.*

1. Os capitáns dos buques estarán obrigados a consignar no diario de navegación os feitos cometidos por persoas que se encontren a bordo durante a navegación e que, ao seu xuízo, poidan ser constitutivos de infracción penal ou administrativa.

2. O asento será suscrito polo capitán e polo interesado ou, en caso de negarse este, por dúas testemuñas.

3. Ao chegar a porto deberá entregar copia compulsada do consignado no diario de navegación e, se é o caso, das demais probas e documentos, á capitanía marítima de se tratar de porto nacional ou á autoridade consular ou diplomática española se se trata de porto estranxeiro.

Artigo 178. *Actas de rexistro civil.*

1. Correspóndelle ao capitán exercer a bordo os mesmos deberes e facultades que un encargado do Rexistro Civil respecto dos feitos e actos inscribibles que acontezan durante unha viaxe marítima e que afecten o estado civil das persoas embarcadas.

2. As actas dos nacementos ou defuncións que ocorran a bordo durante a navegación, así como as dos matrimonios celebrados en perigo de morte, serán redactadas polo capitán no diario de navegación axustando o seu contido ao disposto na Lei de Rexistro Civil.

3. En caso de desaparición de persoas durante a navegación, instruirá a información sumaria pertinente, consignando no diario de navegación as circunstancias principais da desaparición e as medidas de busca e salvamento adoptadas.

Artigo 179. *Testamentos e falecemento durante a navegación.*

1. O capitán autorizará o testamento marítimo e recibirá o testamento pechado nos casos e coas formalidades dispostas sobre esta materia no Código civil, e deixará constancia disto no diario de navegación. Tamén fará constar no mesmo libro a entrega do testamento hológrafo.

2. Cando faleza a bordo unha persoa e na falta de médico enrolado, corresponderalle ao capitán expedir o certificado de defunción, pero non o poderá facer antes de que transcorran vinte e catro horas a partir do momento en que, ao seu bo xuízo, aparecesen sinais inequívocos de morte. En todo caso, o capitán levantará o inventario dos seus papeis e pertenzas con asistencia de dous oficiais do buque e dúas testemuñas, que serán preferentemente pasaxeiros.

Artigo 180. *Destino dos cadáveres.*

1. Se, unha vez expedido o certificado de defunción, o buque non chega a porto, o capitán conservaráo, adoptando para isto as medidas que exixan as circunstancias. Unha vez chegado ao primeiro porto español, porao á disposición das autoridades de sanidade exterior que, coa colaboración da Administración marítima, adoptarán as medidas pertinentes. Con igual fin, o cadáver porase á disposición da Administración marítima correspondente e darase comunicación ao cónsul español, en caso de atracar en porto estranxeiro.

2. Non obstante, se non se pode garantir a adecuada conservación a bordo, o capitán poderá dispoñer o lanzamento ao mar do cadáver.

3. Do lanzamento do cadáver deixarase constancia no diario de navegación, expresándose a data, hora e situación xeográfica, o feito de ter sido amortallado e lastrado ao uso mariñeiro e en presenza de, polo menos, dúas testemuñas, que se identificarán e asinarán no diario.

Artigo 181. *Entrega de bens e de documentación.*

1. Os bens inventariados e o respectivo inventario, así como a copia autenticada das actas de nacemento, defunción, matrimonio ou desaparición de persoas e os testamentos outorgados ou recibidos a bordo deben ser entregados polo capitán á Administración marítima ou autoridade consular, segundo corresponda, do primeiro porto, deixando constancia das circunstancias da entrega no diario de navegación.

2. Os asentos que, sobre estas materias, faga o capitán no diario de navegación en calidade de autoridade pública, teñen o valor de documento público.

Artigo 182. *Obrigas técnicas do capitán.*

1. O capitán ten a dirección técnica da navegación do buque e asume o seu goberno efectivo cando o xulgue oportuno e, en particular, nos supostos previstos no punto seguinte; seranlle de aplicación, en canto á súa responsabilidade e autoridade, as disposicións previstas nas normas internacionais de xestión da seguridade operacional do buque e a prevención da contaminación.

2. O capitán acudirá á ponte e asumirá directamente o goberno do buque nas recaladas, manobras de chegada e saída de porto e, en xeral, en todas aquelas circunstancias en que resulte notablemente incrementado o risco da navegación, sen prexuízo dos descansos necesarios para o mantemento das súas aptitudes físicas.

3. No exercicio das súas funcións técnicas, o capitán deberá actuar en todo momento coa dilixencia exixible a un mariño competente.

Artigo 183. *Perigo, abandono do buque e salvamento.*

1. En caso de mal tempo ou de risco de naufraxio, o capitán adoptará cantas medidas crea necesarias para procurar a seguridade do buque e a salvación das persoas

e dos bens, buscando acubillo, efectuando arribada forzosa ou recorrendo sen demora á solicitude de salvamento, que poderá contratar se for necesario.

2. O capitán non abandonará o buque en perigo senón despois de ter perdido a esperanza de salvalo e unha vez adoptadas as medidas oportunas para salvar as persoas, os bens e os documentos oficiais que se encontren a bordo.

3. O capitán está obrigado a acudir en auxilio das vidas humanas que se encontren en perigo no mar, sempre que poida facelo sen grave perigo para o buque, a súa dotación ou os seus pasaxeiros, e deixando, en todo caso, constancia do actuado no diario de navegación.

Artigo 184. *Primacía do criterio profesional.*

1. Nin o armador, nin o fretador nin calquera outra persoa con interese no buque ou na súa carga poñerán impedimentos ou restricións ao capitán do buque para que adopte ou execute calquera decisión que, segundo o seu xuízo profesional, sexa necesaria para a seguridade da vida humana no mar e a protección do medio mariño.

2. Os armadores non poderán despedir o capitán nin adoptar contra el outras medidas de natureza sancionadora polo feito de se ter visto obrigado a apartarse das súas instrucións ante a necesidade de obrar do modo máis adecuado para a salvagarda da seguridade, conforme o criterio profesional propio dun mariño competente.

Artigo 185. *Poder de representación do armador.*

1. O capitán ten a representación do armador para contraer por conta deste cantas obrigas se refiran ás necesidades ordinarias do buque.

2. O armador quedará obrigado ao cumprimento de tales obrigas sen que caiba alegar abuso de confianza ou transgresión das facultades conferidas.

3. Queda a salvo a responsabilidade que incumba ao capitán fronte ao armador polos actos e contratos realizados contravindo as lexítimas e expresas instrucións impartidas por este.

4. O capitán estará activa e pasivamente lexitimado para comparecer como representante do armador en todos os procedementos xudiciais ou administrativos concernentes ao buque do seu mando.

Artigo 186. *Obriga de comunicar accidentes.*

1. Os capitáns dos buques nacionais deberán comunicar, de inmediato e polo medio máis rápido posible, á capitanía marítima ou autoridade consular máis próxima, todo accidente de navegación ocorrido ao buque ou causado por el, todo episodio de contaminación producido ou observado e calquera outra novidade extraordinaria e de importancia que afecte a seguridade da navegación ou do ambiente mariño.

2. Así mesmo, o capitán deberá presentarse dentro das vinte e catro horas hábiles seguintes á súa chegada a porto nacional, ante a Administración marítima ou ante o cónsul se é porto estranxeiro, para realizar unha declaración sobre os feitos a que se refire o punto anterior, con transcripción da parte pertinente do diario de navegación.

Artigo 187. *Protesta de mar.*

1. O capitán poderá levantar unha protesta de mar cando ocorresen feitos dos cales se poida deducir a súa responsabilidade. Para tal efecto, redactará unha acta en que recolla os feitos ocorridos tal como estean anotados no diario de navegación, engadindo os comentarios que considere oportunos.

2. A acta de protesta conservarase xunto co diario, e dela entregaráselles inescusablemente copia compulsada a todos os interesados nos feitos ocorridos conforme se dispón no artigo 87.

TÍTULO IV

Dos contratos de utilización do buque

CAPÍTULO I

Do contrato de arrendamento de buque

Artigo 188. *Concepto.*

Mediante o contrato de arrendamento de buque o arrendador queda obrigado, a cambio dun prezo certo, a entregar un buque determinado ao arrendatario para que este o use temporalmente conforme o pactado ou, no seu defecto, segundo a súa natureza e características.

Artigo 189. *Forma do contrato.*

O contrato de arrendamento de buque constará por escrito.

Artigo 190. *Opoñibilidade fronte a terceiros.*

Para que poida ser oposto a terceiros de boa fe, o contrato de arrendamento do buque deberá figurar inscrito no Rexistro de Bens Mobles.

Artigo 191. *Entrega do buque.*

1. O arrendador está obrigado a entregar o buque arrendado e os seus aparellos nas condicións especificadas no contrato e, no non previsto, nas adecuadas para o uso pactado.
2. A entrega deberase realizar no lugar e tempo fixados no contrato.

Artigo 192. *Estado de navegabilidade no momento da entrega.*

1. Salvo pacto en contrario, o arrendador entregará o buque en estado de navegabilidade e terá ao seu cargo as reparacións que deriven de vicio propio do buque.
2. O arrendador responderá fronte ao arrendatario dos prexuízos causados por defectos de navegabilidade, a menos que probe que o vicio non se puido descubrir co emprego dunha dilixencia razoable.
3. Este precepto terá carácter imperativo nos contratos de arrendamento de buques e embarcacións cuxo uso exclusivo sexa o recreo, a práctica do deporte sen propósito lucrativo ou a pesca non profesional.

Artigo 193. *Limitacións de uso do buque e pagamento do prezo.*

1. O arrendatario está obrigado a utilizar o buque arrendado conforme o pactado no contrato e, no non previsto, de acordo coas características técnicas do buque.
2. Igualmente está obrigado a pagar o prezo pactado no tempo e lugar convidos.

Artigo 194. *Obriga de manter o buque en estado de navegabilidade.*

1. O arrendatario está obrigado, durante o tempo de duración do contrato, a manter o buque en estado de navegabilidade. Así mesmo, está obrigado a informar o arrendador dos danos sufridos polo buque que afecten ou poidan afectar a súa clasificación. O arrendador poderá inspeccionar o buque en calquera momento para comprobar o seu estado, sen prexudicar a súa normal explotación e sendo pola súa conta os gastos ocasionados.
2. Nos contratos de arrendamento dos buques e embarcacións a que se refire o número 3 do artigo 192, son por conta do arrendador as reparacións necesarias para manter a embarcación en estado de navegabilidade, salvo as debidas a culpa do

arrendatario. Será nulo calquera pacto que exonere o arrendador, total ou parcialmente, desta obriga.

Artigo 195. *Obriga de restituír o buque no momento do remate do contrato.*

1. O arrendatario está obrigado a restituír o buque no momento pactado no contrato. Se non o restituíe no prazo previsto, indemnizará o arrendador polos danos e perdas que este experimente polo atraso. Non obstante e salvo pacto en contrario, o contrato entenderase prorrogado polo período de exceso que resulte da duración da última viaxe en curso ordenado razoablemente polo arrendatario.

2. O arrendatario deberá restituír o buque no lugar convindo e, na falta de pacto, no mesmo en que se entregou o buque.

3. O buque deberá ser restituído no estado en que se encontraba cando foi entregado ao arrendatario, salvo o desgaste normal derivado do uso pactado.

Artigo 196. *Efectos do alleamento do buque sobre o arrendamento.*

En caso de alleamento do buque, o adquirente quedará subrogado no contrato de arrendamento existente, sempre que estivese inscrito no Rexistro de Bens Mobles ou coñecese efectivamente a súa existencia no momento da compravenda. Noutro caso, quedará extinguido o contrato, con independencia do dereito do arrendatario a ser indemnizado polo arrendador. En todo caso, o adquirente deberá respectar a viaxe en curso de execución no momento da transmisión.

Artigo 197. *Obriga do arrendatario de manter indemne o arrendador.*

O arrendatario está obrigado a manter indemne o arrendador de calquera carga e dereito a favor de terceiros que nazan con ocasión do uso do buque arrendado.

Artigo 198. *Interrupcións no uso do buque arrendado.*

1. Sen prexuízo da responsabilidade establecida no número 2 do artigo 192, se o buque non se pode utilizar durante un prazo superior a corenta e oito horas por causas derivadas do seu vicio propio, cesará a obriga de pagar o prezo por todo o período de inactividade.

2. Nos contratos de arrendamento dos buques e embarcacións a que se refire o número 3 do artigo 192, esta imposibilidade de utilización dará dereito ao arrendatario a optar pola rebaixa do prezo ou pola resolución do contrato, sen posibilidade de pacto en contrario e á marxe das indemnizacións por danos e perdas que lle poidan corresponder.

3. Cando a interrupción no uso do buque ou embarcación arrendado se produza a causa de reclamacións contra o arrendador, o arrendatario terá dereito a ser indemnizado polos danos e perdas que sexan consecuencia da retención.

Artigo 199. *Subarrendamento do buque e cesión do arrendamento.*

1. O arrendatario non poderá subarrendar o buque nin ceder o contrato a un terceiro sen o consentimento do arrendador.

2. Ao contrato de subarrendamento e á cesión do contrato aplicaráselles o disposto nos artigos 189 e 190.

Artigo 200. *Obrigas do arrendatario que subarrenda.*

1. O arrendatario que subarrende o buque continúa obrigado a pagar o prezo do arrendamento ao arrendador.

2. Se o arrendador non obtiver o pagamento do arrendatario, poderá dirixirse contra o subarrendatario para exixirlle o prezo do subarrendamento que aínda non lle pagase ao arrendatario.

Artigo 201. *Efectos do contrato de cesión de arrendamento.*

A cesión consentida do contrato de arrendamento produce a separación do arrendatario do contrato e a subrogación do cesionario na posición xurídica que ocupaba aquel.

Artigo 202. *Prescrición de accións.*

As accións derivadas do contrato de arrendamento de buque prescriben no prazo dun ano, contado desde a data de terminación do contrato ou da devolución do buque, se for posterior. O prazo non empezará a contar para as accións derivadas do disposto no artigo 197 senón desde que o arrendador se vise obrigado a soportar a carga ou dereito de que se trate.

CAPÍTULO II

Do contrato de fretaxe

Sección 1.^a Disposicións xerais

Artigo 203. *Concepto.*

Mediante o contrato de transporte marítimo de mercadorías, tamén denominado fretaxe, obrígase o transportista, a cambio do pagamento dun frete, a transportar por mar mercadorías e entregalas ao destinatario no porto ou lugar de destino.

Artigo 204. *Fretaxe por tempo e por viaxe.*

1. Cando a fretaxe se refira a toda ou parte da cabida do buque, poderá concertarse por tempo ou por viaxe. Na fretaxe por tempo o transportista comprométese a realizar todas as viaxes que o fretador vaia ordenando durante o período pactado, dentro dos límites acordados. Na fretaxe por viaxe, o transportista comprométese a realizar unha ou varias viaxes determinadas.

2. O fretador por tempo asume a xestión comercial do buque e, salvo pacto noutro sentido, serán pola súa conta todos os gastos variables de explotación. Na fretaxe por viaxe estes gastos serán por conta do transportista, a non ser que se pacte doutra forma.

3. Nos casos anteriores, as partes poderán compelerse mutuamente á subscripción dunha póliza de fretaxe.

Artigo 205. *Fretaxe para o transporte de mercadorías determinadas en réxime de coñecemento de embarque.*

A fretaxe tamén se pode referir ao transporte de mercadorías determinadas polo seu peso, medida ou clase. Neste caso, as condicións do contrato poderán figurar no coñecemento de embarque ou noutro documento similar.

Artigo 206. *Subfretaxe.*

O fretador por tempo ou viaxe do buque poderá, salvo disposición expresa da póliza en contrario, subrogar un terceiro nos dereitos e obrigas derivados dela, sen prexuízo de seguir sendo responsable do seu cumprimento ante o transportista.

Artigo 207. *Contratación do transporte polo fretador.*

O fretador por tempo ou viaxe poderá tamén celebrar no seu propio nome contratos de fretaxe para o transporte de mercadorías determinadas en réxime de coñecemento de embarque con terceiros. Neste caso, o transportista e o fretador serán responsables solidariamente fronte aos terceiros dos danos e avarías das mercadorías transportadas,

conforme o establecido na sección 9.^a deste capítulo, sen prexuízo do dereito de regreso entre eles que corresponda de acordo coa póliza de fretaxe.

Artigo 208. *Contratos de volume.*

O contrato tamén se poderá referir ao transporte dun conxunto de mercadorías en varios buques ou varias viaxes, e en tal caso aplicaranse as disposicións referentes á fretaxe por viaxe a cada unha das pactadas, salvo pacto diverso entre as partes.

Artigo 209. *Transporte multimodal.*

Se o contrato de transporte comprende a utilización de medios de transporte distintos do marítimo, as normas deste capítulo aplicaranse só á fase marítima do transporte e as demais fases regularanse pola normativa específica que lles corresponda sempre que esta teña carácter imperativo.

Artigo 210. *Contratos de utilización do buque para fins distintos do transporte de mercadorías.*

Nos casos en que se contrate a dispoñibilidade dun buque para fins distintos do transporte de mercadorías, aplicaranse as disposicións reguladoras da fretaxe que se refiren á posta á disposición e emprego do buque, así como ao frete e á súa extinción anticipada, en canto sexan compatibles coa finalidade do contrato celebrado.

Sección 2.^a Das obrigas do transportista

Artigo 211. *Posta á disposición do buque.*

O transportista poñerá o buque á disposición do fretador ou cargador no porto e data convidos. Se o contrato se refire a un buque determinado, este non poderá ser substituído por outro, salvo pacto expreso que o autorice.

Artigo 212. *Navegabilidade do buque.*

1. O transportista coidará de que o buque se encontre no estado de navegabilidade adecuado para recibir o cargamento a bordo e transportalo con seguridade a destino, tendo en conta as circunstancias previsibles da viaxe proxectada, as súas fases e a natureza do cargamento contratado.

2. O estado de navegabilidade deberá existir no momento de emprender a viaxe, ou cada unha das viaxes que inclúa o contrato. No momento de recibir o cargamento a bordo, o buque deberase encontrar, polo menos, nun estado que o faga capaz de conservar as mercadorías con seguridade.

3. O transportista deberá exercer unha dilixencia razoable para manter o buque no estado de navegabilidade adecuado durante o tempo de vixencia do contrato.

Artigo 213. *Características do buque.*

Ademais do disposto no artigo anterior en canto ao estado de navegabilidade, o buque deberá posuír as condicións fixadas no contrato en canto a nacionalidade, clasificación, velocidade, consumo, capacidade e demais características. Se o buque non cumpre algunha delas, o fretador poderá exixir a indemnización polos prexuízos que se lle irroguen, salvo que o incumprimento frustrate a finalidade perseguida ao contratar, caso en que poderá, ademais, resolver o contrato.

Artigo 214. *Falta de posta á disposición.*

O fretador poderá resolver o contrato se o buque non se encontra á súa disposición na data convida. Poderá, ademais, reclamar indemnización polos prexuízos sufridos se o incumprimento se debe a culpa do transportista.

Artigo 215. *Porto pactado.*

O buque deberá ser posto á disposición do fretador ou cargador no porto convido no contrato, e presumirase, salvo proba en contrario, que ambas as partes coñecían as características deste ao contratar. Se o porto convido for de acceso imposible ou inseguro para o buque, calquera das partes poderá resolver o contrato, salvo que a imposibilidade ou inseguridade sexan só temporais, caso en que estarán obrigadas a esperar un tempo razoable á emenda do obstáculo.

Artigo 216. *Dereito de designación do porto.*

1. Se o fretador reserva para si no contrato a facultade de designar o porto de posta á disposición, deberá elixir en prazo oportuno un porto seguro e accesible para o buque. Se o porto non reúne estas condicións, o transportista poderá exixir a designación doutro dentro da mesma área para o cumprimento do contrato e, se o fretador non o fixer, poderá resolver o contrato, sen prexuízo de reclamar indemnización polos prexuízos. O mesmo dereito corresponderá ao transportista se o fretador non designa tempestivamente o porto elixido.

2. Se o buque sofre avarías como consecuencia da entrada e estadía nun porto inseguro designado polo fretador, este será responsable delas, salvo que probe que o capitán non actuou coa dilixencia náutica exixible a un capitán competente. Na fretaxe por tempo, esta disposición será aplicable con relación a todos os portos que o fretador vaia designando durante a vixencia do contrato.

Artigo 217. *Peirao ou lugar de carga.*

1. Salvo pacto en contrario, o fretador poderá designar o peirao ou lugar de carga ao cal se debe dirixir o buque dentro do porto de posta á disposición, sempre que sexa seguro e accesible para o buque antes, durante, e despois de cargar. Se tal designación non se fixer nun prazo razoable, o transportista poderá manter o buque fondeado en espera de ordes ou dirixilo a un peirao ou lugar de carga usual para as mercadorías de que se trate; será por conta do fretador o tempo transcorrido.

2. Na fretaxe para o transporte de mercadorías en réxime de coñecemento de embarque, a facultade de elección do punto de carga corresponde ao transportista, quen deberá informar da súa elección o cargador con suficiente antelación.

3. No caso de avarías sufridas polo buque como consecuencia da inseguridade do peirao ou lugar de carga designado polo fretador, será aplicable o disposto no número 2 do artigo anterior.

Artigo 218. *Operacións de carga e estiba.*

1. Salvo pacto en contrario, o fretador ou cargador colocará as mercadorías ao costado do buque e realizará a súa carga e estiba pola súa conta e risco, coa adecuada dilixencia que exixa a natureza das mercadorías e a viaxe que se vai realizar.

2. Non serán de aplicación as regras anteriores na fretaxe para o transporte de mercadorías determinadas en réxime de coñecemento de embarque, en que o transportista asume, salvo pacto en contrario, a realización pola súa conta e risco das operacións de carga e estiba.

3. Mesmo cando se pacte que a carga e a estiba sexan efectuadas por conta e risco do fretador ou cargador, o transportista será responsable das consecuencias derivadas dunha estiba defectuosa que comprometa a seguridade da viaxe.

Artigo 219. *Carga sobre cuberta.*

O transportista poderá embarcar mercadoría sobre cuberta sempre que o fretador o acepte expresamente, ou sexa conforme cos usos ou regulamentacións en vigor.

Artigo 220. *Realización da viaxe.*

O transportista deberá emprender a viaxe e realizala ata o punto de destino sen demora innecesaria e pola ruta pactada ou, no seu defecto, pola máis apropiada segundo as circunstancias. Igualmente, deberá custodiar as mercadorías transportadas durante todas as fases da viaxe en forma adecuada á súa natureza e circunstancias, e entregalas ao destinatario no punto de destino final.

Artigo 221. *Atraso no inicio da viaxe.*

O transportista será responsable dos danos e perdas que se ocasionen polo atraso inxustificado en emprender a viaxe.

Artigo 222. *Desviación.*

O transportista será responsable dos danos e perdas que se ocasionen pola desviación do buque da ruta pactada ou, no seu defecto, da máis apropiada segundo as circunstancias, a non ser que tal desviación se realice para salvar vidas humanas ou por calquera outra causa razoable e xustificada que non derive do estado de innavegabilidade inicial do buque.

Artigo 223. *Deber de custodia.*

O transportista será responsable pola perda ou danos que sufran as mercadorías como consecuencia da infracción do deber de custodia de acordo co preceptuado na sección 9.^a deste capítulo.

Artigo 224. *Arribada por inhabilitación do buque.*

1. Se por avaría do buque ou outra causa que o inhabilite para navegar a viaxe quedase interrompida nun porto distinto do de destino, o transportista deberá custodiar as mercadorías mentres se emendan as causas que provocaron a arribada. Se o buque queda inhabilitado definitivamente ou o atraso pode prexudicar gravemente o cargamento, o transportista deberá prover, á súa custa, o transporte ata o destino pactado. Se o transportista non o fixer, as mercadorías non devindicarán ningún frete.

2. O establecido no punto anterior enténdese sen prexuízo do que proceda en avaría grosa e da responsabilidade que poida incumbir ao transportista polo atraso ou perda das mercadorías conforme a sección 7.^a deste capítulo, se a causa da innavegabilidade do buque lle for imputable.

3. O disposto no número 1 non se aplicará na fretaxe por tempo.

Artigo 225. *Seguridade do porto.*

1. Se o porto de destino designado no contrato non for accesible en condicións de seguridade para o buque, o transportista poderá dirixilo ao porto conveniente máis próximo e exixir que se acepte alí a entrega das mercadorías. Non poderá facer uso desta facultade se o obstáculo para o acceso é só temporal, caso en que deberá esperar a súa emenda nun tempo razoable.

2. Se o fretador reserva para si no contrato a facultade de designar o porto de destino, aplicaranse as disposicións do artigo 216.1.

3. Se a causa da inseguridade existe no momento de contratar e o porto de destino figura no contrato, o transportista soportará os gastos que ocasione a descarga nun porto

distinto do pactado, salvo que as circunstancias permitan supoñer que non coñeceu os factores de inseguridade do porto no momento de contratar.

4. Nos casos do número 1, o transportista deberalle comunicar sen demora ao destinatario e, en todo caso, ao fretador, o desvío ao porto máis próximo.

Artigo 226. *Determinación do peirao.*

As disposicións do artigo anterior serán aplicables á determinación do peirao ou lugar de descarga.

Artigo 227. *Operacións de desestiba e descarga.*

1. O fretador ou receptor deberá desestibar e descargar sen demora as mercadorías pola súa conta e risco, así como retiralas do costado do buque. As partes poderán establecer pactos expresos diversos sobre estas operacións.

2. Non serán de aplicación as regras do punto anterior na fretaxe para o transporte de mercadorías determinadas en réxime de coñecemento de embarque, no que o transportista asume, salvo pacto en contrario, a realización pola súa conta e risco das operacións de desestiba e descarga.

Artigo 228. *Obriga de entrega.*

O transportista deberá entregar, sen demora e conforme o pactado, as mercadorías transportadas ao destinatario lexitimado para recibilas. Se este non se presenta ou rexeita a entrega, o transportista poderá, á custa do destinatario, almacenar as mercadorías ata a súa entrega ou recorrer ao seu depósito xudicial.

Sección 3.ª Dos deberes do fretador

Artigo 229. *Presentación das mercadorías para o seu embarque.*

1. O fretador deberá poñer as mercadorías ao costado do buque para o seu embarque, salvo que se pactase outra forma de entregar as mercadorías para o transporte. Se non o fixer así, o transportista poderá resolver o contrato unha vez transcorrido o prazo de prancha, e reclamar, ademais, a indemnización polos prexuízos sufridos.

2. Na fretaxe para o transporte de mercadorías determinadas en réxime de coñecemento de embarque, o transportista poderá ter por resolto o contrato se a mercadoría non lle for entregada en prazo que permita o seu embarque durante a estadía usual do buque en porto, sempre que avisase previamente ao cargador. Poderá ademais, en tal caso, reclamar a indemnización polos prexuízos derivados do incumprimento do prazo.

Artigo 230. *Frete sobre baleiro.*

O fretador que non cargue a totalidade das mercadorías contratadas deberá pagar o frete da cantidade que deixe de embarcar, salvo que o transportista tomase outra carga para completar a capacidade do buque.

Artigo 231. *Embarque clandestino.*

1. Non se poderán embarcar mercadorías de clase distinta da contratada, salvo que sexa posible facelo sen prexuízo ningún para o transportista e os demais cargadores. Neste último caso, poderá o transportista exixir o frete que corresponda usualmente á mercadoría embarcada.

2. Se se embarcan mercadorías distintas sen notificarlo ao transportista, será o fretador responsable de todos os danos e perdas que disto deriven para o transportista ou

demais cargadores, sen prexuízo da obriga de aboar o frete que corresponda. O transportista poderá desembarcar as mercadorías se resulta conveniente para evitar prexuízos graves ao buque ou ao cargamento.

Artigo 232. Embarque de mercadorías perigosas.

1. Non se poderán embarcar mercadorías perigosas sen declaración previa da súa natureza ao transportista, e sen o consentimento deste para o seu transporte; en calquera caso deberán ser marcadas e etiquetadas polo cargador conforme as normas vixentes para cada clase destas mercadorías.

2. Se o fretador embarca mercadorías perigosas con violación do disposto no punto anterior, será responsable ante o transportista e ante os demais cargadores de todos os danos e perdas causados; ademais, estas mercadorías poderán en todo momento ser desembarcadas, destruídas ou transformadas en inofensivas segundo o exixan as circunstancias, sen dereito a indemnización.

3. Mesmo no caso de embarque correctamente declarado de mercadorías perigosas, estas poderán ser desembarcadas, destruídas ou transformadas en inofensivas se chegan a constituír un perigo real para as persoas ou as cousas, sen dereito a indemnización, a non ser que o transportista sexa responsable da situación de perigo conforme o disposto na sección 7.^a, ou ben cando proceda o seu aboamento en avaría grosa.

Artigo 233. Cálculo e devindicación do frete.

O frete calcularase na forma pactada no contrato e, no seu defecto, conforme as regras seguintes:

- a) Se o frete se calcula polo peso ou volume das mercadorías, fixarase segundo o peso ou volume declarado no coñecemento de embarque, salvo fraude ou erro.
- b) Na fretaxe por tempo, o frete devindicarase día a día durante todo o tempo que o buque estea á disposición do fretador en condicións que permitan a súa efectiva utilización por este.

Artigo 234. Frete das mercadorías perdidas ou avariadas.

1. Salvo pacto en contrario, non devindicarán frete as mercadorías perdidas durante a viaxe a non ser que a perda se deba á súa natureza, vicio propio ou defecto de embalaxe. Se a perda for parcial e o frete se pactase segundo o peso ou medida das mercadorías, non devindicará frete a parte perdida.

2. As mercadorías avariadas devindicarán o frete pactado e non se poderán validamente abandonar ao transportista como forma de pagamento.

Artigo 235. Persoa obrigada ao pagamento do frete.

1. O fretador está obrigado a pagar o frete nas condicións pactadas.

2. Non obstante, poderase pactar que o frete sexa pagadoiro polo destinatario das mercadorías facéndoo constar así no coñecemento de embarque ou na carta de porte. Neste caso, o destinatario estará obrigado a pagar o frete se acepta ou retira aquelas en destino. Se o destinatario rexeita ou non retira as mercadorías, deberá aboar o frete o contratante do transporte. Este deberá tamén aboar a parte do frete que o transportista non percibise do destinatario malia ter exercido os dereitos de retención ou depósito que lle outorga o artigo 237.

Artigo 236. Privilexio do crédito polo frete.

As mercadorías transportadas estarán afectas preferentemente ao pagamento do frete, demoras e outros gastos ocasionados polo seu transporte ata a súa entrega e

durante os quince días posteriores, salvo que neste último prazo se transmitisen por título oneroso a un terceiro de boa fe.

Artigo 237. *Retención e depósito.*

1. O transportista terá dereito a reter no seu poder as mercadorías transportadas mentres non perciba o frete, as demoras e demais gastos ocasionados polo seu transporte. Non se poderá exercer este dereito en contra do destinatario que non sexa o fretador, salvo que no coñecemento ou carta de porte conste a mención de que o frete é pagadoiro en destino.

2. Así mesmo, poderá acudir ao expediente de depósito e venda de mercadorías ou equipaxes e solicitar a un notario a venda das mercadorías, coa mesma limitación no referente ao destinatario non fretador.

Artigo 238. *Retención ou depósito na fretaxe por tempo.*

Na fretaxe por tempo, o transportista poderá reter ou depositar as mercadorías por falta de pagamento de fretes cando pertencen ao fretador. En caso de que sexan propiedade de terceiros que tivesen contratado o transporte co fretador, o transportista só poderá reter ou depositar as mercadorías polo importe dos fretes que aqueles lle deban aínda ao fretador.

Sección 4.^a Da prancha e demoras

Artigo 239. *Cómputo do prazo de prancha.*

1. Se no contrato se establece un prazo de prancha para a carga ou descarga das mercadorías, este computarase excluíndose os días que sexan festivos segundo o calendario oficial ou os usos do porto de que se trate, salvo pacto en contrario. Se non se establece un prazo determinado, a prancha durará o usual segundo as condicións do buque, porto e mercadorías.

2. Tampouco se computarán como tempo de prancha, salvo pacto en contrario, os períodos en que resulte imposible traballar, por causas fortuítas, na respectiva operación de carga ou descarga.

Artigo 240. *Inicio do cómputo de prancha.*

O cómputo da prancha iniciarase, salvo pacto en contrario, cando o buque chegue ao peirao ou lugar de carga ou descarga designado, se encontre preparado para realizar tales operacións e o fretador ou a persoa designada no contrato reciba a oportuna comunicación.

Artigo 241. *Entrada en demoras e o seu importe.*

1. Terminado o período de prancha sen que finalicen as operacións de carga ou descarga, comezarase a contar automaticamente o período de demora.

2. O fretador aboará a cantidade fixada no contrato polo tempo de demora producido. Se o seu importe non se pacta, deberase pagar unha cantidade igual á que se fixase atendendo aos usos do tráfico para buques de características semellantes cun cargamento e viaxe similares.

Artigo 242. *Duración e cómputo do prazo de demoras.*

A duración do prazo de demoras fixarase na póliza e, no seu defecto, durará tantos días como laborables tiver o período de prancha. O cómputo das demoras realizarase por horas e días consecutivos e suspenderase só cando for imposible cargar ou descargar por causas imputables á operatividade do buque.

Artigo 243. *Detención ulterior do buque.*

Expirado o período de demoras sen ter finalizado a carga ou descarga, o transportista poderá exixir a indemnización dos prexuízos causados pola ulterior detención do buque sen suxeición ao importe fixado contractual ou legalmente para as demoras. Non obstante, o transportista poderá tamén emprender a viaxe coas mercadorías cargadas ata ese momento, ou descargalas pola súa conta na forma máis adecuada, segundo que a expiración do período de demora tivese lugar no porto de carga ou no de descarga. No primeiro caso, poderá reclamar o frete sobre baleiro que corresponda; no segundo, os gastos causados pola descarga que non lle correspondesen segundo o contrato.

Artigo 244. *Cómputo independente dos prazos.*

Salvo pacto en contrario, os prazos de prancha establecidos na póliza para cargar ou descargar serán computados independentemente un do outro.

Artigo 245. *Pagamento, privilexio e prescrición.*

As regras sobre pagamento, privilexio e prescrición do frete aplicaranse ás demoras.

Sección 5.^a Do coñecemento de embarque

Subsección 1.^a Do coñecemento de embarque en soporte papel

Artigo 246. *Obriga de entrega do coñecemento de embarque.*

1. Unha vez que as mercadorías estean a bordo do buque, o transportista, o capitán ou o axente do transportista deberán entregar ao cargador un coñecemento de embarque que documente o dereito á restitución desas mercadorías no porto de destino.

2. Se o coñecemento de embarque se emitiu antes de que as mercadorías estean a bordo do buque, o capitán deberá incluír unha apostila no documento, unha vez que se produza o embarque, indicando «embarcado» ou «embarcadas», con expresión do día e hora en que se iniciase e aquel en que se finalizase a carga, ou substituír o anterior por un novo coñecemento que exprese que as mercadorías se encontran efectivamente a bordo do buque. Se se emite novo coñecemento, deberá mencionarse o nome do buque.

Artigo 247. *Pluralidade de coñecementos.*

Se o cargador o solicita no momento da entrega das mercadorías, deberanse entregar dous ou máis exemplares orixinais do coñecemento de embarque. Nese caso, en cada coñecemento farase constar o número de exemplares orixinais que se entreguen.

Artigo 248. *Mencións obrigatorias do coñecemento de embarque.*

1. No momento de entrega ao cargador, o coñecemento de embarque deberá conter as seguintes mencións:

1.º O nome e os apelidos ou a denominación social e o domicilio ou o establecemento principal do transportista.

2.º O nome e s apelidos ou a denominación social e o domicilio ou o establecemento principal do cargador e, se o coñecemento for nominativo, os do destinatario.

3.º A descrición das mercadorías realizada polo cargador, con expresión da natureza, as marcas de identificación, o número de vultos e, segundo os casos, a cantidade ou o peso, así como o estado aparente que tiveren. Se o solicitou o cargador, incluírase o valor que teñan. Se as mercadorías son perigosas, esta mención farase constar no coñecemento de forma destacada.

Se as mercadorías están en contedores, bandexas de carga ou outros medios semellantes, cada contedor, bandexa ou similar considerárase como unha unidade, salvo que se especifique o contrario.

Se as mercadorías poden ser transportadas en cuberta, farase constar expresamente no coñecemento de embarque.

4.º Os portos de carga e descarga das mercadorías e, en caso de transporte multimodal, os lugares de inicio e remate do transporte.

5.º A data de entrega das mercadorías ao transportista para o seu transporte e, de se ter pactado, a data ou o prazo de entrega das mercadorías no lugar que corresponda.

6.º O lugar de emisión do coñecemento e, de se ter entregado máis dun, o número de exemplares orixinais.

2. O coñecemento poderá conter, ademais, todas aquelas mencións ou estipulacións validamente pactadas polo cargador e o transportista.

Artigo 249. *Asinamento do coñecemento de embarque.*

1. O coñecemento de embarque deberá ser asinado polo transportista ou por un axente do transportista que actúe no seu nome con poder suficiente. Se estiver asinado polo capitán do buque, presumirase que o fai en nome do transportista mencionado no coñecemento.

2. Se o coñecemento de embarque non identifica suficientemente a persoa que actúa como transportista, entenderase asinado por conta do armador.

Artigo 250. *Lei de circulación do coñecemento de embarque.*

1. Os coñecementos de embarque poden ser ao portador, á orde ou nominativos.

2. Os coñecementos de embarque ao portador transmitíranse mediante a súa entrega, os emitidos á orde mediante o seu endoso e os nominativos mediante cesión segundo as normas reguladoras da cesión de créditos non endosables.

Artigo 251. *Eficacia translativa.*

A transmisión do coñecemento de embarque producirá os mesmos efectos que a entrega das mercadorías representadas, sen prexuízo das accións penais e civís que correspondan a quen fose desposuído ilexítimamente daquelas. O adquirente do coñecemento de embarque adquirirá todos os dereitos e accións do transmitente sobre as mercadorías, coa excepción dos acordos en materia de xurisdición e arbitraje, que requirirán o consentimento do adquirente nos termos sinalados no capítulo I do título IX.

Artigo 252. *Dereito á entrega das mercadorías.*

1. O transportista entregará as mercadorías ao tedor lexítimo do coñecemento orixinal, e rescatará o documento como proba do feito da entrega.

2. En caso de entrega das mercadorías a unha persoa non lexitimada, o transportista responderá fronte ao tedor lexítimo do coñecemento do valor das mercadorías no porto de destino, sen que poida limitar a contía da responsabilidade.

3. Se por pedimento do cargador se emitise máis dun orixinal do coñecemento con constancia en cada un deles do número de exemplares orixinais, o transportista quedará liberado ao realizar a entrega contra a presentación e rescate de calquera dos exemplares orixinais, considerándose amortizados os demais respecto do transportista.

Artigo 253. *Carácter de título executivo.*

O coñecemento de embarque comportará execución da obriga de entrega das mercadorías entregadas ao transportista para o seu transporte.

Artigo 254. *Protección do adquirente de boa fe.*

Cando unha persoa sexa desposuída por calquera causa dun coñecemento de embarque, xa se trate dun coñecemento ao portador xa dun coñecemento endosable, o novo tedor que o adquirise entre vivos conforme a Lei de circulación do documento non estará obrigado a devolvelo se o adquiriu de boa fe e sen culpa grave. Quedarán a salvo os dereitos e as accións do lexítimo titular contra os responsables dos actos de desposesión ilexítima.

Artigo 255. *Obriga de pagamento do frete.*

O transportista poderá rexeitar a entrega das mercadorías ao destinatario mentres non lle pague o frete e as demoras causadas no porto de carga nos seguintes casos:

- a) Cando así o estableza especificamente o coñecemento de embarque.
- b) Cando o destinatario sexa o mesmo fretador, aínda que non mencione nada.

Artigo 256. *Forza probatoria do coñecemento de embarque.*

1. Salvo proba en contrario, o coñecemento de embarque fará fe da entrega das mercadorías polo cargador ao transportista para o seu transporte e para a súa entrega en destino coas características e no estado que figuren no propio documento.

2. A proba en contrario non será admisible fronte a persoa distinta do cargador, incluído o destinatario, que adquirise o coñecemento de embarque de boa fe e sen culpa grave, salvo que o transportista fixese constar no coñecemento de embarque as correspondentes reservas sobre a inexactitude das declaracións contidas no documento, relativas ás mercadorías recibidas para o seu transporte ou ao estado destas.

Artigo 257. *Reservas por comprobación.*

1. Se o transportista comprobase que a descrición das mercadorías, a natureza, as marcas de identificación, o número de vultos e, segundo os casos, a cantidade ou o peso declarados polo cargador non coinciden coa realidade das recibidas, deberá incluír no coñecemento unha reserva en que fará constar as inexactitudes comprobadas.

2. Se o transportista comprobase que o estado aparente das mercadorías recibidas non se corresponde co descrito polo cargador, deberá incluír no coñecemento unha reserva en que fará constar o estado real daquelas. En defecto de reserva, presumirase que o transportista recibiu as mercadorías en bo estado.

Artigo 258. *Reservas sen comprobación.*

Se o transportista non tivese medios adecuados para comprobar a exactitude das declaracións do cargador sobre a natureza das mercadorías, as marcas de identificación, o número de vultos e, segundo os casos, a cantidade ou o peso, poderá incluír no coñecemento a correspondente reserva, en que fará constar a súa imposibilidade de comprobación ou o que razoablemente considere información exacta.

Artigo 259. *Eficacia das reservas.*

A inserción dunha ou varias reservas nun coñecemento de embarque privará o documento de forza probatoria nos termos da reserva.

Artigo 260. *Garantía legal do cargador.*

O transportista terá acción contra o cargador para exixir a indemnización dos danos e perdas causados pola inexactitude das declaracións relativas ás mercadorías entregadas para o seu transporte ou ao estado destas.

Artigo 261. *Cartas de garantía.*

O pacto entre cargador e transportista ou a declaración unilateral do primeiro comprometéndose a indemnizar o transportista polos danos e perdas que puiden causar a falta de constancia no coñecemento de embarque de reservas en canto aos datos subministrados polo cargador ou en canto ao estado aparente das mercadorías ou dos contedores serán plenamente válidos e eficaces entre cargador e transportista, salvo mala fe na omisión das reservas con intención de prexudicar un terceiro, pero non producirán efecto fronte aos terceiros aos cales se transmitise o coñecemento.

Subsección 2.ª Do coñecemento de embarque en soporte electrónico

Artigo 262. *Emisión.*

1. O coñecemento de embarque poderase emitir en soporte electrónico cando o cargador e o transportista o acordasen por escrito antes da carga das mercadorías a bordo.

2. O contrato entre cargador e transportista deberá determinar o sistema de emisión e de circulación do coñecemento; o sistema de garantía da seguridade do soporte e da intanxibilidade do contido; o modo de lexitimación do titular do coñecemento; o modo de facer constar a entrega das mercadorías; e o modo de acreditar a perda de validez ou de eficacia do coñecemento.

Artigo 263. *Substitución do coñecemento en soporte papel.*

1. Un coñecemento de embarque en soporte papel poderá ser substituído por outro en soporte informático, logo de acordo escrito entre o tedor lexítimo do coñecemento e o transportista, co contido establecido no artigo anterior.

2. En execución do acordado, o tedor lexítimo do coñecemento de embarque en soporte papel entregará o coñecemento ao transportista. De existiren dous ou máis exemplares orixinais, a entrega deberá comprender todos os que se entregaron. Simultaneamente, o transportista emitirá o coñecemento de embarque en soporte electrónico, no cal se fará constar o feito e a data da substitución, a identidade do tedor lexítimo e que quedou privado de efectos o coñecemento de embarque substituído.

Artigo 264. *Réxime legal.*

O coñecemento en soporte electrónico estará sometido ao mesmo réxime e producirá os mesmos efectos que o emitido en soporte papel, sen máis especialidades que as contidas no contrato de emisión.

Artigo 265. *Substitución do coñecemento en soporte electrónico.*

1. Un coñecemento de embarque en soporte electrónico poderá ser substituído por outro en soporte papel, logo de acordo escrito entre o tedor lexítimo do coñecemento e o transportista.

2. En execución do acordado, o transportista deberá entregar ao tedor lexítimo o coñecemento de embarque en soporte papel, no cal fará constar o feito e a data da substitución do coñecemento de embarque en soporte electrónico, a identidade do tedor lexítimo e que quedou privado de efectos o coñecemento de embarque substituído.

Artigo 266. *Efectos da substitución.*

A partir do momento da substitución, o coñecemento de embarque substituído, calquera que sexa o novo soporte, terase como amortizado para todos os efectos legais.

*Sección 6.^a Do documento do transporte multimodal**Artigo 267. Do documento do transporte multimodal.*

Ao documento de transporte entregado por un transportista, ou por un axente que actúe no seu nome con poder suficiente, nun transporte multimodal ou combinado seranlle de aplicación as normas establecidas nesta lei para o coñecemento de embarque.

*Sección 7.^a Das cartas de porte marítimo**Artigo 268. Das cartas de porte marítimo.*

1. Os documentos do transporte non negociables e, en particular, as cartas de porte marítimo que se emitan con ocasión dun transporte marítimo non son títulos-valores.

2. A transmisión destes documentos non atribúe ao adquirente un mellor dereito sobre as mercadorías que o que correspondía ao tedor.

Artigo 269. Mencións da carta de porte marítimo.

A carta de porte marítimo deberá conter as mencións establecidas para o coñecemento de embarque, así como unha indicación expresa do seu carácter non negociable.

Artigo 270. Forza probatoria das cartas de porte marítimo.

Ás cartas de porte marítimo aplicaráselles as normas sobre a forza probatoria do coñecemento de embarque e sobre a posibilidade de inserir reservas.

Artigo 271. Entrega das mercadorías.

Cando o transportista entregue unha carta de porte marítimo con designación do destinatario, este terá dereito á entrega das mercadorías en destino sen necesidade de presentar o documento.

*Sección 8.^a Da extinción anticipada do contrato**Artigo 272. Supostos xerais de extinción.*

1. Quedará extinguido o contrato nos casos seguintes:

a) Se antes de se facer ao mar o buque contratado, de acordo co artigo 211, se perde ou queda definitivamente inhabilitado para navegar sen culpa de ningunha das partes. Nas fretaxes por tempo, a extinción producirase en calquera momento en que o buque se perdese ou inhabilitase definitivamente.

b) Se a fretaxe é por viaxe ou se se refire ao transporte de mercadorías en réxime de coñecemento de embarque e estas se perden antes do embarque sen culpa do fretador ou do cargador. Na fretaxe por tempo non será aplicable a extinción por perda das mercadorías.

c) Se, antes de se facer ao mar o buque, o transporte contratado se fai imposible por acaecementos naturais, por disposicións das autoridades ou por causas alleas á vontade das partes.

d) Se, antes de se facer ao mar o buque, se produce un conflito armado en que estea comprometido o país do porto de carga ou o de descarga.

2. Nos supostos anteriores, o transportista deberá proceder, se é o caso, á descarga e devolución das mercadorías cargadas. O custo desta operación será soportado polo fretador.

Artigo 273. *Impedimento temporal.*

Tamén quedará extinguido o contrato por pedimento de calquera das partes se, antes de comezar a viaxe, sobreviñese algún impedimento, independente da vontade dalgunha delas, que provocase un atraso tan prolongado que non for exixible ás partes esperar á súa desaparición.

Artigo 274. *Impedimentos sobrevidos durante a viaxe.*

Se durante a viaxe sobreveñen circunstancias fortuítas que fagan imposible, ilegal ou prohibida a súa continuación, ou un conflito armado que someta o buque ou cargamento a riscos non establecidos ao contratar, o transportista poderá arribar ao porto máis conveniente ao interese común e descargar alí as mercadorías, exixindo ao fretador que se faga cargo delas nese lugar. En tal caso, o transportista terá dereito ao frete en proporción á distancia percorrida. Para o cálculo do frete parcial teranse en conta, ademais da distancia, o custo, o tempo e os riscos da parte percorrida en proporción á viaxe total.

Artigo 275. *Modificación do destino polo fretador.*

Nas fretaxes do buque completo por viaxe, o fretador poderá ordenar a descarga en porto distinto do convindo, sempre que isto non expoña o buque a riscos superiores dos previstos ao contratar, pagando o frete total contratado e os maiores gastos que se orixinen.

Artigo 276. *Venda do buque.*

1. En caso de venda do buque antes de comezar a carga das mercadorías, o comprador non estará obrigado a respectar os contratos realizados polo vendedor, e o contrato de fretaxe quedaría extinguido se facía referencia ao buque vendido, sen prexuízo do dereito do fretador a ser indemnizado polo vendedor.

2. Se a venda sobreviñer unha vez comezada a carga ou encontrándose o buque en viaxe, o comprador deberá cumprir os contratos referentes ás mercadorías a bordo, e subrogarse nos dereitos e obrigas do transportista.

3. Non obstante o disposto no número 1, o comprador do buque deberá respectar as fretaxes por tempo superior a un ano cando coñeza a súa existencia no momento de adquirir o buque.

Sección 9.^a Da responsabilidade do transportista por perda, danos ou atraso

Artigo 277. *Réxime de responsabilidade.*

1. O transportista é responsable de todo dano ou perda das mercadorías, así como do atraso na súa entrega, causados mentres se encontraban baixo a súa custodia, de acordo coas disposicións previstas nesta sección, as cales se aplicarán imperativamente a todo contrato de transporte marítimo.

Non terán efecto as cláusulas contractuais que pretendan directa ou indirectamente atenuar ou anular aquela responsabilidade en prexuízo do titular do dereito a recibir as mercadorías. Porén, tales cláusulas, cando estean pactadas na póliza de fretaxe e non entrañen exoneración por dolo ou culpa grave do transportista, terán valor exclusivamente nas relacións entre este e o fretador, sen que se poidan opoñer, en ningún caso, ao destinatario que sexa persoa distinta do fretador.

2. Os contratos de transporte marítimo de mercadorías, nacional ou internacional, en réxime de coñecemento de embarque e a responsabilidade do transportista, rexeranse polo Convenio internacional para a unificación de certas regras en materia de coñecementos de embarque, asinado en Bruxelas o 25 de agosto de 1924, polos protocolos que o modifican dos que España sexa Estado parte e por esta lei.

Artigo 278. *Transportista contractual e transportista efectivo.*

1. A responsabilidade establecida nesta sección alcanza solidariamente tanto a quen se compromete a realizar o transporte como a quen o realiza efectivamente cos seus propios medios.

2. No primeiro caso estarán comprendidos os comisionistas de transportes, transitarios e demais persoas que se comprometan co cargador a realizar o transporte por medio doutros. Tamén estarán comprendidos os fretadores dun buque que contraten na forma prevista no artigo 207.

3. No segundo estará incluído, en todo caso, o armador do buque transportista.

4. O transportista contractual terá dereito a repetir contra o transportista efectivo as indemnizacións satisfeitas en virtude da responsabilidade que para el se establece neste artigo. A acción de repetición do transportista contractual contra o transportista efectivo estará suxeita a un prazo de prescrición dun ano contado desde o momento de aboamento da indemnización.

Artigo 279. *Período temporal de responsabilidade.*

A responsabilidade do transportista pola custodia e conservación das mercadorías abarca o período desde que se fai cargo delas no porto de orixe ata que as pon á disposición do destinatario ou persoa designada por este no porto de destino. En caso de que as leis ou regulamentos portuarios impoñan forzosamente a intervención dunha empresa ou organismo nas operacións de entrega das mercadorías ao transportista para o seu transporte, ou deste último ao destinatario, o transportista non responderá do período en que as mercadorías estean baixo a custodia de tales empresas ou organismos.

Artigo 280. *Atraso na entrega.*

Existe atraso na entrega cando as mercadorías non son entregadas en destino no prazo convidado ou, en defecto deste, no prazo razoable exixible segundo as circunstancias de feito.

Artigo 281. *Responsabilidade no transporte de animais.*

No caso de transporte de animais vivos, o transportista non deberá responder da perda, dano ou atraso derivados dos riscos específicos inherentes a tal xénero de transporte sempre que actuase conforme as instrucións concretas recibidas do cargador. Non obstante, deberá responder se o demandante proba que o dano, perda ou atraso se deben, en todo ou en parte, á negligencia do transportista ou dos seus auxiliares, dependentes ou independentes.

Artigo 282. *Limitación da responsabilidade por perda ou dano.*

1. A responsabilidade do transportista por perda ou dano das mercadorías transportadas estará limitada, salvo que no coñecemento de embarque se declarase o valor real de tales mercadorías, ás cifras establecidas no Convenio internacional para a unificación de certas regras en materia de coñecementos de embarque e os protocolos que o modifican dos cales España sexa Estado parte.

2. Se no transporte se utilizaren contedores, bandexas de carga ou outros medios similares de agrupación de mercadorías, calquera vulto ou unidade enumerado no coñecemento de embarque como incluído dentro do dito medio de agrupación considerarase como un vulto ou unidade para efectos de limitación de responsabilidade por perda ou dano. Se o contedor ou medio de agrupación fose subministrado polo cargador, considerarase como un vulto máis para tales efectos. Se no coñecemento non se fixo constar a enumeración do contido, considerarase que existe un só vulto.

3. O réxime de responsabilidade do transportista e a súa limitación será aplicable a toda acción que persiga unha indemnización por danos ou perdas experimentados,

independentemente de cal sexa o procedemento en que se exerza a acción, así como o seu fundamento, sexa contractual ou extracontractual, e tanto se se dirixe contra o transportista como se o fai contra os auxiliares que este empregue para o cumprimento da súa prestación.

4. O transportista non se poderá prevaler do dereito a limitar a súa responsabilidade cando se probe que o dano ou a perda foron causados por el mesmo, intencionadamente ou actuando en forma temeraria e con conciencia da súa probabilidade.

De igual forma, os auxiliares do transportista non se poderán prevaler do dereito a limitar a súa responsabilidade cando se probe que o dano ou a perda foron causados por eles mesmos, intencionadamente ou actuando de forma temeraria e con conciencia da súa probabilidade.

Artigo 283. *Limitación da responsabilidade por atraso.*

1. A responsabilidade por atraso queda limitada a unha cifra equivalente a dúas veces e media o frete pagadoiro polas mercadorías afectadas polo atraso, pero non excederá a contía total do frete que se deba pagar en virtude do contrato de fretaxe.

2. En caso de concorrencia de indemnización por avaría e por atraso, o cúmulo de ambas as dúas queda limitado ás cifras establecidas para limitar a responsabilidade por perda ou dano.

3. O réxime de responsabilidade do transportista e a súa limitación será aplicable a toda acción que persiga unha indemnización por atrasos experimentados, independentemente de cal sexa o procedemento en que se exerza a acción, así como o seu fundamento, sexa contractual ou extracontractual, e tanto se se dirixe contra o transportista como se o fai contra os auxiliares que este empregue para o cumprimento da súa prestación.

4. O transportista non se poderá prevaler do dereito a limitar a súa responsabilidade cando se probe que o atraso foi causado por el mesmo, intencionadamente ou actuando de forma temeraria e con conciencia da súa probabilidade.

De igual forma, os auxiliares do transportista non se poderán prevaler do dereito a limitar a súa responsabilidade cando se probe que o atraso foi causado por eles mesmos, intencionadamente ou actuando de forma temeraria e con conciencia da súa probabilidade.

Artigo 284. *Transportistas sucesivos.*

1. En caso de transporte realizado por transportistas sucesivos baixo un único título, estes serán solidariamente responsables en caso de perda, dano ou atraso, a non ser que no coñecemento se pactase expresamente que cada transportista non responderá dos danos producidos nos traxectos realizados por algún dos outros transportistas. Neste caso, só será responsable o transportista que asumiu o traxecto en que se produciu o dano, a perda ou o atraso.

2. O transportista que indemnice o dano, a perda ou o atraso como consecuencia da solidariedade establecida no punto anterior terá acción de regreso contra o transportista en cuxo traxecto se produciu o dano, a perda ou o atraso. Se non se pode determinar o traxecto en que se produciu o dano, a perda ou o atraso, a indemnización repartirase entre os diversos transportistas en proporción ao frete devindicado por cada un.

Artigo 285. *Protestas.*

1. O destinatario deberalle dar ao transportista ou ao seu axente aviso escrito da perda ou dano sufridos polas mercadorías, en que describa en termos xerais a súa natureza, durante o seguinte día laborable ao da súa entrega. Se a perda ou dano non son aparentes, o aviso poderá darse nos tres días laborables seguintes ao da entrega. O aviso non será necesario cando o transportista e o destinatario realizasen unha inspección conxunta do estado das mercadorías.

2. O destinatario deberalle dar ao transportista ou ao seu axente aviso escrito do atraso na entrega das mercadorías, en que se describa en termos xerais os danos sufridos, nos dez días laborables seguintes ao da entrega.

3. Se se omitise o aviso ou se dese fóra de prazo, presumirase, salvo proba en contrario, que as mercadorías foron entregadas tal e como aparecían descritas no coñecemento de embarque.

Sección 10.^a Da prescripción

Artigo 286. Prescripción de accións.

1. As accións nadas do contrato de fretaxe prescribirán no prazo dun ano.
2. Nas accións para indemnización de perdas, avarías ou atrasos sufridos polas mercadorías, o prazo contarase desde a entrega destas ao destinatario ou desde o día en que se deberían ter entregado.
3. Da mesma forma computarase o prazo para a reclamación de fretes, demoras e outros gastos do transporte. Porén, na fretaxe por tempo o prazo contarase desde o día en que o frete ou outros gastos sexan exixibles conforme a póliza.

CAPÍTULO III

Do contrato de pasaxe

Artigo 287. Concepto.

1. Polo contrato de pasaxe marítima o transportista queda obrigado, a cambio do pagamento dun prezo, a transportar por mar unha persoa e, se é o caso, a súa equipaxe.
2. As disposicións deste capítulo non se aplicarán ao transporte amigable nin á pasaxe clandestina. Non obstante, aplicaráselles aos transportes gratuítos realizados por un transportista marítimo de pasaxeiros.

Artigo 288. Mencions do billete de pasaxe.

1. O transportista expedirá inescusablemente o billete de pasaxe, que conterà, polo menos, as seguintes mencions:
 - a) Lugar e data de emisión.
 - b) Nome e enderezo do transportista.
 - c) Nome do buque.
 - d) Clase e número de cabina ou da acomodación.
 - e) Prezo do transporte ou carácter gratuíto deste.
 - f) Punto de saída e destino.
 - g) Data e hora de embarque, así como a de chegada ou a duración estimada da viaxe.
 - h) Indicación sumaria da ruta que vai seguir, así como das escalas previstas.
 - i) As restantes condicións en que se teña que realizar o transporte.

2. Para as embarcacións que presten servizos portuarios e regulares no interior de zonas delimitadas polas autoridades marítimas, o billete de pasaxe poderá ser substituído por un tique que indicará o nome do transportista, o servizo efectuado e o importe deste.

Artigo 289. Emisión do billete de pasaxe.

O billete de pasaxe poderá emitirse ao portador ou a favor de persoa determinada. Neste último caso, só se poderá transmitir co consentimento do transportista.

Artigo 290. *Estado de navegabilidade.*

1. O transportista coidará de poñer e conservar o buque en estado de navegabilidade e convenientemente armado, equipado e aprovisionado para realizar o transporte convido e para garantir a seguridade e a comodidade dos pasaxeiros a bordo, de acordo coas condicións que sexan usuais no tipo de viaxe contratada.

2. O transportista deberá poñer á disposición dos pasaxeiros, no lugar e tempo convidos, o buque, así como os espazos dedicados aos da súa clase e, se é o caso, as prazas de acomodación adquiridas polos pasaxeiros.

Artigo 291. *Obriga de realizar a viaxe.*

O transportista deberá emprender a viaxe e realizala ata o punto de destino sen demora inxustificada e pola ruta pactada ou, na falta de pacto, pola máis apropiada segundo as circunstancias. Así mesmo, deberá prestar os servizos complementarios e a asistencia médica na forma establecida regulamentariamente ou polos usos.

Artigo 292. *Interrupción da viaxe.*

Se por avarías do buque a viaxe se interrompe antes de chegar ao porto de destino, o transportista deberá correr cos gastos de manutención e aloxamento dos pasaxeiros mentres o buque se repara. Se o buque queda inhabilitado definitivamente ou o atraso pode prexudicar gravemente os pasaxeiros, o transportista deberá prover pola súa conta o transporte ata o destino pactado, sen prexuízo das responsabilidades exhibibles.

Artigo 293. *Dereitos e obrigas do pasaxeiro.*

1. O pasaxeiro terá dereito a exixir do transportista o cumprimento das obrigas que lle incumben de acordo coas normas da Unión Europea.

2. O pasaxeiro deberá pagar o prezo da pasaxe, presentarse oportunamente para o seu embarque e observar as disposicións establecidas para manter a boa orde e a seguridade a bordo.

Artigo 294. *Deberes do transportista con respecto á equipaxe.*

O transportista deberá transportar, xuntamente cos viaxeiros e incluído no prezo do billete, a equipaxe, cos límites de peso e volume fixados polo transportista ou polos usos. O que exceda os límites indicados será obxecto de estipulación especial, con obriga de informar previamente o pasaxeiro destas limitacións de equipaxe e do seu custo.

Artigo 295. *Equipaxe.*

1. Para os efectos do artigo anterior, considéranse equipaxe os vultos ou vehículos de turismo transportados polo transportista en virtude dun contrato de pasaxe, excluídos os que o sexan por un contrato de transporte de mercadorías ou os animais vivos.

2. Considérase equipaxe de camarote exclusivamente aquela que o pasaxeiro teña no seu camarote, ou no vehículo transportado, ou sobre este, ou a que conserve baixo a súa posesión, custodia ou control.

3. Considéranse equipaxe de bodega os vehículos de turismo e os vultos entregados ao transportista. Cando a equipaxe sexa admitida, o transportista rexistrará no billete ou nun talón complementario os datos seguintes:

- a) Número e peso dos vultos ou vehículos.
- b) Nome e sede do establecemento principal do transportista.
- c) Nome do pasaxeiro.
- d) Porto de saída e de destino.
- e) Eventual valor declarado.
- f) Prezo do transporte.

4. Aplicarase ás equipaxes, se é o caso, o disposto no artigo 232.

Artigo 296. *Privilexio e dereito de retención.*

Os dereitos de preferencia e retención do transportista sobre a equipaxe de bodega regularanse de conformidade cos artigos 236 e 237.

Artigo 297. *Extinción do contrato.*

Quedarán extinguido o contrato nos casos seguintes:

- a) Cando o pasaxeiro non embarque na data fixada, caso en que o transportista fará seu o prezo da pasaxe, salvo que a causa da falta de embarque sexa a morte ou enfermidade do pasaxeiro ou dos familiares que o acompañasen e se notificase sen demora ou se puidese substituír o pasaxeiro por outro.
- b) Cando, por causas fortuítas, a viaxe se faga imposible ou se demore; neste caso o transportista devolverá o prezo da pasaxe e quedará exento de responsabilidade.
- c) Por toda modificación importante en horarios, escalas previstas, desviación do buque da ruta pactada, as prazas de acomodación adquiridas polo pasaxeiro e as condicións de comodidade convidadas, caso en que, se o pasaxeiro opta pola resolución, terá dereito á devolución do prezo total da pasaxe ou da parte proporcional desta correspondente ao traxecto que falte por realizar e á indemnización de danos e perdas, se a modificación non se debe a causas xustificadas.
- d) Se, antes de comezar a viaxe ou durante a súa execución, xorden eventos bélicos que expoñan o buque ou o pasaxeiro a riscos imprevistos; neste caso ambas as partes poderán solicitar a resolución sen indemnización.
- e) Se, unha vez comezada a viaxe, o pasaxeiro non a pode continuar por causas fortuítas, caso en que o transportista terá dereito á parte proporcional do prezo segundo o traxecto realizado.

Artigo 298. *Réxime de responsabilidade.*

1. A responsabilidade do transportista rexerase, en todo caso, polo Convenio internacional relativo ao transporte de pasaxeiros e ás súas equipaxes por mar, feito en Atenas o 13 de decembro de 1974 (PYE/PAL), polos protocolos que o modifican dos cales España sexa Estado parte, polas normas da Unión Europea e por esta lei.

2. As disposicións deste capítulo aplicaranse imperativamente a todo contrato de pasaxe marítima. Non terán efecto as cláusulas contractuais que pretendan directa ou indirectamente atenuar ou anular aquela responsabilidade en prexuízo do titular do dereito a exixir as indemnizacións.

Artigo 299. *Limitación de responsabilidade.*

1. A responsabilidade do transportista queda limitada ás cantidades establecidas no Convenio internacional relativo ao transporte de pasaxeiros e ás súas equipaxes por mar e protocolos que o modifican vixentes en España.

2. Se a equipaxe se transporta con valor declarado, aceptado polo transportista, o límite da súa responsabilidade corresponderá con ese valor.

Artigo 300. *Seguro obrigatorio.*

1. O transportista efectivo que execute o transporte nun buque que transporte máis de doce pasaxeiros estará obrigado a subscribir un seguro obrigatorio de responsabilidade pola morte e lesións corporais dos pasaxeiros que transporte, cun límite por cada pasaxeiro e cada accidente non inferior ao que establezan os convenios e as normas da Unión Europea. Regularanse regulamentariamente os detalles deste seguro obrigatorio e do certificado que os buques deberán levar obrigatoriamente a bordo.

2. O prexudicado terá acción directa contra o asegurador ata o límite da suma asegurada. O asegurador poderá opoñer as mesmas excepcións que correspondan ao transportista de acordo co artigo 3 do Convenio internacional relativo ao transporte de pasaxeiros e ás súas equipaxes por mar e, se é o caso, o feito de que o accidente foi causado dolosamente polo asegurado. Poderá, ademais, opoñer en todo caso o límite de responsabilidade establecido no artigo 7 do convenio, mesmo no caso de que o seu asegurado o perdese de acordo co artigo 13 do convenio.

CAPÍTULO IV

Do contrato de remolque

Artigo 301. *Concepto.*

Por medio do contrato de remolque o armador dun buque queda obrigado, a cambio dun prezo, a realizar con el a manobra necesaria para o desprazamento doutro buque, embarcación ou artefacto naval, ou ben a prestar a súa colaboración para as manobras do buque remolcado ou, se é o caso, o acompañamento ou posta á disposición do buque.

Artigo 302. *Remolque transporte.*

1. Cando o armador do buque remolcador se comprometese ao desprazamento do buque ou artefacto remolcado entenderase que, salvo pacto expreso en contrario, a dirección da manobra corresponde ao capitán do remolcador. Serán de aplicación na medida en que sexan congruentes co obxecto do contrato as normas do capítulo II relativas á posta á disposición do buque no contrato de fretaxe.

2. Nos casos en que os elementos remolcados fosen entregados ao remolcador, entenderase que este asume a custodia deles coa conseguinte responsabilidade.

Artigo 303. *Remolque manobra.*

Cando o remolque teña por obxecto a asistencia do remolcador á manobra do remolcado, entenderase que, salvo pacto en contrario, a dirección da manobra recae sobre o mando do buque remolcado.

Artigo 304. *Responsabilidade por danos.*

1. Os armadores de cada un dos buques serán responsables dos danos causados ao outro como consecuencia da negligencia no cumprimento das prestacións que lles incumben.

2. Ambos os armadores serán solidariamente responsables ante terceiros polos danos causados polo tren de remolque, salvo na medida en que algún deles probe que tales danos non derivan de causas imputables ao seu elemento no tren de remolque. En todo caso, procederá o dereito de repetición entre armadores en atención ao grao de culpa respectivo.

Artigo 305. *Remolque de fortuna.*

Cando se soliciten servizos de remolque en situación extraordinaria, que non cheguen a constituír un suposto de salvamento marítimo, sen se ter fixado previamente as condicións da súa prestación e prezo, o armador do buque remolcador terá dereito a unha remuneración adecuada polos servizos prestados. Esta remuneración incluírá os danos e perdas sufridos polo seu buque con ocasión do remolque, a ganancia deixada de obter durante o tempo de prestación, e un prezo adecuado ao servizo prestado. Esta remuneración non estará condicionada ao éxito da operación.

Artigo 306. *Prescripción de accións.*

As accións nadas do contrato de remolque prescriben no prazo dun ano.

CAPÍTULO V

Do contrato de arrendamento náutico

Artigo 307. *Concepto.*

Mediante o contrato de arrendamento náutico o arrendador cede ou pon á disposición do arrendatario, a cambio de prezo, un buque ou embarcación por un período de tempo e cunha finalidade exclusivamente deportiva ou recreativa.

Artigo 308. *Modalidades e réxime aplicable.*

1. O arrendamento náutico poderá ser sen dotación ou con dotación.
2. O contrato de arrendamento náutico sen dotación regularase polas disposicións do presente capítulo, polas aplicables ao contrato de arrendamento de buque e polos pactos libremente convidados polas partes.
3. O contrato de arrendamento náutico con dotación regularase polas disposicións deste capítulo, polo previsto no artigo 210 e polos pactos libremente convidados polas partes.
4. As disposicións deste capítulo terán carácter imperativo.

Artigo 309. *Atraso na entrega do buque ou embarcación.*

1. Se, chegada a data pactada, o arrendador se atrasa na entrega do buque ou embarcación ou na súa posta á disposición a favor do arrendatario, o arrendador deberalle pagar ao arrendatario a cantidade para tal efecto pactada ou, no seu defecto, unha cantidade proporcional ao atraso ocasionado.
2. Se o atraso na entrega ou posta á disposición é superior a corenta e oito horas, ademais da indemnización a que se refire o punto anterior, o arrendatario poderá optar entre resolver o contrato ou ampliálo por un tempo equivalente ao atraso.

Artigo 310. *Instrucións do arrendatario e criterio profesional do patrón.*

No arrendamento con tripulación, o patrón e, se é o caso, os demais membros da dotación, seguirán as instrucións do arrendatario en canto ao emprego do buque dentro do pactado, sempre que non poñan en risco a seguridade a bordo ou da navegación, caso en que prevalecerá o criterio profesional do patrón, estando obrigados tanto o arrendatario como os seus acompañantes a seguir as correspondentes ordes ou indicacións impartidas por aquel.

Artigo 311. *Deber de informar dos danos sufridos.*

No arrendamento sen dotación, o arrendatario deberá informar o arrendador, o antes posible, de calquera dano ou incidente que afecte ou poida afectar a navegabilidade ou seguridade do buque ou embarcación.

Artigo 312. *Seguro obrigatorio.*

O arrendador está obrigado a contratar e manter vixente, durante toda a duración do contrato, o seguro obrigatorio de responsabilidade civil, nos termos previstos regulamentariamente e de conformidade co establecido no artigo 464.

Artigo 313. *Prescripción.*

As accións derivadas do contrato de arrendamento náutico prescriben no prazo dun ano, contado desde a data da terminación do contrato ou do desembarque definitivo do arrendatario e dos seus acompañantes, se for posterior.

TÍTULO V

Dos contratos auxiliares da navegación

CAPÍTULO I

Do contrato de xestión naval

Artigo 314. *Concepto.*

Mediante o contrato de xestión naval unha persoa comprométese, a cambio dunha remuneración, a xestionar, por conta e en nome do armador, todos ou algún dos aspectos implicados na explotación do buque. Estes aspectos poden facer referencia á xestión comercial, náutica, laboral ou aseguradora do buque.

Artigo 315. *O exercicio das obrigas do xestor.*

O xestor deberá cumprir as súas obrigas coa dilixencia dun ordenado empresario e dun representante leal, protexendo os intereses do armador.

Artigo 316. *As formas de actuación do xestor.*

1. Nas súas relacións con terceiros, o xestor deberá manifestar a súa condición de mandatario do armador, facendo constar a identidade e o domicilio deste último en cantos contratos celebre.

2. Se o xestor non contrata nos termos do punto anterior, será solidariamente responsable co armador das obrigas asumidas por conta deste.

Artigo 317. *Réxime aplicable.*

As relacións entre o armador e o seu xestor rexeranse polo establecido no contrato de xestión e, no seu defecto, polas normas reguladoras do contrato de axencia ou de comisión mercantil, segundo se trate ou non dunha relación duradeira.

Artigo 318. *Responsabilidade extracontractual.*

O xestor responderá solidariamente co armador dos danos e perdas que se causen extracontractualmente a terceiros como consecuencia dos actos daquel ou dos dos seus dependentes, sen prexuízo do dereito dun e doutro a limitar a responsabilidade nos termos establecidos no título VII desta lei.

CAPÍTULO II

Do contrato de consignación de buques

Artigo 319. *Concepto.*

Enténdese por consignatario a persoa que, por conta do armador ou do navieiro, se ocupa das xestións materiais e xurídicas necesarias para o despacho e demais atencións ao buque en porto.

Artigo 320. Réxime.

As relacións internas entre o consignatario e o armador ou navieiro regularanse polo réxime xurídico do contrato de comisión mercantil cando se trate dunha consignación ocasional. Cando se trate de consignacións continuadas ou estables, aplicarase o réxime xurídico do contrato de axencia. Neste último caso poderase pactar a exclusividade na consignación.

Artigo 321. Sinatura de coñecementos de embarque.

O consignatario poderá asinar por conta do armador ou navieiro os coñecementos de embarque das mercadorías cargadas no buque, caso en que deberá facer constar o nome e enderezo daquel. Se non o fixer, responderá do transporte solidariamente co armador ou navieiro. Seguirase a mesma regra cando o consignatario asine os coñecementos por conta do transportista fretador.

Artigo 322. Responsabilidade por danos ás mercadorías.

O consignatario non será responsable ante os destinatarios do transporte das indemnizacións por danos ou perdas das mercadorías ou por atraso na súa entrega. Non obstante, será responsable fronte ao armador ou navieiro dos danos causados por culpa propia.

Non obstante, o consignatario deberá recibir as reclamacións e reservas por perda ou danos ás mercadorías que lle dirixa o destinatario do transporte, comprometéndose a comunicalas de modo inmediato ao armador ou navieiro. As reclamacións e reservas comunicadas ao consignatario producirán os mesmos efectos que as realizadas ao armador ou navieiro.

Artigo 323. Tarefas de manipulación.

Cando o consignatario do buque realice tarefas de manipulación portuaria de mercadorías, aplicaráselle as normas propias desta actividade.

Artigo 324. Actuación como transitario.

Cando, ademais da consignación, se leven a cabo actuacións como transitario ou doutra natureza, ás obrigas previstas para o consignatario engadiráselles as propias das prestacións complementarias concretamente asumidas.

CAPÍTULO III**Do contrato de pilotaxe portuaria****Artigo 325. Contrato de pilotaxe portuaria.**

Polo contrato de pilotaxe portuaria unha persoa denominada piloto de porto queda obrigada, a cambio dun prezo, a asesorar o capitán na realización das diversas operacións e manobras para a segura navegación de buques por augas portuarias ou adxacentes.

Artigo 326. Deberes recíprocos.

1. O capitán e o piloto de porto quedan obrigados a planificar conxuntamente a manobra do buque e, para tal efecto, a intercambiar a información necesaria para isto.
2. Así mesmo, capitán e piloto de porto deberán colaborar reciprocamente durante toda a execución das manobras.

Artigo 327. *Preeminencia do capitán.*

A presenza dun piloto de porto a bordo non exime o oficial encargado da garda dos deberes que lle incumben en relación coa seguridade da navegación, nin substitúe a superior autoridade do capitán en todo o que ten que ver co goberno e coa dirección náutica, sen prexuízo de que o asesoramento do piloto de porto se poida manifestar mediante instrucións directas de manobra ou mesmo a execución desta por si mesmo, co consentimento expreso ou tácito do capitán.

Artigo 328. *Responsabilidade por danos durante a execución da pilotaxe portuaria.*

1. Os danos e accidentes causados ao buque ou a terceiros por inexactitude ou omisión no asesoramento que o piloto de porto debe prestar ao capitán serán imputables a aquel, sen prexuízo da concorrencia de culpa que se poida apreciar cando o capitán incorrese en erro ou negligencia no seguimento das instrucións recibidas.

2. Dos danos causados imputables exclusivamente ao piloto de porto responderá este.

3. Dos danos causados por culpa compartida responderán solidariamente, ademais, o capitán e o armador.

4. Nos supostos establecidos nos puntos anteriores resultarán de aplicación as regras de limitación de responsabilidade de armadores e pilotos portuarios.

CAPÍTULO IV

Do contrato de manipulación portuaria

Artigo 329. *Concepto e réxime aplicable.*

1. Mediante o contrato de manipulación portuaria un operador comprométese, a cambio dun prezo, a realizar todas ou algunha das operacións de manipulación das mercadorías en porto previstas nesta lei ou noutras de similar natureza.

2. O réxime de responsabilidade do operador por perdas, dano ou atraso na entrega das mercadorías establecido neste capítulo non poderá ser modificado contractualmente en prexuízo do contratante do servizo.

Artigo 330. *Obrigas.*

1. O contrato de manipulación portuaria de mercadorías pode incluír as operacións de carga, descarga, estiba e desestiba a bordo dos buques, así como as de recepción, clasificación, depósito e almacenamento en peirao ou almacéns portuarios, e as de transporte intraportuario. Igualmente, poderá incluír as operacións materiais similares ou conexas ás anteriores. Todas elas se executarán de conformidade coa normativa vixente que lles sexa de aplicación.

2. Cando o operador portuario actúe por conta dos cargadores ou destinatarios das mercadorías, deberá efectuar en tempo e forma as protestas ou denuncias sobre o seu estado e condición no momento en que as reciba do transportista. Será responsable do prexuízo causado pola súa omisión ou realización extemporánea.

Artigo 331. *Contratación das operacións.*

As operacións de manipulación portuaria das mercadorías poderán ser contratadas directamente polos cargadores ou destinatarios destas, ou ben polos que asumisen ante aqueles a obriga de verificalas.

Artigo 332. *Documentación.*

1. O operador portuario poderá recoller nun recibo escrito a recepción das mercadorías para a súa manipulación, facendo constar a súa condición e cantidade en

canto sexa posible determinálas mediante o seu exame. Este recibo escrito poderá ser substituído, á vontade do operador, por un simple xustificante de recepción que se fará constar engadindo a data e a sinatura do operador en calquera documento que lle presente quen lle entregue as mercadorías, no cal estas queden debidamente identificadas.

2. A emisión e sinatura do documento que acredite a recepción será obrigatoria se o solicita quen lle entregue as mercadorías. O operador, non obstante, poderá elixir entre a emisión do recibo escrito ou a prestación dun simple xustificante de recepción.

3. En caso de non se ter emitido o recibo ou non se ter prestado o correspondente xustificante de recepción, presumirase que o operador recibiu as mercadorías en boa condición aparente, salvo proba en contrario.

Artigo 333. *Fundamento da responsabilidade do manipulador portuario.*

1. O operador portuario será responsable de todo dano, perda das mercadorías ou atraso na súa entrega, causados mentres se encontraban ao seu coidado en canto non probe que se deberon a causas fortuítas e que, para evitar os seus efectos, o operador ou os seus auxiliares adoptaron todas as medidas razoablemente exixibles. O período de responsabilidade do operador esténdese desde o momento en que se fixo cargo das mercadorías ata que as entregou ou as puxo á disposición da persoa lexitimada para recibilas.

2. A menos que se lle dese ao operador portuario aviso escrito da perda ou dano sufrido polas mercadorías, no cal se describan en termos xerais a súa natureza, dentro dos tres días laborables seguintes ao da entrega, presumirase, salvo proba en contrario, que foron entregadas na mesma condición descrita no recibo de recepción ou, se non se emitiu este recibo, en boa condición. O prazo será de quince días naturais en caso de danos non aparentes.

Artigo 334. *Limitación da responsabilidade.*

1. Sen prexuízo da perda do beneficio da limitación da responsabilidade do transportista por perda ou dano das mercadorías prevista no artigo 4.5.e) do Convenio internacional para a unificación de certas regras en materia de coñecementos de embarque, que será así mesmo aplicable ao operador de manipulación portuaria, a responsabilidade do dito operador por causa de perda ou dano das mercadorías transportadas limitarase conforme as regras seguintes:

a) Nos casos de perda ou dano nas mercadorías, estará limitada a unha suma dos dereitos especiais de xiro, definidos polo Fondo Monetario Internacional, por quilogramo de peso bruto.

b) Cando a perda ou dano dunha parte da mercadoría afecte o valor doutra parte, terase en conta o peso total das mercadorías perdidas ou danadas e das mercadorías cuxo valor resultase afectado para determinar ese límite de responsabilidade.

c) En caso de atraso na entrega, estará limitada a unha suma equivalente a dúas veces e media da remuneración que se lle deba pagar polos seus servizos con respecto ás mercadorías que sufrisen o atraso, sen exceder a contía total da remuneración debida pola remesa de que formen parte esas mercadorías.

2. En ningún caso a responsabilidade acumulada por perda ou dano máis a derivada de atraso excederá a suma que resultaría aplicable por perda total das mercadorías en aplicación da número 1.a).

Artigo 335. *Aplicación do réxime de responsabilidade ás diversas accións.*

O réxime de responsabilidade do manipulador portuario e a súa limitación establecido nos artigos anteriores será aplicable a toda acción que persiga unha indemnización por danos, perdas ou atrasos experimentados, independentemente de cal sexa o

procedemento en que se exerza a acción, así como o seu fundamento, sexa contractual ou extracontractual e tanto se se dirixe contra o manipulador portuario ou contra os auxiliares que este empregue para o cumprimento da súa prestación.

Artigo 336. *Lexitimación e accións.*

A responsabilidade do operador portuario por danos ou perdas das mercadorías manipuladas poderá ser exixida, en todo caso, por quen contratou con el as correspondentes operacións. Ademais, o destinatario das mercadorías transportadas cuxa manipulación fose asumida polo transportista, transitario ou comisionista de transporte terá acción directa contra o operador para reclamar aquela responsabilidade, sen prexuízo de poder reclamála tamén contra o dito transportista, transitario ou comisionista.

Artigo 337. *Prescripción de accións.*

As reclamacións por danos, perda ou atraso das mercadorías manipuladas prescribirán aos dous anos de ter sido entregadas polo operador responsable. En caso de perda total, este prazo contará desde o día en que deberían ter sido entregadas.

Artigo 338. *Dereito de retención.*

O operador de manipulación portuaria terá dereito a reter as mercadorías no seu poder mentres non se lle aboe o prezo debido polos seus servizos.

TÍTULO VI

Dos accidentes da navegación

CAPÍTULO I

Da abordaxe

Artigo 339. *Réxime xurídico e concepto de abordaxe.*

1. A abordaxe regularase polo disposto no Convenio internacional para a unificación de certas regras en materia de abordaxe, asinado en Bruxelas o 23 de setembro de 1910, polos demais convenios sobre esta materia dos cales España sexa Estado parte e polas disposicións deste capítulo.

2. Enténdese por abordaxe o choque en que interveñan buques, embarcacións ou artefactos navais, do cal resulten danos para algún deles ou para as persoas ou as cousas.

3. Os danos que un buque, embarcación ou artefacto naval cause a outro sen contacto como consecuencia dunha manobra incorrecta na navegación regularanse tamén polas normas contidas neste capítulo.

4. As disposicións deste capítulo non se aplicarán nas abordaxes en que interveñan buques de Estado.

Artigo 340. *Fundamento da responsabilidade.*

1. O armador do buque, embarcación ou artefacto naval culpable da abordaxe indemnizará polos danos e perdas sufridos polo outro e polas persoas e as cousas a bordo deste, así como os causados fóra deles. Cando se trate de embarcacións deportivas ou de recreo, esta obriga recaerá sobre o seu titular ou propietario.

2. A relación de causalidade e a culpa na abordaxe deben ser probadas por quen reclama a indemnización.

Artigo 341. *Abordaxe por culpa compartida.*

1. En caso de abordaxe causada por culpa compartida por ambos os buques, a responsabilidade dos seus respectivos armadores graduarase en proporción ao grao de culpa atribuído a cada buque ou, se é o caso, embarcación ou artefacto naval.

2. Cando non se poida establecer o grao de culpa debido ás circunstancias do feito, ou cando as faltas cometidas resulten equivalentes, a responsabilidade atribuirase a ambos os armadores a partes iguais.

Artigo 342. *Supostos de solidariedade.*

1. Ambos os armadores son solidariamente responsables nos casos de abordaxe por culpa compartida con respecto aos danos sufridos por terceiros, sexan persoais ou materiais.

2. O armador que aboase unha indemnización en virtude da dita solidariedade gozará de acción de regreso contra o outro armador en proporción ao grao de culpa do seu buque.

Artigo 343. *Excepcións opoñibles en caso de solidariedade.*

O armador demandado nos supostos de culpa compartida poderá opoñer validamente fronte aos terceiros as excepcións que, na súa extensión, corresponderan ao outro armador, especialmente as derivadas do título contractual que puider existir entre eles ou as aplicables por limitación de responsabilidade.

Artigo 344. *Exixencia de requisitos formais.*

1. A exixibilidade da indemnización por abordaxe non estará subordinada ao cumprimento de ningún requisito formal, sen prexuízo da carga de probar os feitos constitutivos da pretensión.

2. Non obstante, as partes implicadas nunha abordaxe deberanse facilitar reciprocamente a inspección dos danos sufridos.

Artigo 345. *Aplicabilidade das normas.*

1. As normas deste capítulo aplicaranse en todo caso á responsabilidade por danos derivados de abordaxe, con independencia de que tal responsabilidade se exixa nun procedemento xudicial civil ou penal, ou nun procedemento administrativo.

2. Non se aplicarán tales normas ás relacións entre as partes vinculadas por un contrato de fretaxe, pasaxe ou traballo, que se rexerán polas súas normas específicas.

Artigo 346. *Danos por contaminación derivados dunha abordaxe.*

Os danos por contaminación que se ocasionen como consecuencia dunha abordaxe regularanse polo disposto no capítulo V.

CAPÍTULO II

Da avaría grosa

Artigo 347. *Concepto e requisitos do acto.*

Existe acto de avaría grosa cando, intencionada e razoablemente, se causa un dano ou gasto extraordinario para a salvación común dos bens comprometidos nunha viaxe marítima con ocasión de estar todos eles ameazados por un perigo.

Artigo 348. *Sacrificios admisibles en avaría grossa.*

Só serán admisibles na masa activa de avaría grossa os danos ou gastos que sexan consecuencia directa ou previsible do acto de avaría.

Artigo 349. *Contribución á avaría grossa.*

Os danos ou gastos ocasionados en acto de avaría grossa serán soportados polos titulares dos intereses en risco no momento da avaría, en proporción e co límite do valor salvado de cada un deles.

Artigo 350. *Ausencia de formalidades.*

Sen prexuízo do disposto nesta lei en canto ás obrigas do capitán acerca do diario de navegación, o deber de contribuír á avaría grossa non está subordinado ao cumprimento de ningún requisito formal a bordo.

Artigo 351. *Causación culposa da situación de perigo.*

Cando a situación de perigo que xustifica o acto de avaría grossa se deba á culpa dalgunha das partes interesadas na viaxe, todos os danos e gastos causados serán a cargo do culpable, e non procederá a contribución das partes inocentes.

Artigo 352. *Dereito de retención.*

O armador pode reter, a bordo ou en terra, as mercadorías transportadas en canto os interesados nelas non constitúan garantía suficiente do cumprimento da súa obriga de contribuír. Igualmente deberán subscribir un compromiso de resarcimento de avaría no cal se detallan as mercadorías correspondentes e o seu valor.

Artigo 353. *Liquidación privada.*

A liquidación de avarías feita privadamente, e salvo que no título que a orixina se pactase outra cousa, carece de forza de obrigar para os interesados, que poderán discutila no procedemento xudicial correspondente.

Artigo 354. *Liquidación mediante expediente de certificación pública.*

En defecto de liquidación privada, procederase á liquidación da avaría de acordo cos trámites previstos nos artigos 506 a 511.

Artigo 355. *Prescripción.*

O dereito para exixir a contribución á avaría grossa prescribese ao ano de terminar a viaxe en que esta tivo lugar, entendéndose que para cada partida de mercadorías remata no momento da súa descarga definitiva. Este prazo interrómtese polo comezo dun procedemento privado ou de certificación pública para a súa liquidación.

Artigo 356. *Liberdade de pactos.*

1. Os interesados na viaxe poderán en todo momento pactar libremente sobre as regras conforme as cales se efectuará a liquidación. Na falta de precisión noutro sentido entenderase aplicable a versión máis recente das regras de York e Amberes e, en defecto de elección de calquera regra, serán aplicables as normas dispostas legalmente.

2. Igualmente poderán pactar a liquidación privada da avaría grossa por parte dun liquidador designado polo armador.

CAPÍTULO III

Do salvamentoArtigo 357. *Réxime xurídico.*

O salvamento rexerese polo Convenio internacional sobre salvamento marítimo, feito en Londres o 28 de abril de 1989, polos protocolos que o modifiquen dos cales España sexa Estado parte e polas disposicións deste capítulo.

Artigo 358. *Concepto.*

1. Considérase salvamento todo acto emprendido para auxiliar ou asistir un buque, embarcación ou artefacto naval, ou para salvagardar ou recuperar calquera outro ben que se encontre en perigo en calquera auga navegable, con excepción das continentais que non están en comunicación coas augas do mar e non son utilizadas por buques de navegación marítima.

2. Non se considerará salvamento a asistencia prestada a bens fixados de maneira permanente e intencional á costa.

3. Non se considerará salvamento ningunha operación que teña por obxecto o patrimonio cultural subacuático, que se rexerá pola súa lexislación específica e polos tratados internacionais vixentes en que España sexa parte.

4. O achado e recuperación inmediata de bens abandonados nas augas ou nas súas costas considerárase como salvamento, salvo que sexan produto do mesmo mar ou das augas navegables.

Artigo 359. *Aplicación a buques de Estado.*

1. As normas sobre salvamento serán aplicables ao prestado aos buques e embarcacións de Estado tal como se definen no artigo 3. Non obstante, nestes casos o premio deberase solicitar mediante o oportuno procedemento administrativo, sen que sexan de aplicación as normas sobre retención ou embargo dos buques ou bens salvados.

2. Así mesmo, rexeranse por estas normas os salvamentos efectuados polos buques e embarcacións de Estado, caso en que o premio que corresponda se poñerá á disposición da administración ou organismo de que dependan, que proverán a súa equitativa aplicación.

Artigo 360. *Salvamento ordenado ou supervisado pola autoridade pública.*

As autoridades públicas que ordenen ou supervisen un salvamento, ou os seus funcionarios, non terán dereito a ningún premio. Non obstante, os salvadores que efectúen as operacións ordenadas ou supervisadas por aquelas terán dereito a premio de acordo co disposto nesta lei.

Artigo 361. *Contratos de salvamento.*

1. As partes interesadas poderán contratar as condicións do salvamento libremente, sen máis límite que a súa obriga inderrogable de actuar coa dilixencia necesaria para evitar ou reducir ao máximo os danos ao ambiente.

2. O capitán e o armador do buque están facultados para celebrar un contrato de salvamento en nome do propietario dos bens que se encontren a bordo.

Artigo 362. *Dereito a premio.*

1. As operacións de salvamento que producen un resultado útil darán dereito a un premio a favor dos salvadores, cuxo importe non poderá exceder o valor do buque e demais bens salvados.

2. O pagamento do premio efectuarase por todos os intereses vinculados ao buque e aos demais bens salvados en proporción aos seus respectivos valores, sen prexuízo de que o premio poida ser aboado polo armador do buque salvado, sen prexuízo do seu dereito a repetir contra o resto dos intereses dos bens a bordo salvados polas súas respectivas achegas ou do que proceda en caso de avaría grosa.

No caso de salvamento de bens que non se estean a bordo ou non fosen transportados por un buque, será debedor do premio o titular dos ditos bens.

3. Deberase premio mesmo se os buques salvador e salvado pertencen ao mesmo propietario.

Artigo 363. Repartición do premio entre armador e dotación.

1. O premio polo salvamento, excluída a parte que corresponda ao resarcimento de danos, gastos ou prexuízos do salvador, repartirase entre o armador do buque salvador e a súa dotación na proporción dun terzo e dous terzos, respectivamente, salvo pacto en contrario. A distribución da parte da dotación entre os seus compoñentes efectuarase en proporción ao soldo base de cada categoría.

2. A regra establecida no punto anterior non se aplicará aos buques remolcadores nin aos armados e equipados para o salvamento, nos cales os dereitos da dotación se regularán polo establecido nos seus respectivos contratos de embarque ou en convenio colectivo.

3. No caso de buques estranxeiros, aplicaranse as anteriores regras de distribución salvo que a lei do pavillón dispoña outra cousa.

Artigo 364. Prohibición de efectuar o salvamento.

Os servizos prestados a pesar da prohibición expresa e razoable do armador ou do capitán do buque asistido, ou do propietario de calquera outro ben en perigo que non estea nin estivese a bordo do buque, non darán dereito a premio.

Artigo 365. Dereito de retención.

1. O salvador terá dereito a reter o buque e outros bens salvados baixo o seu control, no porto ou lugar a que se conducisen tras a terminación das operacións de salvamento mentres non se constituía ao seu favor garantía suficiente polo importe do premio que se reclame.

2. O armador do buque salvado, por pedimento e por conta do salvador, estará obrigado a condicionar a entrega das mercadorías transportadas polo dito buque á constitución polos destinatarios de garantía suficiente para responder do premio que lles puiden afectar. En caso de incumprimento desta obriga, será responsable dos prexuízos que por isto sufra o salvador.

Artigo 366. Buques e cargamentos estranxeiros con inmunidade soberana.

1. A menos que o Estado do pavillón o consinta, quedarán excluídos da aplicación das normas sobre salvamento contidas nesta lei os buques de Estado estranxeiros que, ao se efectuar a axuda, gocen de inmunidade soberana de conformidade cos principios xeralmente recoñecidos no dereito internacional.

2. Igualmente quedarán excluídos, salvo consentimento do Estado propietario, os bens non comerciais de propiedade dun Estado estranxeiro que gocen da inmunidade a que se refire o punto anterior.

Artigo 367. Intervención da Administración marítima.

1. A Administración marítima estará en todo caso facultada para intervir nas operacións de salvamento realizadas nos espazos marítimos españois, co fin de salvagardar a seguridade da navegación, a vida humana no mar e o ambiente contra a

contaminación mariña. Para tal efecto, a Administración poderá dirixir ou impartir instrucións relacionadas coas operacións de salvamento que serán de obrigado cumprimento polo capitán, o armador ou o seu representante, o cargador e o salvador.

2. Cando, como resultado da actuación directa da Administración marítima, se produzan premios ou compensacións, estes ingresaranse directamente no Tesouro, e poderán xerar crédito para o desenvolvemento das actividades que producen o citado ingreso.

Cando a Administración realice as actividades a que se fai referencia anteriormente a través de entidades privadas ou públicas, poderá convir fórmulas de repartición dos citados premios ou compensacións nos oportunos contratos de prestación dos servizos.

Artigo 368. *Bens salvados de propiedade descoñecida.*

1. Os que, durante a navegación ou desde a costa, salven bens que encontren desposuídos e sexan de propiedade descoñecida estarán obrigados a comunicarllo á Armada no primeiro porto de escala.

2. A Armada incoará un expediente tendente á busca dos lexítimos propietarios, na forma que regulamentariamente se determine, que necesariamente deberá incluír a notificación ao cónsul de pavillón de se tratar de buques ou embarcacións matriculadas. O salvador poderá mentres reter os bens salvados, adoptando as medidas necesarias para a súa adecuada conservación.

3. Localizado o propietario, o órgano competente da Armada procederá a notificar a súa identidade ao salvador, ao cal asistirán entón os dereitos previstos no artigo 8.2.c) do Convenio internacional de salvamento marítimo, e no artigo 365, sen prexuízo das accións que lle correspondan para resarcirse dos gastos de conservación e para obter o prezo que proceda polo salvamento.

4. No suposto de que o propietario non for localizado no prazo de seis meses desde o inicio do expediente administrativo, a Armada adoptará as medidas pertinentes para a taxación dos bens salvados. Se o valor non excede os tres mil euros, o salvador fará seus os bens unha vez pagados os gastos do expediente. Se o valor supera a referida cantidade, venderanse os bens en poxa pública, e serán para o salvador, unha vez pagados os gastos do expediente, ademais do dito importe un terzo da parte do prezo obtido que exceda os tres mil euros máis os gastos en que incorrese. O resto, se o houber, ingresarase no Tesouro Público.

5. O previsto neste artigo enténdese, en todo caso, sen prexuízo do disposto para os bens de comercio prohibido ou restrinxido no artigo 381, caso en que a Armada procederá a darlles aos ditos bens o destino que corresponda conforme a lexislación que resulte aplicable.

6. As autoridades dos portos están obrigadas a facilitar a entrada e estadía dos bens salvados. Non obstante, poderán repercutir ao seu lexítimo titular os gastos en que incorrese.

En todo caso, os bens salvados por buques de titularidade pública, armados e equipados para o salvamento, estarán exentos de gastos e cargas.

CAPÍTULO IV

Dos bens naufragados ou afundidos

Artigo 369. *Supostos de aplicación e relación co réxime do salvamento.*

1. As normas deste capítulo serán de aplicación a toda operación dirixida á recuperación de buques naufragados ou doutros bens situados no fondo das zonas de navegación sinaladas en cada caso, sen prexuízo de que poidan ser obxecto de salvamento; neste caso, as relacións entre o titular e o salvador rexeranse polas normas do capítulo anterior.

2. Serán en todo caso de aplicación preferente as normas sobre remoción de buques naufragados ou afundidos.

3. Salvo previsión expresa noutro sentido nas normas deste capítulo, as súas normas non serán de aplicación ao patrimonio cultural subacuático, que se rexerá pola súa normativa específica.

Artigo 370. Obriga de notificación.

1. Os capitáns e armadores dos buques que naufraguen ou se afundan nos espazos marítimos españois están obrigados a notificar os feitos á Administración marítima nos termos e para os efectos que se determinen regulamentariamente.

2. A mesma obriga incumbirá aos propietarios doutros bens naufragados que non fosen transportados a bordo de buques ou embarcacións.

Artigo 371. Comunicación aos propietarios dos bens accidentados.

A Administración marítima procederá de oficio a informar os propietarios dos buques e demais bens sinistrados da súa situación co fin de que poidan adoptar as medidas urxentes que conveñan aos seus intereses.

Artigo 372. Deber de balizamento e de prevención da contaminación.

Os armadores dos buques e os propietarios dos bens naufragados ou afundidos están obrigados a realizar inmediatamente as operacións de balizamento, así como as de prevención da contaminación, que sexan necesarias para a salvagarda dos intereses nacionais. Para este efecto, deberanse axustar ás instrucións e ordes impartidas pola Administración marítima.

Sección 1.^a Dos dereitos de propiedade

Artigo 373. Conservación da propiedade.

1. A propiedade dos buques ou doutros bens naufragados ou afundidos non se verá afectada polo só feito do seu naufraxio ou afundimento; non se producirá o seu abandono senón por vontade expresa do seu titular.

2. Os propietarios de tales bens poderán dispoñer deles e, especialmente, abandonalos a favor do asegurador cando proceda.

Artigo 374. Prescrición a favor do Estado.

1. O Estado adquirirá a propiedade de calquera buque ou ben que se encontre naufragado ou afundido nas augas interiores marítimas ou no mar territorial españois unha vez transcorridos tres anos desde o naufraxio ou afundimento, excepto a dos buques e embarcacións de Estado.

2. Igualmente adquirirá a propiedade de buques ou bens que, no momento do remate do prazo mencionado, se encontren situados na zona económica exclusiva ou en alta mar e sexan propiedade de españois.

Artigo 375. Interrupción da prescrición adquisitiva.

O prazo de prescrición interromperase no momento en que se solicite a extracción, sempre que esta se inicie no prazo concedido para isto. Volverá correr de se suspenderen os traballos ou terminar o prazo concedido para eles.

*Sección 2.ª Do réxime das extraccións**Artigo 376. Operacións de exploración.*

As operacións de exploración, rastrexamento e localización de buques e bens naufragados ou afundidos nas augas interiores marítimas ou no mar territorial españois requirirán autorización da Armada, que a concederá a quen acredite a propiedade ou, noutros casos, discrecionalmente e sen carácter exclusivo.

Artigo 377. Operacións de extracción.

As operacións de extracción de buques e bens naufragados ou afundidos nas augas interiores marítimas ou no mar territorial españois requirirán autorización previa da Armada, que fixará os prazos e as condicións para a súa realización. Os titulares da autorización quedan obrigados a dar conta do inicio e remate das operacións, así como a facilitar a súa inspección e vixilancia pola Armada.

Artigo 378. Titulares do dereito á extracción.

1. Poderán solicitar a autorización de extracción os propietarios dos buques ou bens naufragados ou afundidos acreditando debidamente o seu dominio.
2. De existiren varios propietarios, a solicitude deberá formularse de acordo entre eles, ou mediando expresa renuncia dos que non estivesen interesados na extracción.
3. De se tratar da extracción de buques e bens a bordo, a iniciativa das xestións para a extracción corresponderalle ao propietario do buque.

Artigo 379. Contratos para a extracción.

A solicitude para a extracción poderá ser presentada por terceiros distintos do propietario que concertasen con este un contrato de salvamento ou de calquera outra clase válida en dereito.

Artigo 380. Extracción de buques ou bens propiedade do Estado.

Cando a propiedade dos buques ou bens corresponda ao Estado e non lle conviñer a extracción ou aproveitamento directo, a Armada poderá concedela mediante concurso de acordo coa lexislación de patrimonio das administracións públicas.

Artigo 381. Extracción de bens de comercio prohibido ou restrinxido.

A extracción de armas, municións, explosivos ou outro material militar que poida afectar a defensa nacional, así como de obxectos pertencentes ao patrimonio cultural subacuático e demais bens de comercio prohibido ou restrinxido quedará suxeita ás normas especiais aplicables e ao réxime que, se é o caso, se estableza na autorización ou contrato público para a correspondente extracción.

Artigo 382. Buques e embarcacións de Estado naufragados ou afundidos.

1. Sen prexuízo do disposto nos artigos 358.4 e 359, calquera que sexa o momento en que se produciu a súa perda e o lugar en que se encontren, os buques e embarcacións de Estado españois naufragados ou afundidos, os seus restos e os dos seus equipamentos e carga son bens de dominio público estatal, inalleables, imprescritibles e inembargables e gozan de inmunidade de xurisdición.
2. As operacións de exploración, rastrexamento, localización e extracción de buques e embarcacións de Estado españois naufragados ou afundidos requirirán autorización da Armada, que ten competencias plenas para a súa protección, sen prexuízo do disposto na lexislación sobre patrimonio histórico e cultural, se é o caso.

3. Os restos de buques de guerra estranxeiros afundidos ou naufragados en espazos marítimos españois gozan de inmunidade de xurisdición conforme o previsto no artigo 50. Non obstante, as operacións de exploración, rastrexamento, localización e extracción destes deberán ser acordadas entre os órganos competentes do Estado do seu pavillón e o Ministerio de Defensa. Se é o caso, tales operacións quedarán suxeitas ao establecido na Convención sobre a protección do patrimonio cultural subacuático do 2 de novembro de 2001.

Artigo 383. Obxectos pertencentes ao patrimonio cultural subacuático situados máis alá do mar territorial.

1. A regulación e autorización de actividades dirixidas ao patrimonio cultural subacuático na zona contigua española así como a autorización de actividades dirixidas ao patrimonio cultural subacuático na zona económica exclusiva e na plataforma continental, rexeranse de acordo co previsto na Convención sobre a protección do patrimonio cultural subacuático do 2 de novembro de 2001 e demais tratados en que España sexa parte, así como na lexislación específica.

2. En todo caso, precisará autorización administrativa a extracción dos obxectos arqueolóxicos ou históricos situados no fondo do mar da zona contigua española. A recuperación de tales bens sen a preceptiva autorización será sancionable como infracción cometida en territorio español.

CAPÍTULO V

Da responsabilidade civil por contaminación

Artigo 384. Ámbito de aplicación.

Rexerase polo disposto neste capítulo a responsabilidade civil derivada de danos por contaminación sufridos nas costas e nos espazos marítimos españois, que proceda de buques, embarcacións, artefactos navais e plataformas fixas, onde queira que estes se encontren.

Artigo 385. Suxeitos responsables.

1. Estará obrigado a indemnizar os danos por contaminación o armador do buque ou o titular do uso ou explotación do artefacto naval ou plataforma no momento de se producir o feito xerador da contaminación, sen prexuízo do seu dereito de repetición contra as persoas culpables daquel feito.

2. Cando no feito xerador da contaminación se encontren involucrados varios buques, os seus armadores estarán solidariamente obrigados a indemnizar os danos por contaminación, a non ser que estes poidan razoablemente ser atribuídos con carácter exclusivo a un dos buques.

Artigo 386. Fundamento da responsabilidade.

1. O armador será responsable dos danos por contaminación polo simple feito da súa produción. Non obstante, quedará exonerado se proba que os danos foron causados por unha forza maior inevitable, pola negligencia de calquera autoridade que sexa responsable do mantemento de luces ou doutras axudas á navegación, ou ben por unha acción ou omisión intencional dun terceiro, a salvo da responsabilidade que alcance este último.

2. Sen prexuízo dos convenios internacionais que sexan de aplicación, a exigencia de responsabilidade basearase nos principios de cautela e de acción preventiva, no principio de corrección, preferentemente na fonte mesma, dos atentados ao ambiente e no principio de que quen contamina paga.

Artigo 387. *Culpa do prexudicado.*

Se o armador proba que os danos por contaminación resultaron, en todo ou en parte, dunha acción ou omisión culposa ou dolosa da persoa que os sufriu, quedará exonerado total ou parcialmente da súa responsabilidade ante esa persoa.

Artigo 388. *Alcance da indemnización.*

1. Serán indemnizables as perdas ou danos causados pola contaminación fóra do buque.

2. Tamén será indemnizable o custo das medidas razoablemente adoptadas por calquera persoa despois de ocorrer o sinistro con obxecto de previr ou minimizar os danos por contaminación.

En todo caso, aplicarase a limitación de responsabilidade regulada no título VII desta lei.

Artigo 389. *Aseguramento obrigatorio.*

1. Será obrigatorio o seguro de responsabilidade civil por danos por contaminación das costas e augas navegables, cuxas condicións e cobertura mínima se determinarán regulamentariamente.

2. Os prexudicados por danos por contaminación terán acción directa contra o asegurador da responsabilidade civil ata o límite da suma asegurada. O asegurador poderá opoñer as mesmas excepcións que correspondan ao armador de acordo cos artigos 386 e 387 e, ademais, a de que a contaminación se debeu a un acto intencional do mesmo armador. Igualmente, poderá facer uso da limitación de responsabilidade aplicable segundo o artigo anterior.

Artigo 390. *Prohibición de navegación.*

1. A Administración marítima prohibirá a navegación dos buques ou embarcacións e a actividade dos artefactos navais ou plataformas fixas que non posúan a cobertura de seguro a que se refire o artigo anterior.

2. Así mesmo, denegará a entrada ou saída dos portos nacionais, e dos fondeadoiros ou terminais situados en augas interiores marítimas ou mar territorial, aos buques, embarcacións ou artefactos estranxeiros que carezan da mencionada cobertura de seguro.

Artigo 391. *Aplicación preferente dos convenios internacionais.*

1. O previsto nos convenios internacionais de que España sexa parte en materia de responsabilidade civil por danos por contaminación por hidrocarburos ou por substancias nocivas, perigosas ou tóxicas, ou polo combustible dos buques, será de aplicación preferente no seu ámbito respectivo.

2. Non se aplicará o previsto neste capítulo aos danos causados por substancias radioactivas ou nucleares, que se regularán polas súas disposicións específicas.

TÍTULO VII

Da limitación da responsabilidade

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 392. *Dereito a limitar a responsabilidade.*

O dereito a limitar a responsabilidade ante as reclamacións nacidas dun mesmo accidente rexeráse polo disposto no Protocolo de 1996, que emenda o Convenio internacional sobre a limitación de responsabilidade por reclamacións de dereito marítimo, feito en Londres o 19 de novembro de 1976, coas reservas feitas por España no instrumento de adhesión, e neste título.

Artigo 393. *Relación co réxime de responsabilidade.*

O réxime de limitación de responsabilidade aplicarase con independencia de que a responsabilidade se exixa nun procedemento xudicial de natureza civil, social ou penal, ou ben en vía administrativa.

Artigo 394. *Ámbito de aplicación.*

1. As normas deste título aplicaranse sempre que calquera dos titulares do dereito a limitar invoque o dito dereito ante os órganos xudiciais ou administrativos españois que resulten competentes. Para tal efecto, será irrelevante a nacionalidade ou o domicilio dos acredores ou debedores así como o pavillón do buque respecto ao cal se invoque o dereito de limitación.

2. Non serán limitables as responsabilidades relativas a artefactos navais nin ás plataformas fixas construídas para a exploración ou explotación dos recursos naturais dos fondos ou do subsolo mariño.

Artigo 395. *Réximes especiais de limitación.*

1. O disposto neste título enténdese sen prexuízo dos dereitos de limitación específicos establecidos nesta lei para o transportista marítimo de mercadorías ou de pasaxeiros no marco das reclamacións por incumprimentos dos correspondentes contratos de transporte.

2. O armador transportista ou o fretador transportista poderá en cada caso optar pola aplicación do réxime de limitación específico a que se refire o punto anterior ou ben polo de carácter global establecido neste título.

CAPÍTULO II

Dos créditos limitables

Artigo 396. *Reclamacións suxeitas a limitación.*

1. Estarán suxeitas a limitación as reclamacións enumeradas a seguir:

a) Reclamacións por morte ou lesións corporais, ou por perdas ou danos sufridos nas cousas, incluídos danos a obras portuarias, vías navegables, axudas á navegación e demais bens do demanio marítimo ou portuario, que se producisen a bordo ou estean directamente vinculados coa explotación do buque ou con operacións de salvamento, así como os prexuízos derivados de calquera desas causas.

b) Reclamacións relacionadas cos prexuízos derivados do atraso no transporte da carga, dos pasaxeiros e das súas equipaxes.

c) Reclamacións relacionadas con prexuízos derivados da lesión de dereitos que non sexan contractuais, irrogados directamente con ocasión da explotación do buque ou con operacións de salvamento.

d) Reclamacións promovidas por unha persoa distinta da que sexa responsable, relacionadas coas medidas tomadas co fin de evitar ou minorar os prexuízos respecto dos cales a persoa responsable poida limitar a súa responsabilidade e os ocasionados posteriormente por tales medidas, salvo cando estas fosen adoptadas en virtude dun contrato concertado coa persoa responsable.

2. As reclamacións establecidas no número 1, sexan cales foren os supostos de responsabilidade, estarán suxeitas a limitación de responsabilidade con independencia de que a acción exercida posúa natureza contractual ou extracontractual.

Artigo 397. *Reclamacións excluídas de limitación.*

1. Non serán limitables as reclamacións enumeradas no artigo 3 do Convenio internacional sobre a limitación de responsabilidade por reclamacións de dereito marítimo.

2. Carecerán, así mesmo, de limitación as reclamacións da Administración marítima ou autoridade portuaria que se prevexan nas normas reguladoras da remoción de buques.

CAPÍTULO III

Das sumas máximas de indemnización

Artigo 398. *Límites xerais.*

Salvo nos casos previstos no artigo seguinte, a suma máxima de indemnización pagadoira por reclamacións limitables calcularase por cada accidente, progresivamente, en función do arqueo bruto do buque respecto ao cal nacesen os créditos, de acordo co establecido nos artigos 6 a 9 do Convenio internacional sobre a limitación de responsabilidade por reclamacións de dereito marítimo.

Artigo 399. *Límites especiais.*

1. Respecto ás reclamacións relacionadas con morte ou lesións corporais dos pasaxeiros dun buque xurdidas nun mesmo accidente e con independencia de cal sexa o seu arqueo bruto, o límite de responsabilidade será a cantidade prevista nos convenios internacionais e nas normas da Unión Europea multiplicada polo número de pasaxeiros que o buque estea autorizado a transportar, de conformidade co seu certificado. Para estes efectos, entenderanse incluídas no concepto de pasaxeiro as persoas que, co consentimento do transportista, viaxen a bordo acompañando un vehículo ou animais vivos en virtude dun contrato de transporte de mercadorías.

2. Os límites de responsabilidade aplicables para os buques e embarcacións con arqueo inferior a 300 toneladas son:

a) Un millón de dereitos especiais de xiro para as reclamacións relacionadas con morte ou lesións corporais.

b) Cincocentos mil dereitos especiais de xiro para as demais reclamacións limitables.

Artigo 400. *Concurrencia de acredores.*

1. As sumas obtidas de acordo co disposto nos artigos precedentes integrarán o correspondente fondo, que será distribuído entre os acredores que deriven do mesmo accidente en proporción á contía das súas reclamacións recoñecidas.

2. Non obstante, se a contía dedicada ás reclamacións por morte ou lesións non abonda para satisfacelas na súa totalidade, os seus acredores concorrerán polo

remanente cos demais acredores limitables para cobrar, en igualdade de rango, do fondo dedicado á satisfacción dos créditos materiais.

3. En todo caso, a Administración marítima e portuaria terá prelación no cobramento sobre todos os acredores cuxas reclamacións non sexan por morte ou lesións corporais, cando se trate de reclamacións por danos producidos a obras portuarias, vías navegables, axudas á navegación e, en xeral, ao demanio marítimo ou portuario.

Artigo 401. *Subrogación.*

A persoa responsable, o seu asegurador ou calquera terceiro que pagase unha reclamación imputable a un fondo de limitación con anterioridade á súa distribución, quedará subrogada nos dereitos que terían correspondido á persoa indemnizada fronte ao dito fondo.

Artigo 402. *Conversión á moeda nacional.*

1. As contías a que se fai referencia nos artigos anteriores converteranse a euros tomando o cambio vixente na data en que fose constituído o correspondente fondo para a limitación.

2. O cambio a que se refire o punto anterior calcularase polo método de avaliación efectivamente aplicado polo Fondo Monetario Internacional ás súas operacións e transaccións na data en que se trate.

CAPÍTULO IV

Do fondo de limitación

Artigo 403. *Condición do dereito a limitar.*

1. Para a válida alegación do dereito a limitar ante os órganos xurisdiccionais españois, o titular deberá constituír o correspondente fondo de limitación, integrado polas sumas establecidas neste capítulo xunto cos xuros legais devindicados desde a data do accidente que orixinou a responsabilidade.

2. O fondo poderá ser constituído depositando a suma correspondente ou achegando garantía suficiente ao xuízo do órgano xudicial.

Artigo 404. *Destino do fondo e paralización doutras medidas.*

1. O fondo constituído regularmente só se poderá utilizar para satisfacer as reclamacións respecto das cales se poida invocar a limitación de responsabilidade, mesmo en caso de concurso do titular do dereito a limitar.

2. Unha vez constituído o fondo de limitación, os titulares de créditos limitables carecerán de acción para perseguir calquera outro ben do debedor, así como fronte a outros debedores do mesmo crédito.

3. Os buques ou calquera outro ben pertencente ao titular do dereito a limitar, que fosen embargados ou secuestrados para responder dunha reclamación que caiba promover contra o fondo constituído, quedarán liberados mediante levantamento que deberá ordenar o órgano xudicial que coñeceu da constitución.

Artigo 405. *Procedemento e caducidade do dereito a limitar.*

1. Para a constitución do fondo de limitación, así como para a súa distribución entre os distintos acredores, aplicarase o procedemento regulado no capítulo IV do título IX desta lei.

2. O dereito á constitución do fondo de limitación caducará no prazo de dous anos, contados desde o día en que se presentou a primeira reclamación xudicial nacida do accidente a que dá lugar a invocación do dereito a limitar.

TÍTULO VIII

Do contrato de seguro marítimo

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 406. *Ámbito de aplicación.*

1. Están suxeitos a esta lei os contratos de seguro que teñen por obxecto indemnizar os danos producidos polos riscos propios da navegación marítima.

No non previsto nesta lei, será de aplicación a Lei de contrato de seguro.

2. Os seguros obrigatorios de embarcacións dedicadas ao deporte ou recreo rexeranse polo disposto na Lei de contrato de seguro, sen que valla pacto en contrario.

Artigo 407. *Carácter dispositivo.*

1. Salvo que expresamente se dispoña doutra forma, as partes do contrato poderán pactar libremente as condicións de cobertura que xulguen apropiadas.

2. A válida celebración do contrato de seguro marítimo non exixirá a suxeición a forma determinada ningunha, sen prexuízo do disposto no artigo 421.

CAPÍTULO II

Das disposicións comúns aos distintos tipos de seguro marítimo

Sección 1.ª Dos intereses asegurados

Artigo 408. *Existencia do interese asegurado.*

1. Poderán ser obxecto de seguro os intereses patrimoniais lexítimos, presentes ou futuros, expostos aos riscos da navegación marítima. A inexistencia de interese determinará a nulidade do contrato, sen prexuízo do disposto no artigo 422.

2. Os pactos contractuais en que se estableza unha presunción da existencia do interese admitirán, en todo caso, proba en contrario.

Artigo 409. *Enumeración dos intereses.*

Poderán, en concreto, ser obxecto do seguro marítimo os intereses:

a) Nos buques, embarcacións e artefactos navais, mesmo en construción ou desmantelamento.

b) No frete.

c) No cargamento.

d) Na responsabilidade civil derivada do exercicio da navegación.

e) En calquera outro interese patrimonial lexítimo exposto aos riscos da navegación marítima.

Artigo 410. *Interese no buque.*

O seguro do buque comprende o interese sobre as súas partes integrantes, pertenzas e accesorios.

Artigo 411. *Interese no frete.*

1. O seguro do frete comprende o prezo polo transporte de mercadorías ou pasaxeiros, tanto en curso de realización como esperado. Inclúe tamén o beneficio que deriva para o transportista do transporte das súas propias mercadorías.

2. O valor asegurable do frete vén dado polo seu importe bruto.

Artigo 412. *Titular do interese.*

O contrato de seguro enténdese concertado por conta de quen resulte titular do interese no momento do sinistro.

Sección 2.^a Do valor asegurado, do seguro múltiple e do coaseguro

Artigo 413. *Valor do interese e suma asegurada.*

1. Se, no momento da produción do sinistro, a suma asegurada é inferior ao valor do interese, o asegurador indemnizará o dano causado na mesma proporción en que aquela cobre o interese asegurado.

2. Se a suma asegurada supera o valor do interese asegurado, calquera das partes poderá exixir a redución da suma e da prima, e o asegurador deberá restituír o exceso das primas percibidas. De se producir o sinistro, o asegurador indemnizará o dano efectivamente causado.

3. Cando o sobreseguro previsto no punto anterior se deba á mala fe do tomador ou do asegurado, o contrato será nulo. O asegurador de boa fe poderá, non obstante, reter as primas vencidas e as do período en curso.

Artigo 414. *Póliza estimada.*

No seguro de buques, embarcacións e artefactos navais presumirase que o valor declarado na póliza ou con posterioridade á celebración do contrato é un valor estimado vinculante para as partes do contrato, salvo dolo por parte do asegurado ou cando por erro sexa notablemente superior ao valor do interese.

Artigo 415. *Seguro múltiple.*

1. En caso de concorreren varios contratos de seguro sobre o mesmo risco e interese e durante idéntico período de tempo, fosen concertados polo mesmo tomador ou non, o asegurado non poderá en ningún caso recibir como indemnización unha cantidade superior ao importe real do dano. Respectando esta limitación, cada asegurador estará obrigado a indemnizar o dano ata o importe da suma asegurada na súa respectiva póliza.

Nestes casos, o tomador do seguro ou o asegurado deberán comunicar a cada asegurador os demais seguros que estipule. Se por dolo se omite esta comunicación e en caso de sobreseguro se produce o sinistro, os aseguradores non estarán obrigados a pagar a indemnización.

2. O asegurador que indemnizase terá acción contra os demais aseguradores para obrígalos a contribuír á cobertura do sinistro en proporción aos capitais asegurados por cada contrato.

3. Se o importe total das sumas aseguradas supera notablemente o valor do interese, calquera das partes do contrato poderá exixir a redución da suma asegurada e da prima, e o asegurador deberá restituír o exceso das primas percibidas.

Artigo 416. *Coaseguro.*

1. Cando mediante un ou varios contratos de seguro, referentes ao mesmo interese, risco e tempo, se produce unha repartición de cotas determinadas entre varios aseguradores, logo de acordo entre eles e o tomador, cada asegurador está obrigado ao pagamento da indemnización soamente en proporción á cota respectiva.

O asegurador que pagou unha cantidade superior á que lle corresponda poderá repetir contra o resto dos aseguradores.

Queda a salvo en todo caso o dereito de repetición dos coaseguradores fronte ao abridor no suposto de abuso de facultades.

2. O asegurador abridor do coaseguro estará lexitimado tanto activa como pasivamente, xudicial e extraxudicialmente, para a xestión ordinaria do contrato e para adoptar calquera decisión fronte ao asegurado polo que respecta ao sinistro e á súa liquidación, así como para efectuar as reclamacións contra os terceiros responsables do dano ou facer fronte ás dos terceiros prexudicados nos seguros de responsabilidade civil, sen que tal actuación supoña ningunha solidariedade entre os coaseguradores.

3. Considerarase abridor, se a póliza non o designa expresamente, o coasegurador que participe con maior cota no seguro.

Sección 3.^a Dos riscos da navegación

Artigo 417. Riscos cubertos.

O asegurador indemnizará o asegurado, nos termos fixados no contrato, polos danos que sufra o interese asegurado como consecuencia dos riscos da navegación.

Artigo 418. Exclusión dalgúns riscos.

Quedan excluídos da cobertura do seguro os seguintes riscos:

- a) A guerra, declarada ou non, civil ou internacional, o bloqueo e os apresamentos que resulten dela.
- b) A captura, o embargo ou a detención por orde dalgunha autoridade nacional ou estranxeira.
- c) A pirataría, o motín, o terrorismo e as situacións de alteración da orde pública.
- d) As folgas e os peches patronais.
- e) As explosións atómicas ou nucleares, as radiacións e as contaminacións radioactivas.

Artigo 419. Dolo e culpa do asegurado e dos seus dependentes.

1. O asegurador non responde dos danos causados ao interese asegurado por dolo do asegurado, sen que valla pacto en contrario. Tampouco responderá por culpa grave do asegurado, pero, se as partes acordan o contrario, quedará polo menos un dez por cento do dano a cargo do asegurado. Este mínimo do dez por cento é indispoñible para as partes.

2. A responsabilidade do asegurador polos danos ocasionados con dolo ou culpa grave polos dependentes do asegurado que desempeñen en terra funcións de xerencia ou dirección das cales dependa o estado de conservación ou de mantemento do obxecto asegurado rexerese polos criterios previstos no número 1 para o suposto de culpa grave do asegurado.

3. O asegurador responderá dos sinistros causados por dolo ou culpa dos demais dependentes do asegurado.

Artigo 420. Vicio propio.

Quedan excluídos da cobertura os danos que teñan por causa o vicio propio ou a natureza intrínseca do obxecto asegurado e os que teñan por causa o desgaste e uso natural.

Sección 4.^a Da conclusión do contrato e deberes do contratante

Artigo 421. Proba do seguro.

O asegurador está obrigado a entregar ao tomador a póliza ou o documento ou certificado provisional de cobertura. Antes de que estes documentos sexan entregados, o

contrato pode ser probado por calquera medio que demostre a aceptación da cobertura polo asegurador.

Artigo 422. *Existencia de risco.*

1. O contrato de seguro celebrado con posterioridade ao sinistro ou cesación do risco é nulo sempre que algunha das partes coñecese tal circunstancia. Presúmese coñecida esta circunstancia no caso de que a noticia dela for de público coñecemento no lugar onde se celebrou o contrato ou no cal residen o asegurador ou o tomador.

2. Porén, se o contrato se celebrou sobre boas ou malas noticias, só será nulo cando se demostre que o tomador coñecía o sinistro ou o asegurador a cesación do risco.

Artigo 423. *Declaración do risco.*

1. O tomador do seguro deberá declarar ao asegurador, antes da conclusión do contrato, todas as circunstancias que coñeza, ou que razoablemente deba de coñecer, que poidan influír sensiblemente na apreciación do risco por un asegurador prudente. Se o contrato se celebra por conta doutra persoa, o deber de declaración estenderase ás circunstancias coñecidas ou debidas de coñecer por esta.

2. Durante o curso do contrato o tomador do seguro ou o asegurado deberá comunicar ao asegurador, tan pronto como lle sexa posible, todas as circunstancias que agraven o risco e sexan de tal natureza que, de teren sido coñecidas por este no momento da perfección do contrato, non o tería celebrado ou o tería concluído en condicións máis gravosas.

Artigo 424. *Efectos da inexactitude ou reticencia.*

1. A declaración incompleta ou inexacta das circunstancias a que se refire o artigo anterior dá dereito ao asegurador a resolver o contrato no prazo dun mes, contado desde o coñecemento da reserva ou inexactitude. Corresponderán ao asegurador, salvo que concorra dolo ou culpa grave pola súa parte, as primas relativas ao período en curso no momento da resolución.

2. Se o sinistro sobrevén antes de que ao asegurador lle chegue o coñecemento da reticencia ou inexactitude, ou antes de que transcorra o prazo sinalado no punto anterior, a prestación do asegurador reducirase proporcionalmente á diferenza entre a prima convida e a que se tería aplicado de se ter coñecido a entidade do risco. Non obstante, quedará liberado o asegurador de toda prestación se mediou dolo ou culpa grave do tomador ou do asegurado.

Artigo 425. *Pagamento da prima.*

1. O tomador do seguro está obrigado ao pagamento da prima nas condicións estipuladas na póliza ou no certificado. Se se pactaron primas periódicas, a primeira delas será exixible unha vez asinado o contrato. O lugar do pagamento será o do domicilio do tomador, sempre que non se determine un distinto na póliza.

2. A falta de pagamento da prima ou dalgunha das fraccións de prima ou das primas periódicas permítelle ao asegurador resolver o contrato ou suspender os seus efectos ata que se aboe. A resolución ou suspensión producirase un mes despois de que o tomador fose requirido ao pagamento da prima. Non obstante, tratándose da falta de pagamento da prima única, da primeira fracción de prima ou da primeira das primas periódicas, o asegurador non responde dos sinistros acaecidos antes do pagamento, aínda que non mediase requirimento de pagamento.

3. Cando o asegurador emitise nos seguros de mercadorías un certificado de cobertura, non poderá opoñer a falta de pagamento da prima ao comprador das mercadorías de boa fe a quen se entregase o dito certificado, sen que valla pacto en contrario.

Artigo 426. *Comunicación do sinistro.*

O asegurado ou o tomador do seguro deberán comunicar ao asegurador ou ao comisario de avarías designado na póliza o acaecemento do sinistro no prazo de sete días, contados a partir do momento en que o coñezan. A omisión ou atraso desta comunicación producirá a perda do dereito á indemnización só se concorre dolo ou culpa grave do asegurado ou do tomador. En caso de negligencia ou de atraso culposo na omisión ou tardía comunicación do sinistro, o asegurador terá dereito a ser indemnizado polos danos e perdas que se lle causaron por isto, sen que valla pacto que pretenda impoñer ao asegurado peor situación.

Artigo 427. *Deber de evitar ou minorar o dano.*

1. O tomador do seguro ou o asegurado e os seus dependentes deben empregar todas as medidas razoables ao seu alcance para salvar ou recobrar os efectos asegurados e, en xeral, para evitar ou diminuír o dano consecuencia do sinistro.

2. O asegurador poderá intervir na decisión e adopción de tales medidas, sen que a súa conduta prexulgue, en ningún caso, a aceptación de responsabilidade polo sinistro.

3. O asegurador responde, nos termos fixados no contrato, dos gastos realizados razoablemente polo tomador do seguro, o asegurado e os seus dependentes en cumprimento do deber establecido no primeiro punto deste precepto, así como dos danos causados ao obxecto asegurado.

Artigo 428. *Transmisión do interese asegurado.*

1. Nos seguros de buques e artefactos navais, doutros intereses do armador ou navieiro ou da súa responsabilidade, o alleamento do buque ou o cambio de titular na súa xestión náutica provoca a extinción do contrato de seguro, a non ser que o asegurador aceptase expresamente por escrito a súa continuación.

2. No seguro de mercadorías, a transmisión da propiedade destas non debe ser comunicada ao asegurador, e o adquirente subrogarase no contrato de seguro.

Sección 5.^a Da indemnización

Artigo 429. *Obriga de indemnizar.*

1. En caso de sinistro cuberto polo contrato de seguro, o asegurador está obrigado a indemnizar o asegurado nas condicións estipuladas na póliza, salvo nos supostos de exclusión de responsabilidade previstos no artigo 419.

2. Corresponderá ao asegurado a proba da existencia e do alcance do dano.

Artigo 430. *Contía da indemnización.*

1. A indemnización do asegurador comprenderá o valor dos danos materiais que sufra o obxecto asegurado ata o límite da suma asegurada e as seguintes coberturas complementarias:

- a) O importe da contribución á avaría grossa por conta do interese asegurado.
- b) A parte que corresponda a tal interese nunha remuneración por salvamento.
- c) Os gastos razoables efectuados polo tomador do seguro, polo asegurado e polos seus dependentes para minorar o dano.

2. Na indemnización das coberturas complementarias enumeradas no punto anterior, o asegurador poderá aplicar tamén, se é o caso, a regra proporcional. As partes, de común acordo, poderán excluír na póliza ou con posterioridade á celebración do contrato a aplicación da regra proporcional.

Artigo 431. *Exclusión da substitución.*

O asegurador non poderá ser obrigado a substituír ou reparar os obxectos asegurados.

Artigo 432. *Danos e perdas excluídos.*

Quedan excluídos da indemnización:

a) Os prexuízos derivados do sinistro, tales como atrasos, demoras, paralizacións, perdas de mercado, diferenzas de cambio, lucro cesante e, en xeral, calquera dano indirecto, salvo os expresamente incluídos nesta lei.

b) Os danos e perdas ocasionados polo obxecto asegurado a persoas, salvo que a responsabilidade conseguinte sexa obxecto do seguro.

Artigo 433. *Accións de avaría e de abandono.*

1. A liquidación do sinistro realizarase pola acción de avaría ou pola acción de abandono.

2. A elección dun ou doutro procedemento correspóndelle ao asegurado. Malia isto, o dereito do asegurado ao abandono só existirá nos casos establecidos nos artigos 449 e 461.

Artigo 434. *Declaración de abandono.*

1. A declaración de abandono deberase notificar por escrito ao asegurador. O asegurado manifestará a existencia de calquera outro seguro ou de dereitos reais constituídos sobre as cousas obxecto do abandono.

2. A omisión das circunstancias enunciadas no punto anterior facultan o asegurador para suspender o pagamento da indemnización ata que lle sexan comunicadas polo asegurado.

Artigo 435. *Aceptación expresa ou presunta do abandono.*

1. O abandono non poderá ser parcial nin condicionado e comprenderá a totalidade das cousas obxecto do interese asegurado.

2. A aceptación do abandono pode ser expresa ou presunta. Entenderase producido o abandono se o asegurador non o rexeita no prazo dun mes contado desde a recepción da declaración.

Artigo 436. *Efectos do abandono.*

1. O abandono aceptado polo asegurador ou, no seu defecto, declarado xudicialmente válido, transmítelle ao asegurador a propiedade das cousas aseguradas. Esta transmisión retrotráese ao momento en que o asegurador recibiu a declaración de abandono. Porén, poderase pactar validamente na póliza o dereito do asegurador a renunciar á transmisión da propiedade das cousas aseguradas ou dos seus restos.

2. A aceptación do abandono polo asegurador ou, se é o caso, a declaración xudicial da validez do abandono, obrigan o asegurador ao pagamento do importe total da suma asegurada.

Artigo 437. *Liquidación do sinistro e pagamento da indemnización.*

1. O asegurador deberá practicar a liquidación do sinistro no prazo fixado na póliza, que non poderá ser superior a un mes contado desde:

a) A aceptación expresa ou presunta do abandono ou da declaración xudicial da súa validez.

b) A aceptación do sinistro polo asegurador nos casos de liquidación pola acción de avaría. O asegurador, no prazo dun mes contado desde que o asegurado achegou a proba do dano e das súas causas, deberá aceptar o sinistro ou manifestar que o rexeita, a non ser que o procedemento pericial requira un prazo máis amplo para a pescuda das causas ou que sexa necesaria para a liquidación do sinistro a achega de ulterior documentación por parte do asegurado.

2. Practicada a liquidación do sinistro, o asegurador fará efectiva a indemnización no prazo de quince días desde que o asegurado manifestase a súa conformidade con esa liquidación. A demora no pagamento obrigará o asegurador ao aboamento dos xuros legais calculados sobre o importe da indemnización a partir do momento en que o asegurador manifestou o seu rexeitamento ao abandono ou á avaría.

3. No caso de diverxencia entre o asegurador e o asegurado sobre a contía da indemnización, o asegurado terá dereito á entrega, no prazo de quince días desde que o asegurado manifeste a súa falta de conformidade, da cantidade fixada polo asegurador, sen que a percepción desa cantidade lle impida ao asegurado a reclamación xudicial da suma superior que, ao seu xuízo, debería alcanzar a indemnización.

4. Asegurador e asegurado poderán pactar, antes ou despois do sinistro, que a liquidación deste a efectúe un liquidador de avarías nomeado de mutuo acordo. A liquidación así practicada será vinculante para ambas as partes, salvo que algunha delas a impugne xudicialmente no prazo de trinta días desde a súa notificación.

5. Pagada a indemnización polo asegurador, de acordo co contrato de seguro, este subrogarase nos dereitos e accións que correspondan ao asegurado ata o límite da indemnización, contra quen sexa responsable do sinistro ou da agravación das súas consecuencias ou de ambos.

O asegurador non poderá exercer en prexuízo do asegurado os dereitos en que se subrogase. O asegurado responderá dos prexuízos que, polos seus actos ou omisións, lle poida causar ao asegurador no seu dereito a subrogarse.

O asegurador non terá dereito á subrogación contra ningunha das persoas cuxos actos ou omisións dean orixe á responsabilidade do asegurado, de acordo coa lei, nin contra o causante do sinistro que sexa, respecto do asegurado, parente en liña directa ou colateral dentro do terceiro grao civil de consanguinidade, pai adoptante ou fillo adoptivo que convivan co asegurado. Esta norma non terá efecto se a responsabilidade provén de dolo ou se a responsabilidade está amparada mediante un contrato de seguro. Neste último suposto, a subrogación estará limitada no seu alcance de acordo cos termos do dito contrato.

En caso de concorrencia de asegurador e asegurado fronte a terceiro responsable, o recobramento obtido repartirase entre ambos en proporción ao seu respectivo interese.

A exoneración de responsabilidade do terceiro causante do dano pactada polo asegurado ou polo tomador co dito terceiro non será opoñible ao asegurador, a menos que tal exoneración fose expresamente aceptada por este, consignándoa na póliza de seguros.

Sección 6.^a Da prescripción

Artigo 438. Prescripción.

Os dereitos derivados do contrato de seguro prescriben no prazo de dous anos a partir do momento en que se puideron exercer.

CAPÍTULO III

Das disposicións especiais dalgunhas clases de seguros*Sección 1.^a Do seguro de buques***Artigo 439. Seguro por tempo ou por viaxe.**

O seguro de buques pódese contratar xa sexa para unha viaxe xa sexa para varias sucesivas, ou ben para un tempo determinado.

Artigo 440. Comezo e fin da cobertura no seguro por viaxe.

1. Se o seguro se contrata para unha ou varias viaxes, a responsabilidade do asegurador comeza no momento de recibir a carga a bordo e termina ao concluír a descarga e, en todo caso, aos quince días desde a súa chegada ao porto de destino.

2. Se a viaxe se realiza en lastre, a responsabilidade do asegurador comeza ao levar áncoras ou desamarrar no porto de saída e termina cando o buque fondea ou amarra no porto de destino.

Artigo 441. Comezo e fin da cobertura no seguro por tempo.

1. Se o seguro se contrata por tempo, a responsabilidade do asegurador comeza ás cero horas do día seguinte ao da celebración do contrato e remata ás vinte e catro horas do último día.

2. Para os efectos previstos no punto anterior, terase en conta o horario vixente no lugar onde se celebrou o contrato.

Artigo 442. Prórroga da cobertura no seguro por tempo.

1. Se, cando remate o prazo pactado, o buque se encontra no mar, en perigo, ou en porto de refuxio natural ou escala, o seguro queda prorrogado ata o momento en que chegue ao porto de destino, e o tomador do seguro aboará a proporción da prima correspondente ao tempo de prórroga.

2. A póliza poderá establecer que para que opere a prórroga prevista no punto anterior será necesaria a notificación do asegurado ao asegurador das circunstancias previstas nel.

Artigo 443. Responsabilidade por abordaxes.

1. O seguro de buques cobre a responsabilidade civil do armador polos danos e perdas causados a outro buque, embarcación ou artefacto naval e aos seus cargamentos en caso de abordaxe. Esta cobertura é complementaria da dos propios danos do buque.

2. A póliza poderá estender a cobertura do asegurador á responsabilidade civil do armador polos danos e perdas producidos por choque con plataformas fixas ou con outras obras ou instalacións.

Artigo 444. Navegabilidade do buque.

O asegurado deberá manter a navegabilidade do buque, embarcación ou artefacto naval asegurado durante toda a duración da cobertura.

Artigo 445. Vicios ocultos.

O asegurador non responde dos danos que sufra o buque asegurado como consecuencia dun vicio oculto deste. Enténdese por vicio oculto aquel que non se poida descubrir empregando os medios razoablemente exixibles a un armador.

Artigo 446. *Subrogación contra os membros da dotación.*

O asegurador non poderá exercer os dereitos en que se subroga, en caso de sinistro, contra os membros da dotación do buque asegurado, salvo que estes causasen o sinistro dolosamente.

Artigo 447. *Reconstitución automática do capital asegurado.*

A responsabilidade do asegurador alcanza a totalidade da suma asegurada en cada sinistro que se produza durante a vixencia do contrato, sen prexuízo do dereito do asegurador a exixir despois de cada sinistro o complemento de prima que fose pactado.

Artigo 448. *Novo a vello.*

Na indemnización de danos do buque o asegurador non practicará deducións de novo a vello.

Artigo 449. *Casos de abandono.*

O asegurado poderá exercer o dereito ao abandono nos seguintes casos:

- a) Perda total do buque.
- b) Inhabilitación definitiva para navegar ou imposibilidade de reparar o buque.
- c) Cando o importe das reparacións alcance o valor da suma asegurada da póliza. Para efectos deste cálculo, sumaranse ao importe das reparacións as contribucións a cargo do buque na avaría grosa ou no salvamento.
- d) A perda do buque por falta de noticias no prazo de noventa días. A perda entenderase verificada o último día do prazo citado, que se contará a partir do día en que se recibiron as últimas noticias.

Artigo 450. *Prazo de abandono.*

1. A declaración de abandono deberase presentar ao asegurador dentro do prazo de noventa días contados desde a data do sinistro. No caso da alínea d) do artigo anterior, o prazo contarase unha vez transcorridos os outros noventa días sinalados nel.
2. Pasados os prazos indicados no punto anterior, o asegurado só poderá reclamar a indemnización mediante a acción de avaría.

Artigo 451. *Primas e extornos.*

1. No seguro por viaxe, o asegurador adquire o dereito á prima desde o inicio da viaxe. No seguro por tempo, o asegurador adquire o dereito á prima desde que comeza a correr o prazo fixado.
2. En calquera caso, todo extorno da prima se entende subordinado a que o buque non fose abandonado ao asegurador, conforme o previsto no artigo 449, ou non se producise unha perda total cuberta polo contrato.

Artigo 452. *Subsidiariedade.*

As regras desta sección aplicaranse ao seguro do frete e a outros intereses do armador ou navieiro en canto sexan compatibles coa súa propia natureza e o consintan as cláusulas acordadas polas partes.

*Sección 2.ª Do seguro de mercadorías**Artigo 453. Fases non marítimas do transporte.*

As normas reguladoras do seguro de mercadorías aplicaranse tanto ao transporte marítimo como a aquelas fases do transporte realizado por outros modos, sempre que sexan accesorias da viaxe marítima.

Artigo 454. Valoración do interese.

1. Con suxeición ao pactado polas partes, o valor asegurable das mercadorías fixarase tendo en conta o seu valor en orixe incrementado co dos gastos do seu transporte e alfándega.

2. O valor sinalado no punto anterior poderase incrementar co importe do beneficio esperado. Para asegurar unha marxe de beneficio superior ao dez por cento do valor en orixe das mercadorías, será necesario declaralo así expresamente na póliza ou certificado.

Artigo 455. Momento inicial e final da cobertura.

A cobertura das mercadorías iníciase no momento de deixar terra para o seu embarque, e finaliza cando estean en terra no porto de destino.

Artigo 456. Cláusula de almacén a almacén.

Cando o contrato de seguro conteña a cláusula de «almacén a almacén» ou similar, a cobertura esténdese desde o momento en que as mercadorías abandonan o almacén de orixe no lugar fixado na póliza ata que chegan ao de destino no lugar determinado na póliza.

Artigo 457. Mercadorías en viaxe.

Se o seguro se contrata sobre mercadorías en viaxe, a cobertura comeza ás cero horas do día da conclusión do contrato.

Artigo 458. Póliza flotante.

1. No seguro contratado mediante póliza flotante, presúmese a obriga do asegurado de aplicar a esta todos os embarques definidos na póliza que realice durante o seu prazo de vixencia, así como a cobertura automática de tales expedicións polo asegurador.

2. A póliza deberá expresar o capital máximo que o asegurador acepta garantir para cada expedición.

Artigo 459. Deber de aviso na póliza flotante.

1. A póliza flotante expresará o prazo de que dispón o asegurado para comunicarlle ao asegurador unha expedición en curso, entendéndose que este prazo non será inferior a corenta e oito horas contado desde o momento en que o asegurado tivo noticia da expedición.

2. O incumprimento deste deber de aviso libera o asegurador da súa obriga de cubrir a expedición concreta de que se trate, sen prexuízo do seu dereito a reclamar a prima ou primas correspondentes a ela. Ademais, o asegurador poderá resolver o contrato aínda que tal resolución non terá efecto con respecto ás expedicións notificadas anteriores á declaración da resolución.

Artigo 460. *Extensión da cobertura durante a viaxe.*

1. As mercadorías aseguradas estarán cubertas polo contrato durante toda a viaxe, incluíndo transbordos, operacións de carga e descarga en portos de tránsito ou arribada e estadia en peirao ou almacén nestes, sen prexuízo do deber do asegurado de lle comunicar tales circunstancias ao asegurador desde o momento en que as coñecese e do pagamento da sobreprima que en cada caso puiden corresponder.

2. Quedarán tamén cubertos os cambios de viaxe ou ruta alleos á vontade do asegurado, e neste caso manterase o deber de comunicación e o de pagamentos de sobreprima previstos no punto anterior.

Artigo 461. *Casos de abandono.*

Poderá o asegurado abandonar as mercadorías aseguradas nos seguintes casos:

- a) Perda total das mercadorías.
- b) Avarías cuxo importe, máis o custo de reacondicionamento e reexpedición a destino, alcance o valor das mercadorías establecido na póliza. Para efectos deste cálculo, sumárase ao importe das reparacións as contribucións a cargo da mercadoría na avaría grosa ou no salvamento.
- c) Perda do buque transportista de acordo co artigo 449.d).
- d) Perda ou innavegabilidade sobrevida ao buque durante a viaxe, se as mercadorías non puideron ser reexpedidas a destino no prazo de noventa días ou no que fixe a póliza, contado desde a perda ou a innavegabilidade.

Artigo 462. *Prazo de abandono.*

A declaración de abandono será realizada polo asegurado dentro dos sesenta días seguintes ao da produción das circunstancias que para cada caso establece o artigo anterior. Transcorrido o dito prazo, o asegurado só poderá reclamar a indemnización mediante a acción de avaría.

Sección 3.^a Do seguro de responsabilidade civil

Artigo 463. *Ámbito das normas.*

As normas reguladoras dos seguros de responsabilidade civil aplicaranse non soamente aos desta clase senón tamén ás coberturas do risco de nacemento de determinadas obrigas de indemnizar a terceiros incluídas en seguros marítimos doutra clase.

Artigo 464. *Seguro obrigatorio.*

Os seguros obrigatorios de responsabilidade civil exixidos por esta lei regularanse, en primeiro lugar, polas súas normas particulares e, no seu defecto, polo previsto nesta sección.

Artigo 465. *Obriga do asegurador e acción directa.*

A obriga do asegurador de indemnizar nesta clase de seguros existe desde que xorde a responsabilidade do seu asegurado ante o terceiro prexudicado. Este último terá acción directa contra o asegurador para exixirille o cumprimento da súa obriga. Será inválido calquera pacto contractual que altere o disposto neste artigo.

Artigo 466. *Límite da cobertura.*

O asegurador responde como máximo ata o límite da suma asegurada por cada un dos feitos que orixinen a súa responsabilidade ocorridos durante a vixencia do contrato.

Artigo 467. *Limitacións de responsabilidade indemnizatoria.*

O asegurador poderá opoñer ao prexudicado as mesmas excepcións que lle corresponderían ao seu asegurado, e especialmente as limitacións cuantitativas de responsabilidade de que este último gozase de acordo coa lei aplicable ou co contrato do cal derivase a responsabilidade.

TÍTULO IX

Especialidades procesuais

CAPÍTULO I

Das especialidades de xurisdición e competencia

Artigo 468. *Cláusulas de xurisdición e arbitraje.*

Sen prexuízo do previsto nos convenios internacionais vixentes en España e nas normas da Unión Europea, serán nulas e teranse por non postas as cláusulas de submisión a unha xurisdición estranxeira ou arbitraje no estranxeiro, contidas nos contratos de utilización do buque ou nos contratos auxiliares da navegación, cando non fosen negociadas individual e separadamente.

En particular, a inserción dunha cláusula de xurisdición ou arbitraje no condicionado impreso de calquera dos contratos a que se refire o parágrafo anterior non evidenciará, por si soa, o cumprimento dos requisitos exixidos nel.

Artigo 469. *Criterios de atribución de competencia.*

1. Salvo que as partes introducisen validamente unha cláusula de xurisdición exclusiva ou unha cláusula de arbitraje, segundo o establecido neste capítulo, aplicaranse os criterios previstos neste artigo.

2. Nos contratos de utilización do buque serán competentes, á elección do demandante, os tribunais do:

- a) Domicilio do demandado.
- b) Lugar de celebración do contrato.
- c) Porto de carga ou descarga.

3. Nos contratos auxiliares da navegación serán competentes, á elección do demandante, os tribunais do:

- a) Domicilio do demandado.
- b) Lugar de celebración do contrato.
- c) Lugar de prestación dos servizos.

4. Para coñecer da impugnación da liquidación de avaría grosa, tanto a efectuada privadamente como a realizada por un notario de acordo co correspondente expediente de certificación pública, será competente o tribunal do lugar de finalización do transporte ou o do lugar de arribada do buque, se este último fose distinto.

CAPÍTULO II

Do embargo preventivo de buques

Artigo 470. *Natureza e regulación da medida.*

1. A medida cautelar de embargo preventivo de buques, tanto nacionais como estranxeiros, regularase polo Convenio internacional sobre o embargo preventivo de buques, feito en Xenebra o 12 de marzo de 1999, polo disposto nesta lei e,

supletoriamente, polo establecido na Lei 1/2000, do 7 de xaneiro, de axuízamento civil. A dita medida comportará necesariamente a inmovilización do buque no porto onde se encontre.

2. En ningún caso se poderá solicitar o embargo preventivo para asegurar a execución dunha sentenza xa recaída ou dun laudo arbitral xa ditado.

3. As disposicións previstas neste capítulo son de aplicación ás embarcacións.

Artigo 471. *Competencia.*

1. Será competente para decretar o embargo preventivo dun buque o tribunal que teña competencia obxectiva para coñecer da pretensión principal ou o do porto ou lugar en que se encontre o buque ou aquel ao cal se espera que o buque arribe, á elección do demandante que solicita a adopción da medida cautelar. Non obstante, se o buque non chega ao porto esperado, o tribunal do dito porto perderá a súa competencia.

2. Cando, ordenado o embargo preventivo dun buque, sexa outro tribunal español o competente para coñecer o fondo do asunto, manterase a medida acordada sempre que a demanda se interpoña dentro do prazo fixado polo xuíz en función das circunstancias do caso.

Artigo 472. *Embargo por créditos marítimos.*

1. Para decretar o embargo preventivo dun buque por crédito marítimo, que se define no artigo 1 do Convenio internacional sobre o embargo preventivo de buques, abondará con que se alegue o dereito ou créditos reclamados, a causa que os motive e a embargabilidade do buque.

2. O xuíz exixirá en todo caso garantía en cantidade suficiente para responder dos danos, prexuízos e custas que se poidan ocasionar. Esta fianza poderá ser de calquera das clases que recoñece o dereito, incluído o aval bancario.

Unha vez fixada esa garantía, que como mínimo será do 15 por cento do importe do crédito marítimo alegado, o tribunal poderá revisar a súa contía, de oficio ou por instancia de parte, en atención ao porte e ás dimensións do buque, ao custo derivado da estadía do buque no porto, ao seu prezo de mercado por día, a se está ou non suxeito a liña regular, a se está ou non cargado, así como aos seus compromisos contractuais.

Artigo 473. *Embargo por outros créditos.*

1. O embargo de buques españois que se encontren materialmente dentro da xurisdición española, practicado por solicitude de persoas que teñan a súa residencia habitual ou o seu establecemento principal en España, ou de quen adquirise o crédito que se ventila por cesión ou subrogación delas, poderá ser acordado tanto por créditos marítimos como por calquera outro dereito ou crédito contra o debedor a que pertenza o buque ou buques cuxa traba se solicita.

Os buques españois tamén poderán ser embargados polo órgano administrativo competente conforme o previsto na normativa específica que resulte de aplicación.

2. Nos embargos a que se refire o punto anterior, a inmovilización poderá ser substituída, ao xuízo do órgano xurisdiccional ou administrativo competente, pola anotación no Rexistro de Bens Mobles da medida e, se é o caso, da prohibición de allear.

3. O embargo dos buques que enarboren pavillón dun Estado que non sexa parte no Convenio internacional sobre o embargo preventivo de buques, feito en Xenebra o 12 de marzo de 1999, rexerase polas disposicións do dito convenio, coa excepción de que poderán ser embargados tanto por créditos marítimos como por calquera outro crédito.

Artigo 474. *Embargo preventivo e sometemento á xurisdición estranxeira.*

Procederá tamén o embargo preventivo dun buque para os efectos de obter unha garantía aínda que, en virtude da existencia no contrato ou outro documento dunha cláusula de arbitraje ou dunha cláusula de xurisdición, o crédito marítimo polo cal se

solicita o embargo deba someterse ao coñecemento dunha xurisdición estranxeira ou dun tribunal arbitral.

Artigo 475. *Buques embargables.*

Todo buque respecto ao cal se alegue un crédito marítimo poderá ser embargado nos termos e co alcance do Convenio internacional sobre o embargo preventivo de buques.

Artigo 476. *Tramitación procesual da medida de embargo.*

Presumirase que no embargo de buques concorren o perigo por mora procesual e a urxencia de que tratan os artigos 728, 730.2 e 733.2 da Lei de axuízamento civil.

Artigo 477. *Execución do embargo.*

1. Acordado o embargo, o tribunal dará traslado da resolución polo medio máis rápido ao capitán marítimo do porto en que se encuentre o buque ou ao cal se espera que arribe, quen adoptará as medidas necesarias para a detención e prohibición de saída do buque. Para tal fin, a dita Administración marítima poderá retirar e reter a documentación do buque, así como solicitar a colaboración da autoridade portuaria, das forzas e corpos de seguridade e das entidades públicas dedicadas á vixilancia de costas, que quedarán obrigados a prestar a colaboración requirida de acordo coas súas respectivas atribucións.

2. O disposto neste capítulo non afecta os dereitos ou facultades que, de acordo coa lexislación administrativa e cos convenios internacionais aplicables, correspondan ás administracións públicas e portuarias para reter un buque ou impedir doutro modo que se faga ao mar dentro da súa xurisdición.

Artigo 478. *Notificación do embargo.*

Unha vez acordado e verificado o embargo, e garantida a traba, notificaráselle ao capitán ou ao consignatario do buque, con entrega de copia da demanda formulada e do auto que o acorda.

Artigo 479. *Xurisdición sobre o fondo do litixio.*

Naqueles casos en que, de acordo co disposto no artigo 7 do Convenio internacional sobre o embargo preventivo de buques, os tribunais españois non resulten competentes para coñecer sobre o fondo do asunto relativo a un buque embargado en España, o tribunal que practicou o embargo deberá, de oficio ou por instancia de parte, fixar un prazo non menor de trinta días nin maior de noventa para que o titular do crédito marítimo acredite o inicio dun procedemento ante o tribunal xudicial ou arbitral competente. Se non se inicia o procedemento dentro do prazo fixado, o xuíz acordará, por instancia de parte, a liberación do buque embargado ou a cancelación da garantía prestada.

CAPÍTULO III

Da venda forzosa de buques

Artigo 480. *Regulación.*

A venda forzosa do buque axustarase ao previsto na Lei de axuízamento civil ou na normativa administrativa que resulte de aplicación para a poxa dos bens mobles suxeitos a publicidade rexistral en todo o non previsto no Convenio internacional sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval, feito en Xenebra o 6 de maio de 1993, e nesta lei.

Artigo 481. *Notificación da venda forzosa.*

Antes de proceder á venda forzosa do buque, a autoridade xudicial ou administrativa competente notificará esta venda:

a) Ao rexistrador titular do Rexistro de Bens Mobles, así como á autoridade competente encargada da inscrición do buque no Estado que o autorizase a enarbora temporalmente o seu pavillón, se for o caso.

b) Á persoa que teña inscrita ao seu favor a propiedade do buque.

c) A todos os titulares das hipotecas ou gravames inscritos que non fosen constituídos ao portador.

d) A todos os titulares das hipotecas ou gravames inscritos constituídos ao portador e dos privilexios marítimos enumerados no artigo 4 do Convenio internacional sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval, sempre que o xuíz ou órgano administrativo competente recibise notificación dos seus respectivos créditos.

Artigo 482. *Prazo e contido da notificación.*

1. A notificación a que se refire o artigo anterior deberase efectuar, polo menos, con trinta días de antelación á data prevista para a venda forzosa e expresará:

a) A data e o lugar da venda forzosa, así como as circunstancias relativas á venda forzosa ou ao proceso conducente a esta que a autoridade xudicial ou administrativa que entenda do proceso considere suficientes para protexer os intereses das persoas que deban ser notificadas.

b) Se a data e o lugar da venda forzosa non se pode determinar con certeza, notificaráselle a data aproximada e o lugar previsto para a venda forzosa, así como as circunstancias indicadas no parágrafo anterior. Non obstante, cando estes datos cheguen a ser coñecidos, procederase a notificar a data e o lugar efectivos da venda forzosa cunha antelación mínima de sete días respecto á data prevista para a venda.

2. A notificación farase por escrito ás persoas interesadas que se indican no artigo anterior, se son coñecidas, a través dos medios establecidos na Lei de axuizamento civil ou na normativa administrativa, segundo se trate dunha venda xudicial ou administrativa, respectivamente, por correo certificado, por medios electrónicos ou por calquera outro medio idóneo que permita obter constancia da súa recepción, mesmo cando a persoa a quen se vai notificar teña o seu domicilio fóra de España.

Así mesmo, e naqueles casos en que o exixan os tratados aplicables, a notificación practicarase por medio de anuncios publicados en dous xornais de ámbito nacional e, ademais, poderanse inserir os edictos noutras publicacións se a autoridade xudicial ou administrativa que proceda á venda forzosa o considera conveniente.

Artigo 483. *Terzarías de mellor dereito.*

1. Os titulares de créditos marítimos privilexiados poderán comparecer e formular as correspondentes terzarías de mellor dereito na forma e cos efectos previstos nos artigos 614 a 620 da Lei de axuizamento civil.

2. O anteriormente establecido aplicarase tamén en calquera procedemento xudicial de execución de hipoteca naval.

3. A interposición de terzarías de mellor dereito no procedemento administrativo de constrinximento rexerese polo disposto na súa normativa específica.

Artigo 484. *Efectos da venda forzosa.*

1. Como consecuencia da venda forzosa do buque, todas as hipotecas e gravames inscritos, salvo aqueles en que o comprador se subroga co consentimento dos acredores, así como todos os privilexios e outras cargas de calquera xénero que poidan

recaer sobre o buque, quedarán sen efecto e, se é o caso, deberá ordenarse a súa cancelación.

2. Non será de aplicación o disposto nos artigos 666, 668.3, 670 e 672 da Lei de axuízamento civil sobre taxación e declaración de cargas e sobre cargas e gravames.

Artigo 485. *Realización por persoa ou entidade especializada.*

Será de aplicación na venda xudicial de buques o disposto no artigo 641 da Lei de axuízamento civil.

Artigo 486. *Destino da suma obtida na poxa ou venda directa do buque.*

1. Co produto da venda pagaranse, en primeiro lugar, as custas procesuais e os gastos orixinados polo embargo preventivo ou pola execución e subseguinte venda do buque. Tales custas e gastos inclúen, entre outros, os gastos de conservación do buque e a manutención da dotación, así como os soldos e outras cantidades, e os gastos a que se refire o artigo 4.1.a) do Convenio internacional sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval, devindicadas desde o momento do embargo preventivo ou desde o inicio da execución.

2. O sobrante repartirase de conformidade co disposto no Convenio internacional sobre os privilexios marítimos e a hipoteca naval. Unha vez satisfeitos todos os créditos, o saldo, se o houber, entregaráselle ao propietario e será libremente transferible.

CAPÍTULO IV

Do procedemento para limitar a responsabilidade por créditos marítimos

Artigo 487. *Competencia.*

1. Será competente para coñecer da constitución do fondo de limitación de responsabilidade o xuíz do mercantil que estea coñecendo de calquera reclamación limitable que fose presentada contra o titular do dereito a limitar.

2. No suposto de que se pretenda invocar o dereito a limitar ante os órganos xudiciais españois fronte a reclamacións interpostas ante órganos xudiciais estranxeiros aplicarase o previsto na normativa da Unión Europea e nos tratados aplicables.

Artigo 488. *Invocación e prazo de constitución.*

1. Toda persoa que invoque nun procedemento civil o dereito a limitar a responsabilidade que nel se lle reclame deberá iniciar o trámite de constitución do fondo de limitación no prazo máximo de dez días desde a invocación.

2. Para tal fin presentará a solicitude de constitución do fondo, na forma que se determina nesta lei, ante o mesmo xulgado que coñece da reclamación, que a tramitará en peza separada do preito principal.

Artigo 489. *Invocación noutros procedementos.*

1. Cando a limitación se alegue nun procedemento xudicial penal, contencioso-administrativo ou do social ou nun procedemento administrativo, a solicitude de constitución do fondo presentarase ante o xulgado do mercantil do mesmo lugar, e acreditarase mediante testemuño ao xulgado do penal, do contencioso-administrativo ou do social ou órgano administrativo no mesmo prazo sinalado no artigo anterior.

Nestes casos, as sentenzas ou resolucións firmes ditadas naqueles procedementos non serán executables senón contra o fondo regularmente constituído.

2. O xulgado do mercantil competente tramitará neste caso a solicitude de acordo co disposto nesta lei e, no non previsto, polos trámites do xuízo verbal.

Artigo 490. *Contido da solicitude.*

A solicitude de constitución do fondo de limitación presentarase por escrito asinado polo avogado e o procurador, no cal se farán constar os feitos relevantes referentes á limitación que se invoca, xunto cos seguintes documentos:

- a) Documento que acredite o ingreso na conta do xulgado do importe da suma máxima de indemnización calculada de acordo coas normas previstas no capítulo III do título VII, segundo a natureza das reclamacións formuladas, incrementado polos seus xuros legais desde a data do accidente ata a de constitución. O ingreso poderase substituír por unha garantía suficiente a favor do xulgado outorgada por unha entidade financeira autorizada a operar en España.
- b) Copia auténtica do certificado de arqueo.
- c) Lista de tripulantes do buque no momento do accidente.
- d) No caso de que a limitación se refira a reclamacións por morte ou lesións dos pasaxeiros, certificado do número máximo de pasaxeiros que o buque está autorizado a transportar.
- e) Copia auténtica do certificado de navegabilidade do buque.
- f) Certificado da autoridade monetaria sobre a conversión en euros do dereito especial de xiro no momento de se constituír o fondo.
- g) Documento en que conste o cálculo do importe da limitación.
- h) Lista de acredores suxeitos a limitación, con indicación do seu domicilio, se se coñece, o título da súa reclamación e o seu importe estimado.

Artigo 491. *Admisión e emenda.*

1. O xuíz ditará auto de admisión da solicitude se se cumpren os requisitos anteriores; en caso contrario, concederalle ao solicitante un prazo de cinco días para emendar as omisións apreciadas.
2. O xuíz poderá rexeitar a solicitude se considera que a contía do fondo está mal calculada de acordo cos datos expostos; neste caso, sinalará o importe adecuado e outorgará, así mesmo, un prazo de cinco días para a súa emenda.

Artigo 492. *Auto de admisión e de denegación.*

1. No auto de admisión a trámite, o xuíz declarará constituído o fondo de limitación sen prexuízo das impugnacións que posteriormente se poidan presentar.
2. O testemuño do dito auto será título bastante para obter, en calquera outro procedemento xudicial ou administrativo derivado do mesmo accidente, o levantamento de calquera embargo ou outra medida cautelar sobre o buque ou outros bens propiedade da persoa titular do dereito a limitar. A mesma perda de accións producirase fronte a outros debedores do mesmo crédito en cuxo nome se constituíse o fondo.
3. Tales procedementos continuarán o seu trámite ata a sentenza, pero a súa execución contra as persoas beneficiadas pola limitación deberá forzosamente acumularse no expediente sobre integración e repartición do fondo.
4. Contra o auto que denegue a constitución do fondo o solicitante poderá recorrer en apelación.

Artigo 493. *Nomeamento de comisario-liquidador.*

1. No auto sinalado no artigo anterior, o xulgado acordará o nomeamento dun comisario-liquidador.
2. Os interesados poderán recusar o comisario-liquidador invocando as causas establecidas para os peritos na Lei de axuízamento civil.
3. O perito designado deberá aceptar o cargo no prazo de tres días mediante comparecencia ante o xulgado. Terá dereito, en concepto de honorarios e gastos, a unha retribución igual ao un por cento do fondo finalmente distribuído entre os acredores e

poderá pedir unha provisión de fondos para os gastos inmediatos, que deberá ser sufragada polo solicitante.

Artigo 494. *Formación de pezas e repartición provisional.*

1. O comisario-liquidador formará tres pezas separadas. A primeira dedicarase á regulación do estado pasivo do fondo, a segunda conterá todo o pertinente ao estado activo e a terceira será a peza de repartición.

2. O comisario-liquidador poderá propoñerlle ao xuíz, cando o considere conveniente, unha repartición provisional de parte do fondo. De o xuíz o aprobar, o comisario-liquidador poderá efectuar pagamentos adiantados, dentro dos límites que, se é o caso, se establezan, que serán sempre por conta do que proceda conforme a repartición definitiva.

Artigo 495. *Publicidade da formación dos estados.*

1. Unha firme o auto que declara constituído o fondo, o comisario-liquidador notificaralles a todos os acredores sinalados no escrito do solicitante, así como a cantos aparezan posteriormente, o inicio do procedemento e o seu dereito a insinuar o seu crédito e a ser parte no procedemento.

2. O auto publicarase no Boletín Oficial del Registro Mercantil e, se o comisario-liquidador o considera conveniente, noutros medios de comunicación.

3. As notificacións e demais incidencias relativas aos acredores, as súas reclamacións e títulos, a súa contía respectiva e a súa integración na masa serán ordenadas na peza primeira.

4. Aos acredores outorgaráselles un prazo de trinta días para que presenten os seus títulos ou xustificantes do crédito. Este prazo será dobre para os residentes no estranxeiro. O comisario-liquidador poderá exixir a documentación que considere precisa a cada acredor para a debida constancia do seu crédito.

Artigo 496. *Auto de formación do estado pasivo.*

1. O constituínte do fondo ou os acredores poderán presentar ante o comisario-liquidador as alegacións conducentes a impugnar a procedencia ou o importe dos créditos. Igualmente, poderán alegar a improcedencia da súa inclusión no estado pasivo.

2. O comisario-liquidador presentará un informe ao xulgado coa lista dos créditos admitidos no estado pasivo e o seu importe, provisional ou definitivo, así como as impugnacións ou alegacións recibidas e as razóns que xustifican a súa decisión. Á vista deste informe, o xulgado resolverá mediante auto a composición do estado pasivo.

3. Contra este auto os interesados poderán recorrer en reposición e contra a decisión poderase formular recurso de apelación perante a Audiencia Provincial.

Artigo 497. *Auto de formación do estado activo.*

1. Na peza relativa ao estado activo do fondo recolleranse as impugnacións que, se é o caso, os acredores efectúen acerca da procedencia do dereito a limitar a responsabilidade ou da contía e forma do fondo. De tales impugnacións daráselle traslado ao solicitante para alegacións, no prazo de vinte días.

2. As impugnacións deberanse presentar no prazo máximo de tres meses unha vez notificado o expediente a cada acredor, e non serán admisibles con posterioridade.

3. Transcorrido este último prazo, tanto se se presentaron impugnacións como se non, o comisario-liquidador elevará ao xuíz o seu informe sobre a validez e importe do fondo de limitación, así como sobre as impugnacións presentadas e as razóns que xustifican a súa opinión.

4. Finalmente, o xuíz resolverá por auto acerca da procedencia e contía do fondo, e poderanse presentar os mesmos recursos a que se refire o artigo anterior.

Artigo 498. *Complemento do estado activo.*

Se no auto a que se refire o artigo anterior se establece unha contía do fondo diferente da xa depositada ou constituída, o solicitante deberá completar esta última no prazo de dez días, mesmo se o dito auto for impugnado. De non facelo, perderá o dereito a limitar a súa responsabilidade cos efectos previstos no artigo seguinte.

Artigo 499. *Terminación por improcedencia da limitación.*

Se por resolución firme se establece a improcedencia da limitación de responsabilidade, o xuíz declarará terminado o trámite. Non obstante reterase, durante sesenta días, o aval ou a cantidade depositada para asegurar as reclamacións que se presenten ante o xuíz competente e tamén como garantía da execución das que xa fosen presentadas.

Artigo 500. *Peza e auto de repartición.*

1. Unha vez firmes os autos que aproban os estados activo e pasivo do fondo, o comisario-liquidador elaborará unha proposta de repartición de acordo co previsto no título VII desta lei. Esta proposta será notificada aos acredores, que poderán impugnalas nun prazo de vinte días.

2. O xulgado resolverá, á vista do informe definitivo do comisario-liquidador, mediante auto que será impugnable en reposición e apelación.

TÍTULO X

Certificación pública de determinados expedientes de dereito marítimo

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 501. *Competencia.*

Para coñecer dos expedientes regulados neste título só será competente un notario, á elección dos interesados, de acordo coas disposicións desta lei.

Artigo 502. *Días e horas hábiles.*

Nos procedementos relativos ao dereito marítimo serán hábiles todos os días e horas sen excepción.

Artigo 503. *Gastos.*

Os gastos ocasionados nos expedientes regulados neste título serán por conta do solicitante.

Os gastos ocasionados por peritos serán por conta de quen os propoña.

CAPÍTULO II

Da protesta de mar por incidencias da viaxe

Artigo 504. *Acreditación das incidencias.*

1. Nos casos en que a lexislación aplicable exixa que o capitán, ao chegar ao porto de destino, faga constar algunhas incidencias da viaxe, deberá facelo ante a capitanía marítima, de acordo co disposto na lei e, de se tratar dun país estranxeiro, ante o cónsul español.

Tamén se poderá utilizar este expediente para acreditar as incidencias cando o capitán o considere conveniente.

2. No prazo de vinte e catro horas contadas desde a súa chegada ao porto de destino, o capitán deberá entregar unha copia da parte correspondente do diario de navegación e da acta en que fíxese constar as incidencias producidas, así como, se é o caso, unha copia da dilixencia de protesta de incidencias instruída nun porto de arribada previo ao de destino. Así mesmo, deberalles entregar unha copia da acta de protesta a todos os interesados, que sexan coñecidos, nos feitos acaecidos e, se é o caso, entregará inescusablemente copia compulsada no suposto previsto no artigo 187.

Artigo 505. *Taxación pericial.*

1. O notario deberá, por iniciativa dos interesados, proceder ao exame do buque e das mercadorías que transporta, así como ordenar a taxación dos danos causados.

Para realizar as anteriores dilixencias, o notario recibirá declaración dos asinantes da acta ou actas levantadas, interesados e consignatarios, se residiren ou tiveren representación no lugar.

2. A valoración dos danos será realizada por un perito nomeado de común acordo polo capitán e polos interesados ou consignatarios e, en defecto de acordo, polo notario.

CAPÍTULO III

Da liquidación de avaría grossa

Artigo 506. *Obxecto do expediente e lexitimación.*

En caso de que os interesados nunha viaxe marítima non cheguen a un acordo para a liquidación privada da avaría grossa, calquera deles poderase dirixir a un notario e solicitarlle que se tramite o expediente que se regula a continuación.

Artigo 507. *Solicitud e emprazamento aos interesados.*

1. No escrito de solicitude do expediente de liquidación de avaría grossa deberá expresarse unha relación circunstanciada dos feitos acaecidos, gastos e danos producidos e documentos que xustifican a petición, así como relación nominal dos interesados.

2. Admitida a solicitude, o notario notificarállelo a todos os interesados na viaxe marítima, no buque ou no cargamento, instruíndoos do seu dereito a intervir na tramitación do expediente.

Artigo 508. *Nomeamento e intervención do liquidador.*

1. O notario designará un liquidador para efectos de practicar a liquidación.

2. O notario sinalaralle ao liquidador un prazo razoable para preparar a liquidación, que se deberá fixar en función das dificultades do caso e que non poderá exceder os catro meses, salvo causa xustificada por instancia do propio liquidador.

Todos os interesados están obrigados a lle prestar ao liquidador designado a colaboración requirida para información e documentación.

3. Presentada a liquidación de avaría grossa polo liquidador, ou o seu ditame negativo á procedencia da liquidación, o notario poñerállelo de manifesto aos interesados, os cales poderán mostrar o seu acordo con el ou impugnalos durante os trinta días seguintes.

Artigo 509. *Impugnacións.*

Recibidas as conformidades ou as impugnacións, o notario trasladarallas ao liquidador, quen estará obrigado, no prazo de trinta días, a emitir ditame fundamentado

sobre a súa procedencia e, se é o caso, as modificacións da liquidación orixinal que propoña.

Artigo 510. *Aprobación da liquidación e recurso.*

1. O notario, á vista dos escritos dos interesados e do ditame do liquidador, ditará resolución motivada en que se aprobe, modifique ou rexeite a liquidación.

2. Contra esta resolución poderase recorrer con efectos suspensivos perante o xulgado do mercantil competente. Neste caso, admitido o recurso, o secretario xudicial designará un novo liquidador para que practique a liquidación na forma e nos prazos sinalados no artigo 508. Recibidas as impugnacións dos interesados ou transcorrido o prazo de trinta días desde que se lles puxo de manifesto a liquidación, o secretario xudicial convocará unha vista que se celebrará polos trámites do xuízo verbal.

Artigo 511. *Execución.*

A resolución firme será título bastante para despachar execución contra os interesados que no prazo de quince días non aboasen a contribución sinalada na decisión, así como contra os que garantiron a súa obriga, nos límites da garantía prestada.

CAPÍTULO IV

Do depósito e venda de mercadorías e equipaxes no transporte marítimo

Artigo 512. *Ámbito de aplicación e lexitimación.*

Serán aplicables as disposicións contidas neste capítulo cando a lei aplicable ao contrato de fretaxe faculte o transportista para solicitar o depósito e a venda das mercadorías ou equipaxes transportadas nos casos en que o destinatario non aboe o frete, a pasaxe ou os gastos conexos ao seu transporte ou non se presente para retirar os efectos transportados, así como cando o transporte non poida concluír por mor dunha circunstancia fortuíta sobrevida durante a viaxe que fixer imposible, ilegal ou prohibida a súa continuación.

Artigo 513. *Solicitud.*

1. Na solicitude de depósito e venda expresaranse con claridade os seguintes datos:

- a) Transporte de que se trata, con copia do coñecemento do embarque ou título da pasaxe.
- b) Identidade do destinatario se for coñecido.
- c) Frete, pasaxe ou gastos reclamados.
- d) Descrición da clase ou cantidade de mercadorías cuxo depósito se solicita, coa súa valoración aproximada.
- e) Fundamento da solicitude, sexa por impagamento ou por falta de retirada de mercadorías.

2. Quen inste o depósito propoñerá as persoas ou entidades a que se refire o artigo 626 da Lei de axuízamento civil.

3. Se o impedimento para concluír o transporte se debe a unha circunstancia fortuíta sobrevida durante a viaxe que fixer imposible, ilegal ou prohibida a súa continuación, deberá acreditarse de forma fidedigna o feito correspondente.

Artigo 514. *Procedemento.*

1. Admitida a trámite a solicitude, o notario requirirá de pagamento inmediatamente ao destinatario das mercadorías ou equipaxes que figure no título presentado. Se este

non for nominativo, non se realizará o requirimento, salvo que así o pida o solicitante designando para isto persoa determinada.

2. Se o destinatario non for achado, ou o requirido non pagar ou der garantía suficiente de pagamento no acto do requirimento ou nas corenta e oito horas seguintes, o notario acordará o depósito da mercadoría ou das equipaxes.

3. Logo de practicado o depósito e nomeado o depositario, o notario acordará a taxación e venda por persoa ou entidade especializada ou en poxa pública dos efectos sinalados.

A venda dos efectos depositados procederá, así mesmo, cando presentaren risco de deterioración ou cando, polas súas condicións ou outras circunstancias, os gastos de conservación ou custodia sexan desproporcionados.

4. Co importe obtido da venda atenderase en primeiro lugar o pagamento dos gastos do depósito e os da poxa, e o remanente entregaráse ao solicitante en pagamento do frete ou dos gastos reclamados e ata ese límite.

Artigo 515. *Oposición ao pagamento.*

1. Se o titular das mercadorías ou equipaxes manifesta a súa oposición ao pagamento no acto do requirimento ou nas corenta e oito horas seguintes, depositarase o remanente a resultas do xuízo correspondente. Neste caso, o titular deberá presentar demanda ou iniciar doutro modo o procedemento xudicial ou arbitral ante o tribunal competente no prazo de vinte días se se presenta ante un tribunal español e de trinta días se se presenta ante un tribunal estranxeiro, en ambos os dous casos contados desde a manifestación da oposición.

De non se presentar a demanda no prazo establecido, o notario entregará o remanente ao solicitante de acordo co establecido no número 4 do artigo anterior.

2. Cando o depósito se evitase, ou levantase, pola prestación de garantía suficiente por parte do destinatario, este deberá presentar a súa demanda no prazo establecido no punto anterior, que se contará desde a súa constitución. De non facelo así, o notario acordará o pagamento do reclamado con cargo á garantía establecida.

CAPÍTULO V

Do expediente sobre extravío, subtracción ou destrución do coñecemento de embarque

Artigo 516. *Notario competente.*

Para coñecer do expediente regulado neste capítulo será competente o notario con sede no lugar de destino fixado no coñecemento para a entrega das mercadorías.

Artigo 517. *Requirimento do tedor desposuído.*

1. Nos casos de extravío, subtracción ou destrución dun coñecemento de embarque, o tedor desposuído deste deberá acudir ante o notario competente e requirirle para que inste o transportista a que non se entreguen as mercadorías a terceira persoa para que o título sexa amortizado e que se lle recoñeza a titularidade do coñecemento de embarque desaparecido.

2. O tedor desposuído poderá realizar todos os actos tendentes á conservación do seu dereito. Tamén poderá recibir mercadorías do transportista unha vez chegadas ao lugar de destino, sempre que preste caución ante o notario por un importe equivalente ao valor das mercadorías recibidas.

Artigo 518. *Contido do requirimento.*

No requirimento que o tedor desposuído lle faga ao notario deberá indicar as mencións do coñecemento a que se refire o artigo 248, así como as circunstancias en

que veu ser tedor e as que acompañaron a desposesión. Así mesmo, deberá xuntar os elementos de proba de que dispoña e propoñer aqueles outros que poidan servir para fundamentar o seu dereito.

Artigo 519. *Traslado do requirimento e alegacións.*

Unha vez admitido o requirimento, o notario, mediante acta, notificarallo ao transportista instándoo a que, de se presentar algún terceiro a reclamar as mercadorías, proceda á súa retención e poña as circunstancias da presentación en coñecemento do notario. Igual notificación se fará ao cargador e, se for o caso, endosantes, cando sexan persoas distintas do tedor e con domicilio coñecido. Todos poderán formular ante o notario, dentro dos dez días seguintes, as alegacións que coiden oportunas.

Artigo 520. *Publicación do requirimento e sobresemento.*

1. O notario, unha vez feitas as pescudas solicitadas e as que considere oportunas sobre a veracidade dos feitos e sobre o dereito do tedor desposuído dentro do prazo sinalado no artigo anterior, procederá inmediatamente a publicar o requirimento recibido na sección que corresponda do *Boletín Oficial del Estado*, fixando un prazo dun mes, desde a data de publicación, para que o tedor do título poida comparecer e formular oposición.

2. Se das pescudas practicadas ou das alegacións dos interesados resulta manifestamente infundado o requirimento, o notario poderá pechar o expediente sen realizar a publicación, deixando sen efecto o solicitado ao transportista e procedendo, se é o caso, á devolución da caución ao requirente cando restituíse as mercadorías.

3. Se se presenta terceiro reclamando as mercadorías e xustifica documentalmente o seu dereito, o transportista poñerá en coñecemento do notario tal circunstancia. O notario incorporará ao expediente esa reclamación e a súa xustificación documental, e o expediente quedará suspendido durante dous meses, sen que poida autorizar acta de amortización do coñecemento de embarque subtraído ou extraviado. Transcorridos dous meses sen que o terceiro acredite que foi admitida a demanda xudicial en exercicio da súa pretensión, o notario proseguirá a tramitación do expediente.

En caso de que o terceiro acredite a admisión da súa demanda xudicial, o notario declarará concluído o expediente sen autorizar a amortización.

Artigo 521. *Amortización do coñecemento.*

Transcorrido un mes desde a publicación do requirimento sen que ninguén a contradiga, o notario, mediante acta de notoriedade, fará constar a amortización do título e recoñeceráselle ao requirente a titularidade deste.

Declarada a amortización do coñecemento, non terá este ningunha eficacia e o tedor desposuído cuxo dereito tiver sido recoñecido poderá, se é o caso, retirar a caución prestada ou exixirlle ao transportista a entrega inmediata das mercadorías, logo do pagamento dos gastos de depósito ocasionados.

Artigo 522. *Irreivindicabilidade do coñecemento e accións de danos e perdas.*

O establecido neste capítulo entenderase sen prexuízo do disposto no artigo 254.

CAPÍTULO VI

Do alleamento de efectos mercantís alterados ou avariados

Artigo 523. *Ámbito de aplicación.*

Se os efectos que constitúen o cargamento dun buque aparecen alterados, avariados ou en perigo de inminente avaría, aquel a quen corresponda a conservación das

mercadorías baixo a súa custodia e non puidese obter instrucións do titular daquelas, deberá solicitarlle a un notario a autorización para a venda en poxa pública ou por persoa ou entidade especializada.

Artigo 524. *Valoración pericial. Venda dos efectos.*

Presentada a solicitude, na cal se expresarán o número e a clase dos efectos que se teñan que vender, o notario nomeará perito que recoñeza os xéneros.

Acreditado pola declaración pericial o estado dos xéneros, se o notario o considera necesario, ordenará a taxación e venda por persoa ou entidade especializada ou en poxa pública dos efectos sinalados. Co prezo obtido atenderase, en primeiro lugar, o pagamento dos gastos do notario e do perito, e o remanente entregaráselle ao titular das mercadorías.

Disposición adicional primeira. *Actualización de contías e mecanismos de garantía alternativos.*

1. Autorízase o Goberno para revisar as contías das sumas máximas de indemnización establecidas no artigo 399.2, con obxecto de manter a súa cobertura.

2. As revisións das contías dos convenios a que se remiten as regras de responsabilidade dos artigos 282, 283, 299, 334 e 398 só procederán en virtude das modificacións que se vaian producindo nelas nos tratados internacionais aplicables.

3. O Goberno poderá establecer os supostos nos cales se poidan constituír mecanismos de garantías alternativos aos seguros obrigatorios previstos nos artigos 300, 389 e 464.

Disposición adicional segunda. *Órganos competentes para a determinación dos premios e remuneracións por salvamentos e remolques.*

Os órganos competentes da Armada que coñecerán das accións relativas aos premios por salvamento e ás remuneracións por remolques de fortuna son o Consello de Arbitrxes Marítimas e os auditores de arbitrxes marítimas.

A súa composición, réxime xurídico, ámbito territorial e demais aspectos necesarios para o seu funcionamento estableceranse regulamentariamente.

Os interesados en tales procedementos poderán optar por acudir aos citados órganos da Armada ou á xurisdición civil ordinaria.

Se non houber acordo entre os interesados, prevalecerá a xurisdición civil ordinaria, que se substanciará de acordo co procedemento declarativo ordinario ou verbal previsto na Lei de axuízamento civil, segundo corresponda tendo en conta a contía reclamada.

Disposición adicional terceira. *Contratación electrónica.*

1. No relativo á utilización das técnicas informáticas electrónicas e telemáticas, para a celebración dos contratos a que se fai mención nesta lei, e ás comunicacións relacionadas con eles, aplicarase o disposto na Lei 34/2002, do 11 de xullo, de servizos da sociedade da información e de comercio electrónico; na Lei 59/2003, do 19 de decembro, de sinatura electrónica, nesta lei e no dereito da Unión Europea.

2. As partes poderán acordar en calquera momento o cambio de soporte da documentación contractual. En tal caso incluírán en toda documentación posterior un aviso adecuado do cambio producido así como, se é o caso, da duración do dito cambio.

Disposición adicional cuarta. *Accións do texto refundido da Lei xeral para a defensa dos consumidores e usuarios e outras leis complementarias, aprobado polo Real decreto lexislativo 1/2007, do 16 de novembro.*

O exercicio das accións que se prevén nesta lei para o contrato de compravenda no capítulo VI do título II será incompatible co exercicio das accións derivadas de falta de

conformidade do ben co contrato, previstas no título V do libro segundo do texto refundido da Lei xeral para a defensa dos consumidores e usuarios e outras leis complementarias.

Disposición adicional quinta. *Sistemas alternativos de resolución de conflitos con consumidores.*

En relación con aqueles contratos regulados nesta lei nos cales unha das partes sexa un consumidor, en virtude do disposto no texto refundido da Lei xeral para a defensa dos consumidores e usuarios e outras leis complementarias, aprobado polo Real decreto legislativo 1/2007, do 16 de novembro, as partes do contrato poderán someter voluntariamente os seus conflitos ao sistema arbitral de consumo ou a outros sistemas de resolución extraxudicial de conflitos que figuren na lista que publica a Comisión Europea sobre estes sistemas e que respecte os principios establecidos pola normativa de consumo.

Disposición adicional sexta. *Buques de guerra españois.*

De acordo co previsto no artigo 3.3, os comandantes dos buques de guerra españois pertencen á Armada.

O Ministerio de Defensa regulará a lista oficial de buques da Armada.

Disposición adicional sétima. *Plataforma continental.*

Os dereitos soberanos sobre a plataforma continental española e as ampliacións desta máis alá do límite das duascenas millas náuticas rexeranse polo disposto na Convención das Nacións Unidas sobre dereito do mar, asinada en Montego Bay o 10 de decembro de 1982, nos restantes tratados internacionais en que España sexa parte e nas normas de dereito interno que se poidan ditar de conformidade con tales acordos internacionais.

Disposición adicional oitava. *Buques históricos e réplicas.*

1. Os buques e as embarcacións históricas e as súas reproducións singulares poderanse matricular e abandeirar nun rexistro especial nos termos que regulamentariamente determine o Goberno. Esta regulamentación establecerá, así mesmo, un réxime simplificado de certificación e inspección ao cal estarán sometidas este tipo de buques e embarcacións.

2. Os buques e embarcacións incluídos no Inventario xeral de bens mobles do patrimonio histórico español ou declarados bens de interese cultural e os que revistan un interese especial por teren pertencido a algunha personalidade relevante ou teren intervido nalgún acontecemento de transcendencia histórica, ademais de inscribirse no rexistro que se cita no punto anterior, gozarán dun réxime especial de carácter fiscal e da exención de taxas portuarias nos termos que regulamentariamente determine o Goberno de acordo cos instrumentos de fomento e protección recoñecidos na lexislación sobre patrimonio histórico.

Disposición adicional novena. *Disposicións especiais en materia de navegación aérea.*

1. A presente lei non será de aplicación ás aeronaves que estean sobre a auga, nin ao persoal e medios afectos á actividade destas, que se suxeitarán, para todos os efectos, ao réxime establecido na lexislación aeronáutica e nos tratados internacionais na materia. Isto sen prexuízo do cumprimento por parte das aeronaves do indicado no Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar (SOLAS 74/78) e no Convenio sobre o regulamento internacional para previr abordaxes (COLREG-72) no que resulte de aplicación, cando estean sobre a auga.

2. Nos espazos marítimos de soberanía nacional, logo de acordo coa Administración marítima, o Ministerio de Fomento ou o de Defensa poderán establecer, segundo

corresponda, zonas reservadas con carácter exclusivo á navegación aérea. Estas zonas rexeranse polo previsto na lexislación aeronáutica, así como na normativa marítima en materia de seguridade marítima e de loita contra a contaminación, e estarán baixo o control das autoridades de aviación civil ou militar, no que se refira á amaraxe ou engalaxe e ao control das aeronaves. O balizamento destas áreas, no caso de ser necesario, realizarase seguindo os criterios da Asociación Internacional de Sinalización Marítima.

3. Estableceranse regulamentariamente as disposicións necesarias para regular a coordinación coa Administración marítima competente da circulación das aeronaves fóra das zonas reservadas para a navegación aérea, o balizamento destas áreas, que se farán seguindo os criterios da Asociación Internacional de Sinalización Marítima, e o uso de sistemas de radiocomunicación, así como os requisitos exixibles ás tripulacións de voo das ditas aeronaves.

Disposición adicional décima. *Aranceis notariais e rexistras.*

O Goberno aprobará os aranceis correspondentes á intervención dos notarios e rexistradores da propiedade e mercantís para a inscrición de buques, embarcacións e artefactos navais na Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles.

Disposición transitoria primeira. *Expedientes de salvamentos, remolques, achados e extraccións en tramitación.*

Os expedientes administrativos sobre auxilios, salvamentos, remolques, achados e extraccións marítimas que se encontraren en tramitación no momento da entrada en vigor da presente lei seguirán rexéndose ata a súa completa terminación polas disposicións da Lei 60/1962, do 24 de decembro, pola que se regulan os auxilios, salvamentos, remolques, achados e extraccións marítimas.

Ata a constitución do Consello de Arbitrxes Marítimas e dos auditores de arbitrxes marítimas continuarán desempeñando as súas actuais funcións o Tribunal Marítimo Central e os xulgados marítimos permanentes, de acordo co disposto na Lei 60/1962, do 24 de decembro, pola que se regulan os auxilios, salvamentos, remolques, achados e extraccións marítimas.

Disposición transitoria segunda. *Réxime das entidades navieiras en función da tonelaxe.*

Para efectos da aplicación do réxime das entidades navieiras en función da tonelaxe regulado no capítulo XVII do título VII do texto refundido da Lei do imposto sobre sociedades, aprobado polo Real decreto lexislativo 4/2004, do 5 de marzo, as definicións e demais conceptos establecidos nesta lei serán de aplicación ás solicitudes presentadas a partir da súa entrada en vigor.

Disposición derogatoria única. *Derrogación de normas.*

No momento da entrada en vigor da presente lei quedarán derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan a ela e, en todo caso, as seguintes:

- a) Os artigos 2131 a 2161 e 2168 a 2174 da Lei de axuízamento civil de 1881.
- b) O parágrafo primeiro do artigo 561 da Lei de axuízamento criminal de 1882.
- c) O libro III e os artigos 19.3, 951 a 954 do Código de comercio, aprobado polo Real decreto do 22 de agosto de 1885.
- d) A Lei do 22 de decembro de 1949 sobre unificación de regras para os coñecementos de embarque nos buques mercantes.
- e) A Lei de hipoteca naval, do 21 de agosto de 1893.
- f) A Lei 60/1962, do 24 de decembro, sobre auxilios, salvamentos, remolques, achados e extraccións marítimas, excepto as disposicións do título II, que continuarán en vigor en calidade de normas regulamentarias.

g) A disposición derradeira vixésimo sexta da Lei 1/2000, do 1 de xaneiro, de axuízamento civil.

h) Os artigos 261 e 262, e a letra f) do artigo 263 do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro.

i) A disposición transitoria décima da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante.

Disposición derradeira primeira. *Regras de Róterdam.*

En caso de que o Convenio das Nacións Unidas sobre o contrato de transportes internacional de mercadorías total ou parcialmente marítimo, asinado o 23 de setembro de 2009 (Regras de Róterdam) entre en vigor, o Goberno remitirá ás Cortes Xerais un proxecto de lei para introducir as modificacións necesarias nesta lei.

Disposición derradeira segunda. *Reforma da Lei 1/2000, do 7 de xaneiro, de axuízamento civil.*

Un. O número 2 do artigo 681 da Lei de axuízamento civil queda redactado como segue:

«2. Cando se reclame o pagamento de débedas garantidas por hipoteca naval, o disposto no punto anterior só se poderá exercer nos casos descritos no artigo 140.a) e e) da Lei de navegación marítima.

Nos casos indicados nas alíneas c) e d) do referido artigo, a acción só se poderá exercer logo de constatar a situación real do buque a través de certificación emitida pola administración competente, e no caso da letra b) será necesario que se presente testemuño da executoria en que conste a declaración de concurso.»

Dous. O número 3 do artigo 685 da Lei de axuízamento civil queda redactado como segue:

«3. Para os efectos do procedemento regulado no presente capítulo considerarase título suficiente para despachar execución o documento privado de constitución da hipoteca naval inscrito no Rexistro de Bens Mobles conforme o disposto no artigo 128 da Lei de navegación marítima.»

Disposición derradeira terceira. *Modificación do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro.*

Introdúcense as seguintes modificacións no texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro:

Un. Modifícase a alínea j) do artigo 26, que queda redactada como segue:

«j) Controlar no ámbito portuario o cumprimento da normativa que afecte a admisión, manipulación e almacenamento de mercadorías perigosas, ao igual que os sistemas de seguridade e de protección ante accións terroristas e antisociais, contra incendios e de prevención e control de emerxencias, nos termos establecidos pola normativa sobre protección civil, e loita contra a contaminación mariña, sen prexuízo das competencias que correspondan a outros órganos das administracións públicas, así como colaborar coas administracións competentes sobre protección civil, prevención e extinción de incendios e salvamento.»

Dous. Modifícase o número 3 do artigo 62, que queda redactado como segue:

«3. As autoridades portuarias serán os organismos competentes na prevención e control das emerxencias por contaminación na zona de servizo dos portos que xestionen, así como da limpeza e control das contaminacións que se produzan.»

Tres. Modifícase a alínea f) do artigo 106, que queda redactada como segue:

«f) O servizo de limpeza habitual das zonas comúns de terra e de auga. Non se inclúen neste servizo a limpeza de peiraos e explanadas como consecuencia das operacións de depósito e manipulación de mercadorías.»

Catro. Modifícase a alínea b) do artigo 263, que queda redactada como segue:

«b) As relativas ao salvamento da vida humana no mar, así como á limpeza das augas marítimas e á loita contra a contaminación do medio mariño, en zonas en que España exerza soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, adoptando as medidas que poidan resultar precisas e, en particular, as sinaladas na alínea d) do artigo 310.2 da presente lei e nos termos que lle atribúan os plans e programas previstos no artigo 264, sen prexuízo das competencias atribuídas ás comunidades autónomas nos casos de verteduras procedentes de terra.»

Cinco. Introdúcese un novo número 10 no artigo 265, que queda redactado como segue:

«10. En todo procedemento de investigación deberanse respectar sen excepcións os dereitos da xente de mar, de conformidade coas directrices sobre o trato xusto da xente de mar en caso de accidente marítimo.»

Seis. Modifícase a alínea g) do artigo 266.4, que queda redactada como segue:

«g) E, en xeral, todas aquelas funcións relativas á navegación, seguridade marítima, salvamento marítimo e loita contra a contaminación do medio mariño en augas situadas en zonas en que España exerza soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, salvo nos casos de contaminación que se produza na zona de servizo dos portos, que corresponde ás autoridades portuarias, coas cales terán un deber de especial colaboración neses supostos.»

Sete. Engádesse unha nova disposición adicional trixésimo cuarta:

«Disposición adicional trixésimo cuarta. *Taxa pola emisión do certificado de seguro ou doutra garantía financeira relativo á responsabilidade civil do transportista de pasaxeiros por mar en caso de accidente.*

1. Constitúe o feito impoñible da taxa a prestación dos servizos de emisión do certificado de seguro ou doutra garantía financeira relativo á responsabilidade civil nacida de danos aos pasaxeiros por vía marítima en caso de accidente.

2. A devindicación da taxa producirase no momento en que se presente a solicitude que motive o servizo, que non se tramitará sen que se efectuase o pagamento correspondente.

3. Serán suxeitos pasivos da taxa as persoas físicas ou xurídicas que soliciten a prestación de servizos que constitúen o feito impoñible.

4. A contía da taxa é 120,00 euros. Esta contía poderá ser modificada pola Lei de orzamentos xerais do Estado.

5. O pagamento da taxa realizarase en efectivo, en entidade de depósito autorizada polo Ministerio de Facenda e Administracións Públicas, e seralle aplicable o disposto no Regulamento xeral de recadación aprobado polo Real decreto 939/2005, do 29 de xullo.

6. A xestión da taxa será levada a cabo pola Dirección Xeral da Mariña Mercante do Ministerio de Fomento.»

Oito. Engádese unha nova disposición adicional trixésimo quinta:

«Disposición adicional trixésimo quinta. *Actualización das contías das taxas.*

As contías das taxas reguladas no título IV do libro segundo da presente Lei poderán ser modificadas pola Lei de orzamentos xerais do Estado.»

Disposición derradeira cuarta. *Modificación da Lei 14/2000, do 29 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.*

Modifícase o número cinco do artigo 12 da Lei 14/2000, do 29 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, que queda redactado como segue:

«Cinco. O pagamento da taxa realizarase mediante ingreso en efectivo en entidade de depósito autorizada polo Ministerio de Facenda e Administracións Públicas, ben en forma de autoliquidación ou ben de acordo coa liquidación que lle será presentada pola Administración, e seralle aplicable o disposto no Regulamento xeral de recadación, aprobado polo Real decreto 939/2005, do 29 de xullo.

A taxa que se debe satisfacer pola prestación dos servizos ou actividades relacionados nos puntos 15, 17, 18, 31, 36 e 41 do número sete deste artigo será obxecto de autoliquidación polo suxeito pasivo.

O pagamento da taxa é requisito indispensable para a entrega do correspondente certificado.

A contía desta taxa poderá ser modificada pola Lei de orzamentos xerais do Estado.»

Disposición derradeira quinta. *Modificación da sección primeira da taxa por servizos sanitarios «Dereitos sanitarios sobre tráfico marítimo e aéreo» anexa ao Decreto 474/1960, do 10 de marzo, polo que se validan as taxas por servizos sanitarios.*

Modifícase a sección primeira da taxa por servizos sanitarios «Dereitos sanitarios sobre tráfico marítimo e aéreo» anexa ao Decreto 474/1960, do 10 de marzo, que pasa a denominarse «Dereitos sanitarios sobre tráfico marítimo», coa seguinte redacción:

«Conceptos:

1. Expedición de certificados de control de sanidade a bordo ou exención de control de sanidade a bordo:

Toneladas brutas	Inspección en horario laboral – Euros	Inspección fóra de horario laboral* – Euros
Ata 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
Máis de 10.000 t.	287,11	430,66

* Cando a actividade se realice por conveniencia do solicitante fóra do horario laboral establecido, incrementarase o 50% a tarifa inicial.

2. Expedición da prórroga do certificado de sanidade a bordo: 11,14 euros.

3. Expedición do certificado sanitario de recoñecemento por abandeiramento:

– Ata 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.

– Máis de 4.000 t: 148,49 euros.

4. Recoñecemento das caixas de primeiros auxilios dos buques de pasaxe e embarcacións de recreo:

- Tipo A e B: 22,6 euros.
- C e número 4: 16,93 euros.»

Disposición derradeira sexta. *Títulos competenciais.*

Esta lei dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.6.^a e 20.^a da Constitución española, que lle atribúe ao Estado a competencia exclusiva sobre lexislación mercantil, procesual e de mariña mercante.

Disposición derradeira sétima. *Cláusula relativa a Xibraltar.*

O presente texto legal non pode ser interpretado como recoñecemento de calquera dereito ou situación relativos aos espazos marítimos de Xibraltar, que non estean comprendidos no artigo 10 do Tratado de Utrecht, do 13 de xullo de 1713, entre as coroas de España e Gran Bretaña.

Disposición derradeira oitava. *Sección de Buques do Rexistro de Bens Mobles e Rexistro de Buques e Empresas Navieiras.*

1. O Goberno, por proposta conxunta dos ministerios de Xustiza e de Fomento no ámbito das súas respectivas competencias, ditará as disposicións necesarias para o desenvolvemento e aplicación das normas previstas nesta lei sobre o Rexistro de Bens Mobles e o Rexistro de Buques e Empresas Navieiras, así como a coordinación entre eles.

2. Regulamentariamente, por proposta dos ministerios de Fomento e de Agricultura, Alimentación e Medio Ambiente, no ámbito das súas respectivas competencias, asegurárase a coordinación do Rexistro de Buques e Empresas Navieiras e do Censo da frota pesqueira operativa.

Disposición derradeira novena. *Habilitación ao Goberno.*

1. Habilítase o Goberno para que no prazo de tres anos proceda a refundir nun único texto, e baixo o título «Código da navegación marítima», as leis reguladoras das institucións marítimas, para regularizar, aclarar e harmonizar a presente lei co texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto lexislativo 2/2011, do 5 de setembro, e con todos aqueles convenios ou tratados internacionais sobre materias de dereito do mar que poidan entrar en vigor en España antes de se culminar a refundición.

2. Así mesmo, autorízase o Goberno para que dite cantas disposicións sexan precisas para a debida execución e cumprimento do disposto nesta lei.

Disposición derradeira décima. *Habilitación ao Goberno para a modificación do título II da Lei 60/1962, do 24 de decembro, sobre o réxime de auxilios, salvamentos, remolques, achados e extraccións marítimos.*

1. Dentro dos dezoito meses seguintes á entrada en vigor desta lei, o Goberno procederá a modificar as disposicións de carácter regulamentario contidas no título II da Lei 60/1962, do 24 de decembro, sobre o réxime de auxilios, salvamentos, remolques, achados e extraccións marítimos, co fin de recompoñer a actual estrutura do Tribunal Marítimo Central, dos xulgados marítimos permanentes e demais órganos alí previstos, adscribíndoos orgánica e funcionalmente á Administración marítima.

2. No mesmo prazo establecido no punto anterior, o Goberno, a través do Ministerio de Xustiza, e oído o Consello Xeral do Poder Xudicial, realizará un estudo sobre a viabilidade de atribuír competencia obxectiva á Audiencia Nacional para o coñecemento

de todos aqueles asuntos de especial transcendencia e gravidade que se poidan someter á xurisdición nas indicadas materias e en calquera outra relativa á navegación marítima. Este estudo será remitido ás Cortes Xerais.

Disposición derradeira décimo primeira. *Remisión ás Cortes Xerais de proxecto de lei.*

No prazo de seis meses desde a publicación desta lei o Goberno remitirá ás Cortes Xerais, para a súa tramitación, un proxecto de lei para regular o abandono de bens mobles e os procedementos de venda, poxa notarial, electrónica e alleamento destes.

Disposición derradeira décimo segunda. *Entrada en vigor.*

A presente lei entrará en vigor aos dous meses da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos os españois, particulares e autoridades, que cumbran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 24 de xullo de 2014.

FELIPE R.

O presidente do Goberno,
MARIANO RAJOY BREY