

I. XEDAPEN OROKORRAK**ESTATUKO BURUZAGITZA**

7877 14/2014 Legea, uztailaren 24koa, Itsas Nabigazioari buruzkoa.

FELIPE VI.a

ESPAINIAKO ERREGEA

Honako hau irakurtzen duten guztiek jakin dezaten.

Jakin ezazue: Gorte Nagusiek ondoko lege hau onetsi dutela, eta Nik, hemen, berretsi egiten dudala.

HITZAURREA

I

Itsas Nabigazioaren Legeak espainiar itsas zuzenbidearen erreforma zabala egiten du, haren alderdi guztiak aintzat hartuta. Berritzearen helburua ez da gaurkotze eta kodifikatze hutsa; aitzitik, nazioarteko itsas zuzenbidearekiko ezinbesteko koordinazioari erantzuten dio, bai eta itsas garraioaren gaur egungo praktikaren arabera egokitzeko premiari ere.

Arau honen bidez gaindi daitezke gaur egun bi arlo hauen artean dauden kontraesanak: alde batetik, Espainian indarrean dauden nazioarteko hitzarmenak eta, bestetik, gai horri buruzko araudi sakabanatua, funtsean 1885eko Merkataritzako Kodearen III. liburuan oinarritua. Aldi berean, desagerrarazten ditu azken urteotan detektatutako gabeziak, babes sendoagoa behar duten askotariko interes nazionalen dagokienez. Esate baterako: nabigazioaren segurtasuna, ingurumena eta urpeko kultura-ondarea babestea, jurisdikziopeko uren erabilera, kutsaduraren aurkako borroka, Espainiaren interesak arrantzaren alorrean, atzeritarrak eta immigrazioa, eta kontrabandoaren aurkako borroka.

Legeak arautzen du itsas trafikoari dagozkion jardueren esparrua, inguru geografikoak berak eta hura bideratzen duten espazio fisikoek osatua, bai eta tresna eta baliabideak ere, beharrezko koherentzia bermatuz itsas zuzenbidearen alorreko nazioarteko hitzarmenen eta espainiar zuzenbidearen artean. Zabaltasun horren ondorioz, lege honek barnean hartzen ditu nabigazioaren alderdi guztiak, bai zuzenbide publikoari dagozkionak, bai zuzenbide pribatuaren arlokoak.

II

Atariko tituluak itsas zuzenbidearen orientazio modernoenei erantzuten die, eta 2. artikuluan jasota dago legea interpretatzeko araua, Espainian indarrean dauden nazioarteko hitzarmenen arabera. Uniformetasunaren aldeko joera horrek dakar gai honi lotutako hainbat arlotako erregulazioen dualtasun kritikatu; izan ere, alde batetik, zenbait nazioarteko hitzarmen berretsi ditu, eta bestetik, legedi propioa dugu, askotan hitzarmen horiekin bat ez datorrena. Horrek esplikutzen du, halaber, erabilitako legegintza teknika, gai bakoitzean indarrean dauden hitzarmenetara igortzean oinarritua. Horrenbestez, legeak beretzat gordetzen duen zeregina da nazioarteko hitzarmen horiek estatuei utzitako tartek edukiz hornitzea.

III

I. tituluaren inspirazio-iturria da, batez ere, Itsas Zuzenbideari buruzko Nazio Batuen Konbentzioa (UNCLOS), 1982ko abenduaren 10ean Montego Bayn onetsia. I. titulu hori sei kapitulutan egituratuta dago, eta haien bidez antolatzen da itsas poliziaren oinarritzko arauketa sistematikoa. Horren osagarri, Estatuko portuen eta merkataritzako ontzidiaren alorreko araudia ere ematen du. Arau horiek eraginkorrak dira gure uretan nabigatzen duten edo gelditzen diren estatuko eta atzerriko ontzientzat. Nabigazio-poliziaren erregimena aplikatzen da, funtsean, lurralde-irizpidearen arabera, banderari dagokion estatuaren eskumenak errespetatzearen kalterik gabe; izan ere, horren haritik eratu ditu nazioarteko zuzenbideak itsasertzeko estatuaren eta portuaren estatu errektorearen kontzeptuak. I. titulu horren aplikazio-eremua mugatuta dago, bai lurraldearen arabera – espainiar itsas eremu barruan legeak agintzen du ontzi guztientzat–, bai bandera-legea esaten zaionaren arabera –haren mende daude espainiar ontzi guztiak, nonahi egonda ere–. VI. kapituluan, atzerriko estatu-ontziei aitortutako berezitasunak jasota daude.

Barruko itsas uretako eta portuko egonaldi-erregimenean itsasbazterreko estatuaren subiranotasun-printzipioak agintzen du, eta haren inguruan egituratzen dira estatukoak ez diren ontzi guztiei buruzko eskumen judizial eta administratiboak.

IV

II. tituluak ontziaren estatutu juridikoaren arauketari ekiten dio, eta nabigazioa xede duen ibilgailu gisa definitzen du, egoera estatiko iragankorrak ere barnean hartuta, hala nola eraikuntza-fasean dagoen ontzia, ontzi ainguratua, lehorreratua edo desegite-fasean dagoena. Kontzeptu horrek kanpoan uzten ditu, beraz, itsas artefaktuak –uretako toki batean edo puntu finko batean flotatzen egoteagatik ezaugarritzen direnak– eta plataforma finkoak –itsasoko natur baliabideak ustiatzeko eragiketak edo beste jardura batzuk egin ditzakeen eta itsas ohantzearen gainean, bertan ainguratuta edo euskarrituta dagoen egitura edo instalazio oro–. Ontziaren bereizgarri den mugikortasunari erantzen zaio pertsonak edo gauzak edozein helburutarako garraiatzeko gaitasuna. Horrenbestez, alde batera uzten dira ontzien arteko desberdintasunak: publikoak edo pribatuak, zibilak edo militarrik, merkantzia-ontziak edo laketontziak, kiroltakoak edo zientifikoak. Hogeita lau metrotik beherakoak badira, edo ontzi-bizkar jarraiturik ez badute «itsasontzi» kalifikazioa emango zaie, eta erregelamenduaren arabera, txikiak «unitate txiki» gisa eratu ahal izango dira.

Itsas artefaktuak, bai flotagarritasunagatik, bai nabigazioa helburu ez izateagatik nabarmentzen direnak, obra edo eraikuntza finkoetatik bereizten dira; izan ere, azken horiek flotazioaren bidez erabat edo partzialki eusteko gai badira ere, ondasun higiezinak dira, Kode Zibilaren arabera (esate baterako uharte artifizial esaten zaienak, uren ohantzeari edo portuko instalazioei zurrin lotuta daudenak). Artefaktuek duten eskakizun gehigarria –pertsonak edo gauzak gainean hartzeko egokiak izatea– dela-eta, kontzeptu horretatik kanpo geratzen dira buia, baliza eta gainerako artifizio flotagarri txikiak, gehienetan nabigazioaren segurtasunerako edo arrantzarako seinale gisa erabiltzen direnak. Artefaktuei dagokien iraunkortasuna da, hain zuzen, ontzien erregimenarekin beti bat etortzen ez den erregimen substantibo eta erregistrala justifikatzen duen ezaugarria.

Ontzi handi eta itsasontzi txikien eraldaketa materialak eta merkataritza-trafikoan parte hartzeagatik sortutako aldaketa juridikoen identifikatzeko premia dakarte, bai eta balio ekonomiko handiko ondasun higigarri diren aldetik eusten dituzten erlazioak publikoki jasotzeko premia ere. Erregistra daitekeenez, hipotekatzeko aukera ematen du, juridikoki, gauza higigarri gisa kalifikatzearen kalterik gabe. Halaber, titulartasun partekatuen egoerak aitortzen dira (ontziaren jabekidetasuna), eta partekatutako gauza merkataritza-ustiapenerako erabiltzen ez bada, zuzenean geratuko da araubide orokorraren mende, legean bertan lehentasunez eskuratzeko eskubideak arautzeko jasotako xedapena (zehazki, tanteoaren arauketa erabat berria) berezitasun bakarra dela.

Publizitatea funtsezkoa da ondare-trafikoan; Ondasun Higigarrien Erregistroan (ontzien atala) inskribatzearen bidez egiten da, eta ontzien eta ontzi-enpresen

erregistroarekin koordinatu behar da. Biei funtzio desberdinak esleitu zaizkie. Ondasun Higigarrien Erregistroak titulartasunen eta kargen publizitate materialari dagozkion ondorio juridikoak eragingo ditu, eta ontzien eta ontzi-enpresen erregistroa, berriz, administrazioaren alorreko esanahia du.

Jabegoak eskuratzeari buruzko arauak egituratzen du, xedapen-izaerarekin, eraikuntza- eta salerosketa-kontratuen erregimen juridikoa. Eraikuntza-kontratuak arautzen du jabegoaren eskualdaketaren eta arriskuen gai nagusia, itsas trafikoan gehien hedatu diren kontratu-praktiken arabera. Salerosketa-kontratuan eusten zaio, salmentaren arriskuaren alorrean, itsas kontzepzio tradizionalari, kontzepzio zibilaren aurka, eta arreta berezia ematen zaio ontziaren salmentak indarrean dauden erabilera-kontratuetan izan dezaken interferentziari. Horri dagokionez, fede onak informazio-betebeharrak ezartzen dizkio ontzia erosten duenari, eta legeak subrogazioa eragiten die pleitamenduari eta alokairu-kontratuari dagokienez, bestela halakorik gertatuko ez bazen ere. Dena dela, ez-egite horrek erantzukizunak sortuko ditu, bai erostunaren aurrean, bai erabilpen-kontratuarekiko gainerako alderdiei dagokienez.

Alde batera uzten dira, behin betiko, mentura handiko edo nao-arriskuko maileguen ereduak, eta pribilegioen sistema sinplifikatu baten gainean finkatzen da itsas kreditua. Horrenbestez, itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruzko 1993ko hitzarmenaren bidez nazioartean onartzen direnei soilik eutsiko zaie, zalantzazko jatorriko ordainsari-kredituentzako bermea enpresa bakar batek kudeatutako ontzi guztietara hedatzea barnean hartuta.

V

Modernizazio-asmo berbera du III. tituluak nabigazio-subjektuen erregimenean egiten duen berritzeak, armadorearen figuratik hasita. Ontziaren jabea ez du baztertzen, baina bigarren mailan kokatzen du. Jabearen eta armadorearen artean dagoen aldeak aukera ematen du ontziaren titularkide hutsa izatearen eta benetako itsas jabekidetasunaren artean bereizteko. Baterako merkataritza-ustiapenak, gehiengo-erregimen baten mendean, bideratzen du lotura hori jabekidetasunetik bereizten den erlazio gisa kalifikatzea, eta protagonistak benetako armadore eta ontzi-ustiatzaile gisa hartzea.

Ontzia eduki gabe eta nabigazioan erabili gabe armadore ezin dela izan eta armadore izateko enpresa-jarduera izatea ezinbestekoa ez dela adierazten duten ideiak garrantzi handikoak dira, erregimenean ondorioak dituelako. Izan ere, armadore oro (jabe izan edo ez izan) Ondasun Higigarrien Erregistroan inskriba daiteke, baina enpresa-helburuekin bere ontzia nabigarazten duena soilik da enpresaburu, eta horrenbestez, merkataritza-erregistroan inskribatzeko aukera izango du. Bestalde, ontzi-ustiatzailearen kontzeptuari eusten dio legeak –estatuko portuei eta merkataritzako ontzidiari buruzko legean jada jasota dagoena– eta merkataritza-ontzien ustiapenean dihardutenentzat soilik gordetzen du (arrantzan aritzen direnak kanpoan utzita). Horrez gainera, ontzia edukiz gero, armadore ere izango dira.

Arauketa horren arabera, armadorea da dagozkion erregistroetan armadore gisa inskribatzeko interesdun handiena. Halaber, ontzi baten jabeak zuzenean nabigaziorako erabiltzen ez badu, ez ditu bere gain hartu nahiko erabat arrotza zaion erabilerak eragindako ondorio eta erantzukizunak. Horregatik legeak gaitasuna ematen dio jabe soila denari, benetan ontzia daukana eta erabiltzen duena armadore gisa inskribatzea eskatzeko. Armadoreari soilik dagokio ontziaren tripulazioaren ekintza eta ez-egiteei eta kapitainak bere gain hartutako betebeharrak aurre egitea. Arau horrek salbuespen gutxi ditu, funtsean nazioarteko arauen ondorioz sortuak. Kirol-nabigazioaren edo laketontzien eremuan, Ondasun Higigarrien Erregistroan edo ontzien eta ontzi-enpresen erregistroan jabe gisa inskribatuta dagoen pertsona *ex lege* armadoretzat hartuko da, bestelakorik frogatzeko aukerarik gabe.

Legeak, halaber, itsas langileei aplikatu beharreko administrazio- eta merkataritza-arauak koordinatzen ditu lan-zuzenbidearekin, tripulazioaren erregimen propioaren arabera. Arauketa horrek osatzen du, alde batetik, itsas gizon-emakumeak trebatzeko, titulatzeko eta zaintzeko estandarren nazioarteko hitzarmenak (STCW 78/95, merkataritza-

ontziei buruzkoa) eta arrantza-ontzientzako izen bereko nazioarteko hitzarmenak (STCW-F/95), legeak «Titulazioa, egiaztapena eta ikuskapena» esaten dionaren nazioarteko araubidea jasotzen dutenak, xedatutakoa, eta bestetik, segurtasuneko gutxieneko tripulazioaren araubidea, bai itsasoan giza bizia segurtatzeko nazioarteko hitzarmenean (SOLAS 74/88), bai Lanaren Nazioarteko Erakundearen 2006ko itsas lanari buruzko hitzarmenean (MLC 2006) araututa dagoena. Xedapen horiek guztiak indarrean daude Espainian.

Legeak tripulazioaz dihardu zentzu zabalean, errolda-kontratuarekin ontziratutako gizaki guztien multzo gisa ulertuta. Kontzeptu juridiko horrek zehazten du, ontzi jakin batentzat, «itsas gizon-emakume» kontzeptu orokorra edota aipatutako MLC 2006an jasotako «itsastarrak» adierazitakoa.

Bermatuta geratzen da kapitainaren askatasun profesionala erabaki autonomoak hartzeko, segurtasunari eta ingurumena babesteari dagokionez. Horretarako, modu sintetikoan argi eta garbi adierazten da ontziaren interesaren alde jarduteko duen agintea, nabigazioaren edo ontziaren ustiapenaren ondorioz sortutako erlazio juridikoak direla-eta bertaratzeko eskatutako prozedura judizial eta administrazio-jarduera guztietan agertzeko legitimazio aktibo zein pasiboa duela. Kapitainak hirugarrenen aurka egindako ekintza bidegabe guztiak (bai kontratuaren bidez sortuak, bai kontratuz kanpokoak) direla-eta, armadoreak duen erantzukizuna argitzen da, eta «itsas protesta» arautzen da, formalismorik gabeko frogatresna gisa. Horrenbestez, kapitainak nabigazio-egunkarian jaso behar ditu bidaiari gertatutako jazoerak, eta alde bakarretik egiaztatuta behar ditu gero protestan.

VI

IV. tituluan, garraiatutako gauzetan eragindako kalte eta matxurengatik garraiolariak duen erantzukizunaren arauketak indarrean dagoen araubideari eusten dio. Araubide hori da, hain zuzen, Haga-Visbyko Arauetan jasota dagoena, Espainiak eta itsas herrialde gehienek berretsia. ELGAK adierazi duenez, arau horiek erregulatzen dute, gaur egun, munduko itsas merkataritzaren % 95. Ontziratze-agiriaren erregimeneko itsas garraioari – nazionala edo nazioartekoa – eta dagokion modalitateko pleitamenduari aplikatu beharreko garraiolariaren erantzukizun-araubideak bateratu dira. Erregimen horrek beharrezko zuzenbidearen izaera du (alderdientzat indargabetu ezin daitekeena, salgaien gaineko eskubidearen titularraren onerako) ontziratze-agiriaren erregimenean kontratatutako garraioentzat, zerbitzuaren erabiltzaileen negoziatio-gaitasuna mugatuagoa den sektorea baita. Pleitamendu-poliza dagoenean, legezko erregimena indargabetu ahal izango da, pleitariak eta armadoreak berdintasun-posizioan baitaude. Horren ondorioz, erantzukizunetik salbuesteko edo erantzukizun hori mugatzeko hitzartzen diren klausulak baliodunak izan daitezke. Legeak aintzat hartu ditu gai horretan egindako azken hitzarmenak, batez ere Rotterdameko Arauak esaten zaienak; hartara, indarrean jartzen direnean lege honen artikulua aldatu behar izatea saihestuko da.

Testuan jasotako konponbideak ez dira aldentzen ohiko praktiketarik; beraz, pleitamendua garraio-kontratu gisa taxutzen da. Pleitamendu autonomoak betetzen du, orain ere, beste baten onerako eta hark ordainduta, abiapuntutik helmugara, eskatutako lekualdatzea burutzeko egiten den garraioaren eredia. Legeak jasotzen duen kontratua mota bateratua berezitasunen aurreikuspenarekin uztartzen da, halakoak beharrezkoak direnean; esate baterako, bidaiako pleitamenduetan, denborako pleitamenduetan eta salgaiak ontziratze-agiriaren bidez garraiatzean gertatzen den bezala. Legezko kontratua mota horretatik kanpo geratzen da beste helburu batzuetarako kontratatutako ontzien kasua (kableak jartzea, ikerkuntza ozeanografikoa, izotza hausteko jarduerak). Kasu horietan aplikatu behar dira soilik ezinbestekoak eta egokiak diren mota juridiko horretako arauak (eskueran jartzeari, ontzia erabiltzeari, pleitatzeari eta aurretiaz azkentzeari buruzkoak).

Arautzen dira, halaber, bidaiariak eramateko kontratuak, atoi-kontratuak (bi modalitatetan: atoi-maniobra eta atoi-garraioa), ontzia alokatzea (krosko hutsa edo armatua, ekipatua), haien diziplina formularioen zuzenbidearen araberrako konponbide

orekatuenei jarraituz egituratzen dela, eta ontzi-errentamendua, eskuarki charter esaten zaiona eta berezko berezitasunak dituena.

VII

V. tituluak jasotzen ditu nabigazio-kontratu osagarri esaten zaienak, trafikoaren iraunaldiak sortutako patrioiak barnean hartzen dituztenak. Esate baterako, Baltikoko eta Nazioarteko Itsas Kontseiluaren (BIMCO, Baltic and International Maritime Council) itsas kudeaketa kontratatzeko formularioak, edo nazioarteko arauak (Nazioarteko merkataritzako garraio-terminalen enpresaburuen erantzukizunari buruzko hitzarmena, 1991ko apirilaren 19an Vienan egina, jada sinatua, baina Espainiak oraindik berretsi ez duena). Arretagunea da komisioaren edo agentziaren merkataritza-ereduen berezko erantzukizun-araubidearen definizioa, besteren interesak kudeatzeko kontratuen prototipo gisa.

Itsas kudeaketak jabeei laguntza ematen die merkataritzaren eta nautikaren esparruan, lan-arloan eta aseguruetan. Kontratuak egitean kudeatzaileak ez badu adierazten bere armadore edo ontzi-ustiatzailearen izena, harekin solidarioki erantzungo du, baina erantzukizun hori muga daiteke. Halaber, mugapen hori ezar daiteke portuan manipulatzeko kontratuan. Haren berezitasuna da zamalanen enpresen edo garraio-terminalen erabiltzaileen alde ezarritako erantzukizun-sistema ezin daitekeela indargabetu. Zerbitzuak ematean, ustezko erruagatik erantzun behar dute; baina, horren konpentsazio gisa, atxikitze-eskubidea dute, zor zaiena ordaintzen ez zaien bitartean. Kontsignarioaren kasuan, arauketaren ideia nagusia da pleitatzea beretzat kobratzen ez duenak ez duela garraiolari gisa erantzun beharrik, ontziratze-agiriak sinatzeko legitimitatea izanda ere. Aitzitik, kontsignarioak ontzi-ustiatzailearen izena ezkutuan gordetzen badu, harekin solidarioki erantzungo du.

Pilotajeak, aholkularitza gisa taxututa, kapitainarekiko interakzio-jarduera dakar (hari dagokio azken erabakia), bai eta tripulazioarekiko ere. Horregatik, portu-pilotuaren erru eskusiboa izango da erabat haren mende dauden alderdietatik sortzen direnak; adibidez, beharrezko aholkularitza teknikoa zuzena ez izatea edo ez ematea, edo beharrezko laguntza teknikoa falta izatea. Ostera, kapitainari egozten zaio jarraibide zuzenak eta behar bezala jasotakoak ez jarraitzea edo oker jarraitzea, bai eta nahikoak ez diren jarraibideak (osatu behar dituenak) identifikatzeko ezgaitasuna edo okerrak (zuzendu behar dituenak) alde batera uzteko ezgaitasuna ere. Erruen bat-egitea ohikoa denez, armadoreak berari egindako kalteak jasan behar ditu, eta besterenak ordaintzeko betebeharra du. Halaber, legeak argitzen du subjektu egozgarri guztiak (armadorea, kapitaina, portu-pilotua) erantzule solidarioak izango direla, erru horien barne-banaketan bakoitzari dagozkion atzerabide-ekintzen kalterik gabe.

VIII

Nabigazio-istripuak arautzean, VI. tituluaren hasiera abordatzeari buruzkoa da, eta haren erregimenak bidaltzen gaitu Bruselan 1910eko irailaren 23an abordatzearen alorrean zenbait arau bateratzeko egindako hitzarmenera. Horrenbestez finkatzen da erru frogatuak dakarren erantzukizuna, ustekabeko kasua alde batera uztea, eta benetan gertatutako erruak –lan-kontratu, pasaia edo pleitamendu baten alderdien arteko kontratu-harremanak barnean hartu gabe– mailakatzea, erru horien izaera partekatua izanez gero. Hirugarrenei babes hobea emate aldera, legeak bi armadoreen erantzukizun solidarioa ezartzen du. Oraindik oraingo jurisprudenzian adierazitako beste interpretazio-zalantza batzuei erantzunez, arau berezi honen aplikazio-eremua zabaltzen da zigorerantzukizunaz edo diziplinakoaz gainera ondarezko erantzukizuna eskatzen den prozesu penal edo administratiboetara; izan ere, gai horien arauketa materiala ezin da aldatu, erantzukizuna prozedura baten edo besteren bidez eskatze hutsaren arabera.

Matxura arrunten gaian, Yorkeko eta Anberesko Arauak betetzen dira, arauketa praktikoa, erraz eta eraginkorra osatzen dutela kontuan hartuta. Arau horiek berez nahikoak ez diren heinean, beste gai batzuk arautzen dira; esate baterako, eman beharreko gauzak

atxikitze eskubidea edo ekintzen preskripzioa. Matxura arrunt horien likidazioa egingo da armadoreak aukeratutako likidatzaile pribatu baten bidez; hala ere, prozedura bat aurreikusi da, interesdunek gai horri buruzko akordiorik lortzen ez duten kasuetarako.

Legeak itsas salbamenduari buruz 1989ko apirilaren 28an Londonen egindako nazioarteko hitzarmenera igortzen gaitu, gai horren arauketari dagokionez. Jurisdikzio zibila dagozkion erreklamazioez arduratuko da, alderdiek Armadako organo espezializatuen aurreko itsas administrazioko arbitratze-sistema baten mende jartzea adosten dutenean izan ezik, edota itsasoan utzitako eta jabe ezagunik gabeko ondasunak salbatze aldera organo horien esku-hartzea ezinbestekoa den kasuetan izan ezik. Salbamenduaren arlo guztiak barne hartzen dituen kontzeptu bat egituratzea, eta kapitaina eta armadorea horri buruzko hitzarmenak egiteko gaitzea garrantzi handiko hobekuntza teknikoak dira, Itsas Administrazioak salbamendu-lanetan esku hartzeari egokitzen zaizkionak, ingurumena babesten dela bermatzeko. Beste berrikuntza bat da salbatzailearen atxikitze-eskubidearen aintzatespena, salbatutako ontzi eta ondasunen balizko aurreneurritzko enbargora jotzeko aukeraren kalterik gabe.

Ontzien urperatzea edo hondoratzea arautzen da, honako alderdi hauek zehazte aldera: eragindako ondasunen egoera, haien gaineko jabetza-eskubidea, eta dagokien administrazio-baimenaren araberako erauzteen araubidea. Halaber, itsasoko kutsadurari buruzko araubidea ematen da, ontziaren armadorearen edo kutsadura eragiten duen artefaktuaren titularren erantzukizun ia objektiboa ezartzen duena, bai eta derrigorrezko aseguruaren eskakizuna, legeak igorritako eta aplikatu beharreko nazioarteko hitzarmenei jarraituz, batez ere hidrokarburoen kutsaduragatik sortutako kalteen erantzukizun zibilari buruzko 1992ko nazioarteko hitzarmena (Erantzukizun Zibilaren Hitzarmena, 1992) aintzat hartuta, bai eta ontzientzako erregaitarako hidrokarburoen kutsaduragatik sortutako kalteen erantzukizun zibilari buruzko nazioarteko hitzarmena ere (BUNKERS, 2001). Horrenbestez lortzen da indarrean dagoen zuzenbide uniformearen berariaz jaso gabeko kutsadura-kalteen kasuei ere nazioarteko printzipioak aplikatzea.

Halaber, Espainia Europar Batasunaren eremuan egoteak eskakizun handiagoak dakartza itsasoa kutsatzearen erantzukizunaren alorrean. Horren ondorioz, titulu honetan araututako kasuei aplikatu behar zaizkie Europar Batasunaren Funtzionamenduari buruzko Itunaren 191. artikuluan jasotako ingurumen-printzipioak. Horrenbestez, ontziak eraikitze eta mantentzeko lanen kalitatea hobetzen da, kutsadura-prozesuak eragozteko, eta kutsadura eragiten duenari erantzukizuna egozten zaio, «jatorrian prebenitu» eta «kutsatzen duenak ordain dezala» printzipioei jarraituz.

IX

VII. tituluaren erantzukizuna mugatzeaz arduratzen da, eta barneko eta nazioarteko aurreko araubideak, nabarmen nahasgarriak, sinplifikatzen ditu. Horretarako oinarri hartzen du itsas zuzenbidearen erreklamazioetatik sortutako erantzukizuna mugatzeari buruzko hitzarmena (LLMC), 1976ko azaroaren 19an Londonen egina, 1996ko protokoloaren bidez aldatua, eta araubide hori titulu honetan osatzen da. Orain jarraitzen den baremo-sistema edo tarifaren aplikazioak ez du arazo handirik sortzen, eta segurtasun juridiko hobea ematen du.

Itsas artefaktuen eta plataformen kasuan izan ezik, erantzukizuna mugatzea eska daiteke edozein prozeduratan. Haren funtsa objektiboa da (kreditu jakin batzuei buruzkoa delako soilik) eta erabiltzeak ez du erantzukizun-presuntziorik sortzen. Ontzi-ustiatzaileek eskatu ahal izango dute, titulu honetako globala aukeratuta, edota ontzia erabiltzeko kontratuengatik (salgaien edo bidaiarien garraiolari gisa) zein berariazko hitzarmenen ondorioz balia ditzaketenak hautatuta. Muga daitezkeen kredituak positiboki eta negatiboki definituta daude titulu honetan, eta zuzenbidearen egikaritze horretarako gehienezko zenbatekoak eta arau nagusiak ezartzen ditu. Ordezten da hainbanatzeari dagokiona, zenbait hartzekodun agertzen badira, itsas edo portu-demanioari egindako kalteei buruzko titulartasun publikoko kredituei erabateko lehentasuna emate aldera. Mugaketa-funtsaren egituraketak, arauketari eraginkortasuna eman behar dionak, diziplinari amaiera ematen dio.

X

Itsas aseguruaren tratamendua VIII. tituluan jasota dago, eta arrazoi praktikoak oinarri hartuta, poliza- eta klausula-eredu anglo-saxoiei jarraitu zaie, baina gure tradizio juridikoarekin hobeto datozen kontzeptu-moldeak baliatuta. Arauen esanahia funtsean xedatzailea da, arrisku handien aseguruari buruz Europar Batasuneko zuzenbideak eskatutakoari jarraituz, eta bi alde kontratatzaileek dituzten indar-posizio parekoen ondorio da. Aplikazio-eremuari dagokionez, aseguru horrek itsas nabigazioaren berezko kalteak estaltzen ditu, interesaren titularrak kontratua burutzen duela jotzen dela. Halaber, kroskoen aseguruetan, polizan adierazitako balio aseguraturua aintzatesten da. Bestalde, aseguru anizkoitza baliaduna izateko ez da beharrezkoa hartzaile bakar batek hitzartzea; eta asegurukidetzari dagokionez, legeak argi eta garbi ezartzen du polizaren irekitzaile edo burukoaren legitimazio prozesal osoa aktiboki zein pasiboki jarduteko, kideko aseguratzaileraren guztien kontura.

Aseguratutako arriskuak itun bidez mugatzen dira. Bestelako akordiorik egin ezean, ohiz kanpoko arriskuak (gerrak eta antzekoak) ez ditu estaltzen; ez eta berezko akatsa, higadura naturala (ontzien aseguruetan berezitasunen batekin) eta aseguratuaren erru larria ere (doloa ez da inoiz estaltzen, eta ondorio horietarako, aseguratuaren erru larriak barnean hartzen ditu lurreko mendekoek, aseguratuaren objektua mantentzeko arduradutenean). Berezko arauak dituzte albiste onen edo txarren gainean egindako aseguru-kontratuek, bai eta arriskua burutu ondoren edo ezbeharrak gertatu ostean kontratatu direnek ere. Horrenbestez, legeak ezartzen du baliozkotasuna izango dela alderdiek duten ezagutzaren egoera subjektiboaren arabera.

Hartzaileari dagokio aitortzen zuzena egiteko betebeharra, eta aseguratzailerari dagokio sortutako kaltearen ordaina ematea. Ezbeharrak likida daiteke matxura-prozeduraren bidez edota legeak baimentzen duen uzte-sistemaren bidez, aseguratuaren objektua edo haren hondakinak enpresa aseguratzaileraren eskuetara ez eskualdatzea hitzartuta. Likidazioa judizioz kanpo egin daiteke, matxuren likidatzaileen bidez.

Legeak, itsas aseguruaren arlo berezien tratamenduan, berrikuntza gisa txertatzen du armadorearen erantzukizun zibila estaltzea. Aseguru Kontratuen Legearen arabera da, eta horrez gainera, diziplina gehigarri gisa egituratuta dago Itsas Nabigazioaren Lege honek berariazko erregimena duten derrigorrezko aseguruak kontratatzea behartzen duen kasuetan. Hala gertatzen da kutsatzeagatik edo bidaiariei kalteak eragiteagatik sortutako erantzukizun zibilen kasuetan.

Legeak zehatzen du, izaera xeda ezinarekin, kaltetuaren ekintza zuzena aseguratzaileraren aurka, kalte-ordaina emateko betebeharra bete dezan eskatzeko. Aseguratzailerak erreklamazio horri aurre egiteko erantzukizun-mugaketak baliatu ahal izango ditu (VII. tituluko itsas kredituengatik), bai eta zorra mugatzea ere (pertsonek edo gauzen garraiolariarena), aseguratuak bereagatik agian baliatutakoa, kaltetu erreklamatzaileraren aurrean.

XI

Urtarrilaren 7ko 1/2000 Legeak, Prozedura Zibilarenak, xedatutako arauak oinarri hartuta, legearen IX. tituluko «berezitasun prozesalak» ezartzen ditu.

I. kapituluak jurisdikzio- eta eskumen-berezitasunak jasotzen ditu. Gai horretan nazioarteko hitzarmenetan eta Europar Batasuneko arauetan jasotakoaren lehentasuneko aplikazioa abiapuntutzat hartuta, detektatutako abusuak eragozten ahalegintzen da. Horrenbestez, ontzia erabiltzeko kontratuetan edo nabigazio-kontratu osagarrietan, atzerriko jurisdikzioaren mende edo atzerriko arbitrajearen esku geratzea dakarten klausulak deusezak direla deklaratu du, banaka eta berezita negoziatu ez badira.

II. kapituluak ontzien aurreneurritzko enbargoaren erregimena jasotzen du. Horrenbestez, ontzien aurreneurritzko enbargoari buruz 1999ko martxoaren 12an egindako nazioarteko hitzarmenera igortzen du, eta haren arauak osatzen ditu. Ontziaren benetako

geldiaraztea ziurtatzen da (Itsas Kapitaintzaren bidez), itsas kreditua egiaztatzeko premiarik gabe, ez eta atzeratze prozesalaren arriskua eta urgentzia (susmatzen dena) ere, eta zehaztu gabeko guztiari dagokionez, Prozedura Zibilaren Legea igortzen du. Enbargoa dekretatzeko jurisdikzio eskuduna aktoreak hautatu ahal izango du, honako hauen artean: ontziaren egonaldi-portukoa, porturatzea espero den tokikoa, edota uzi nagusiaz arduratzeko eskumena duen epaitegia.

Nazioarteko hitzarmenetan jada aurreikusita dagoena legean ez berriro errepikatzearen irizpideari jarraituz, II. kapituluko arauketa honek berezitasun prozesalak osatzen ditu soil-soilik. Berezitasun horien artean nabarmentzekoa da enbargoa dekretatzeko eskatuko den bermearen zenbatekoa ezartze aldera auzitegiak erabiliko dituen irizpideen ezarpena, eta itsas kredituaren zenbatekoaren % 15koa izango da, gutxienez.

III. kapituluan arautzen da, itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruzko 1993ko hitzarmeneko araubidea oinarri hartuta, ontziaren nahitaezko salmenta judizial zein administratiboa, haren gaineko balizko karga guztien «purga» moduan antolatuta. Publizitate- eta jakinarazpen-sistema egokian oinarritzen da –eramaile-hipoteken kasuan eta titular ezezagunen pribilegioetan baliatu ahal izango dira soilik kreditua zegoela jakinarazi zutenen alde– besterentzera jo aurretik. Prozedura Zibilaren Legearen arabera, merkatua ezagutzen duen pertsona espezializatu batek zuzenean kudea dezake salmenta, enkantearen premiarik gabe. Mugaketa eskatzen bada, aldi berean dagokion funtsa eratu beharko da.

IV. kapituluan itsas kredituengatik sortutako erantzukizuna mugatzeko prozedura arautzen da; izan ere, gure ordenamendu juridikoan gai hori erregulatu gabe zegoen orain arte.

XII

Itsas trafikoari aplikatu beharreko araubide orokorraren eguneratzeak bideratzen du X. tituluan borondatezko jurisdikzioko espedienteak gaurkotzea, izateko arrazoa galdu dutenak kenduta; esate baterako, ontzia deskargatzeko baimena, itsas garraiorako kontratuak sortutako betebeharrak edo eskotila irekitzea. Arazketa horren oinarrian dago kontzepzio berri bat, borondatezko jurisdikzioan auzitegien esku jarritako espedienteak soilik sartzen dituen.

Itsas protesta eta bidaia-gorabeherak, matxura handien likidazioa, itsas garraioan salgai eta bagajeak gordetzea eta saltzea, eta aldatuta edo matxuratuta dauden merkataritza-salgaiak besterentzea dira irauten duten bakarrak. Eta, berrikuntza gisa, espediente berri bat sartzen da, ontziratze-agiria galtzeari, osteari edo hondatzeari buruzkoa. Horren izapidetzea eta ebazpena notarioei esleitzen zaie, eta izena ere aldatzen zaie, aurrerantzean itsas zuzenbideko espedienteen ziurtagiri publikoak izango baitira.

XIII

Amaitzeko, azken xedapenek Itsas Nabigazioaren Lege berria beste arau batzuekin harmonizatzekeo premiari erantzuten diote. Hala gertatzen da kontsumo-gaiekin, kontratazio elektronikoarekin, gerraontziekin, edo ontzi historikoen babesarekin, Espainiako kultura-ondarearen zati diren aldetik. Helburu horretarako aldatzen dira, halaber honako lege hauek: urtarrilaren 7ko 1/2000 Legea, Prozedura Zibilarena, eta Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bategina, irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuz onartua. Gainera, etorkizunari begira, Rotterdameko Arauak indarrean jartzeak eskatuko dituen aldaketak aurreikusi dira, eta berriazko beste gai batzuk kontuan hartzen dira, araudi berria hobeto aplikatzeko.

AURKIBIDEA

- Atariko titulua. Xedapen orokorrak. 1.etik 3.era bitarteko artikulua.
- I. titulua. Nabigazioaren administrazio-antolamendua. 4.etik 55.era bitarteko artikulua.
- I. kapitulua. Polizia-arauen aplikazio-eremua. 4.etik 6.era bitarteko artikulua.
- II. kapitulua. Barruko itsas uretako eta portuko egonaldi-erregimena. 7.etik 18.era bitarteko artikulua.
- III. kapitulua. Itsas nabigazioaren araubide orokorra. 19.etik 36.era bitarteko artikulua.
- IV. kapitulua. Jurisdikziopeko uretan errurik gabe igarotzeko eskubidea. 37.etik 47.era bitarteko artikulua.
- V. kapitulua. Pertsekuzio- eta bisita-eskubidea. 48. eta 49. artikulua.
- VI. kapitulua. Atzerriko estatu-ontziak. 50.etik 55.era bitarteko artikulua.
- II. titulua. Nabigazio-ibilgailuak. 56.etik 144.era bitarteko artikulua.
- I. kapitulua. Ontzi handiak, itsasontzi txikiak eta itsas artefaktuak. 56.etik 64.era bitarteko artikulua.
- II. kapitulua. Ontzien erregistroa eta dokumentazioa. 65.etik 87.era bitarteko artikulua.
1. atala. Ondasun higigarrien erregistroko ontzien atalean inskribatzea. 67.etik 77.era bitarteko artikulua.
2. atala. Ontzi nazionalen dokumentazioa. 78.etik 87.era bitarteko artikulua.
- III. kapitulua. Ontzien nazionalitatea. 88.etik 96.era bitarteko artikulua.
- IV. kapitulua. Ontzien segurtasuna eta sailkapen-sozietateak. 97.etik 107.era bitarteko artikulua.
- V. kapitulua. Ontzigintza-kontratua. 108.etik 116.era bitarteko artikulua.
- VI. kapitulua. Salerosketa. 117.etik 121.era bitarteko artikulua.
- VII. kapitulua. Ontziaren gaineko berme-eskubideak. 122.etik 144.era bitarteko artikulua.
1. atala. Itsas pribilegioak. 122.etik 125.era bitarteko artikulua.
2. atala. Ontzi-hipoteka. 126.etik 144.era bitarteko artikulua.
- III. titulua. Nabigazio-subjektuak. 145.etik 187.era bitarteko artikulua.
- I. kapitulua. Armadorea. 145.etik 149.era bitarteko artikulua.
- II. kapitulua. Itsas jabekidetasuna. 150.etik 155.era bitarteko artikulua.
- III. kapitulua. Tripulazioa. 156.etik 187.era bitarteko artikulua.
1. atala. Titulazioa, egiaztapena eta ikuskapena. 165.etik 170.era bitarteko artikulua.
2. atala. Kapitaina. 171.etik 187.era bitarteko artikulua.
- IV. titulua. Ontzia erabiltzeko kontratuak. 188. etik 313.era bitarteko artikulua.
- I. kapitulua. Ontzia alokatzeko kontratua. 188. etik 202.era bitarteko artikulua.
- II. kapitulua. Pleitamendu-kontratua. 203.etik 286.era bitarteko artikulua.
1. atala. Xedapen orokorrak. 203.etik 210.era bitarteko artikulua.
2. atala. Garraiolariaren betebeharrak. 211.etik 228.era bitarteko artikulua.
3. atala. Pleitariaren eginbeharrak. 229.etik 238.era bitarteko artikulua.
4. atala. Plantxa eta atzerapenak. 239.etik 245.era bitarteko artikulua.
5. atala. Ontziratze-agiria. 246.etik 266.era bitarteko artikulua.

- 6. atala. Garraio multimodalaren agiria. 267. artikulua.
- 7. atala. Itsas garraioko gutunak. 268.etik 271.era bitarteko artikulua.
- 8. atala. Kontratua aurretiaz azkentzea. 272.etik 276.era bitarteko artikulua.
- 9. atala. Garraiolariaren erantzukizuna galera, kalte edo atzerapenengatik. 277.etik 285.era bitarteko artikulua.
- 10. atala. Preskripzioa. 286. artikulua.

- III. kapitulua. Pasaia-kontratua. 287.etik 300.era bitarteko artikulua.
- IV. kapitulua. Atoi-kontratua. 301.etik 306.era bitarteko artikulua.
- V. kapitulua. Itsas alokairuaren kontratua. 307.etik 313.era bitarteko artikulua.

- V. titulua. Nabigazio-kontratu osagarriak. 314.etik 338.era bitarteko artikulua.

- I. kapitulua. Itsas kudeaketako kontratua. 314.etik 318.era bitarteko artikulua.
- II. kapitulua. Ontziak kontsignatzeko kontratua. 319.etik 324.era bitarteko artikulua.
- III. kapitulua. Portuan pilotatzeko kontratua. 325.etik 328.era bitarteko artikulua.
- IV. kapitulua. Portuan manipulatzeko kontratua. 329.etik 338.era bitarteko artikulua.

- VI. Titulua. Nabigazio-istripuak. 339.etik 391.era bitarteko artikulua.

- I. kapitulua. Abordatzea. 339.etik 346.era bitarteko artikulua.
- II. kapitulua. Matxura handia. 347.etik 356.era bitarteko artikulua.
- III. kapitulua. Salbamendua. 357.etik 368.era bitarteko artikulua.
- IV. kapitulua. Urperatutako edo hondoratutako ondasunak. 369.etik 383.era bitarteko artikulua.

- 1. atala. Jabetza-eskubideak. 373.etik 375.era bitarteko artikulua.
- 2. atala. Erauzteen araubidea. 376.etik 383.era bitarteko artikulua.

- V. kapitulua. Kutsaduraren erantzukizun zibila. 384.etik 391.era bitarteko artikulua.

- VII. titulua. Erantzukizuna mugatzea. 392.etik 405.era bitarteko artikulua.

- I. kapitulua. Xedapen orokorrak. 392.etik 395.era bitarteko artikulua.
- II. kapitulua. Kreditu mugagarriak. 396.etik 397.era bitarteko artikulua.
- III. kapitulua. Gehienezko kalte-ordainak. 398.etik 402.era bitarteko artikulua.
- IV. kapitulua. Mugaketa-funtsa. 403.etik 405.era bitarteko artikulua.

- VIII. titulua. Itsas aseguruaren kontratua. 406.etik 467.era bitarteko artikulua.

- I. kapitulua. Xedapen orokorrak. 406.etik 407.era bitarteko artikulua.
- II. kapitulua. Itsas aseguru mota desberdinen xedapen komunak. 408.etik 438.era bitarteko artikulua.

- 1. atala. Interes aseguratuak. 408.etik 412.era bitarteko artikulua.
- 2. atala. Balio aseguratuak, seguru anizkoitza eta asegurukidetza. 413.etik 416.era bitarteko artikulua.
- 3. atala. Nabigazioaren arriskuak. 417.etik 420.era bitarteko artikulua.
- 4. atala. Kontratua amaitzea eta kontratatzailearen eginbeharrak. 421.etik 428.era bitarteko artikulua.
- 5. atala. Kalte-ordaina. 429.etik 437.era bitarteko artikulua.
- 6. atala. Preskripzioa. 438. artikulua.

- III. kapitulua. Aseguru mota batzuen berriazko xedapenak. 439.etik 467.era bitarteko artikulua.

- 1. atala. Ontzien aseguruak. 439.etik 452.era bitarteko artikulua.
- 2. atala. Salgaien aseguruak. 453.etik 462.era bitarteko artikulua.
- 3. atala. Erantzukizun zibilaren aseguruak. 463.etik 467.era bitarteko artikulua.

IX. titulua. Berezitasun prozesalak. 468.etik 500.era bitarteko artikulua.

I. kapitulua. Jurisdikzio- eta eskumen-berezitasunak. 468.etik 469.era bitarteko artikulua.

II. kapitulua. Ontzien aurreneurritzko enbargoa. 470.etik 479.era bitarteko artikulua.

III. kapitulua. Ontzien nahitaezko salmenta. 480.etik 486.era bitarteko artikulua.

IV. kapitulua. Itsas kredituen erantzukizuna mugatzeko prozedura. 487.etik 500.era bitarteko artikulua.

X. titulua. Itsas zuzenbideko espediente jakin batzuen ziurtagiri publikoak. 501.etik 523.era bitarteko artikulua.

I. kapitulua. Xedapen orokorrak. 501.etik 503.era bitarteko artikulua.

II. kapitulua. Itsas protesta eta bidaia-gorabeherak. 504.etik 505.era bitarteko artikulua.

III. kapitulua. Matxura handiaren likidazioa. 506.etik 511.era bitarteko artikulua.

IV. kapitulua. Itsas garraioan salgai eta bagajeak gordetzea eta saltzea. 512.etik 515.era bitarteko artikulua.

V. kapitulua. Ontziratze-agiria galtzeari, osteari edo hondatzeari buruzko espedienteak. 516.etik 522.era bitarteko artikulua.

VI. kapitulua. Aldatuta edo matxuratuta dauden merkataritza-salgaiak besterentzea. 523.etik 524.era bitarteko artikulua.

Lehenengo xedapen gehigarria. Zenbatekoak eguneratzea eta berme-mekanismo alternatiboak.

Bigarren xedapen gehigarria. Salbamenduen eta atoiaren sariak eta ordainak erabakitzeko organo eskudunak.

Hirugarren xedapen gehigarria. Kontratazio elektronikoa.

Laugarren xedapen gehigarria. Azaroaren 16ko 1/2007 Legegintzako Errege Dekretu bidez onartutako Kontsumitzaile eta Erabiltzaileen Defentsarako Lege Orokorraren eta beste lege osagarri batzuen testu bategineko ekintzak.

Bosgarren xedapen gehigarria. Kontsumitzaileekin sortutako gatazkak konpontzeko sistema alternatiboak.

Seigarren xedapen gehigarria. Espainiar gerraontziak.

Zazpigarren xedapen gehigarria. Plataforma kontinentalak.

Zortzigarren xedapen gehigarria. Ontzi historikoak eta erreplikak.

Bederatzigarren xedapen gehigarria. Aireko nabigazioaren alorreko xedapen bereziak.

Hamargarren xedapen gehigarria. Notarioen eta erregistroen tarifak.

Lehenengo xedapen iragankorra. Salbamenduen, atoiaren, aurkikuntzen eta erauzteen espedienteak.

Bigarren xedapen iragankorra. Ontzi-entitateen erregimena, tonelajearen arabera.

Xedapen indargabetzaile bakarra. Arauak indargabetzea.

Azken xedapenetako lehenengoa. Rotterdameko Arauak.

Azken xedapenetako bigarrena. Urtarrilaren 7ko 1/2000 Legea, Prozedura Zibilarrena, aldatzea.

Azken xedapenetako hirugarrena. Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen testu bategina, irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onetsitakoa, aldatzea.

Azken xedapenetako laugarrena. Abenduaren 29ko 14/2000 Legea, zerga-, administrazio- eta gizarte-neurri buruzkoa, aldatzea.

Azken xedapenetako bosgarrena. Martxoaren 10eko 474/1960 Dekretuak, osasun-zerbitzuen tasak baliozkotzen dituenak, atxikita duen «Itsas eta aire-trafikoaren gaineko osasun-eskubideak» osasun-zerbitzuen tasaren lehenengo atala aldatzea.

Azken xedapenetako seigarrena. Eskumen-titulua.

Azken xedapenetako zazpigarrena. Gibraltari buruzko klausula.

Azken xedapenetako zortzigarrena. Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atala, eta ontzien eta ontzi-enpresen erregistroa.

Azken xedapenetako bederatzigarrena. Gobernua gaitzea.

Azken xedapenetako hamargarrena. Gobernua gaitzea, abenduaren 24ko 60/1962 Legeak, sorospen, salbamendu, atoi, aurkikuntza eta erauzteei buruzkoak, II. tituluan ezarritakoa alda dezan.

Azken xedapenetako hamaikagarrena. Lege-proiektua Gorte Nagusietara bidaltzea.

Azken xedapenetako hamabigarrena. Indarrean sartzea.

ATARIKO TITULUA

Xedapen orokorrak

1. artikulua. *Xedea eta aplikazio-eremua.*

1. Lege honen xedea da itsas nabigazioaren ondorioz sortutako egoera eta erlazio juridikoak arautzea.

2. Itsasoko uretan egiten denaz gainera, itsas nabigaziotzat hartuko da ibai, kanal, laku edo urtegi natural zein artifizialeko uretan egiten dena, ontziak bertara itsasotik iristen badira, baina itsasaldiak nabarmentzen diren tokiraino soilik, bai eta ibaien zati nabigagarrietan egiten dena ere, interes orokorreko portuak dauden tokiraino.

3. Aurreko paragrafoan jasotako kasuetatik kanpo, barruko uretako nabigazioa arautuko da jabari publiko hidraulikoa erregulatzen duen legediaren eta aplikatu beharreko gainerako xedapenen arabera.

2. artikulua. *Iturriak eta interpretazioa.*

1. Lege hau aplikatuko da, Espainian indarrean dauden nazioarteko hitzarmenetan eta gai bera arautzen duten Europar Batasuneko arauetan xedatutakoaren aurka ez dagoen bitartean.

Gehigarri gisa, lege eta erregelamendu osagarriak eta itsas nabigazioari buruzko usadio-ohiturak jarraituko dira. Hori guztia nahikoa ez denean eta analogiara jo ezin denean, zuzenbide erkidea aplikatuko da.

2. Nolanahi ere, lege honen arauak interpretatzeko, aintzat hartuko dira Espainian indarrean dauden nazioarteko hitzarmenetan jasotako arauak, bai eta haien xede diren gaien arauketan uniformetasuna sustatzearen egokitasuna ere.

3. artikulua. *Estatu-ontzien eta gerraontzien nabigazioa.*

1. Lege honen xedapenak ez zaizkie aplikatuko estatu-ontzi handi eta txikiei, gerraontziak barnean hartuta, bertan kontrakoa ezartzen denetan izan ezik.

2. Estatu-ontziak dira Defentsa Nazionalari atxikita daudenak, bai eta titulartasun edo erabilera publikoa duten beste batzuk ere, baldin eta komertzialak ez diren zerbitzu publikoak soilik ematen badituzte.

3. Gerraontziak dira honako baldintza hauek betetzen dituztenak: Indar Armatuak atxikita egotea, dagokien nazionalitateko gerraontzien bereizgarri diren kanpoko zeinuak eramatea, dagokion estatuko Gobernuak behar bezala izendatutako ofizial baten agintepean egotea, ofizial horren izena ofizialen maila-zerrendan edo dokumentu baliokide batean jasota egotea, eta tripulazioa Indar Armatu erregularren diziplinaren mende egotea.

I. TITULUA

Nabigazioaren administrazio-antolamendua

I. KAPITULUA

Polizia-arauen aplikazio-eremua

4. artikulua. *Aplikazio-eremu espaziala.*

1. Titulu honetan jasotako nabigazioaren polizia-arauak aplikatuko zaizkie Espainiak subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa egikaritzen duen itsas eremuetan dauden ontzi guztiei.

2. Aurreko paragrafoan aurreikusitakoa ulertzen da beste estatu batzuen balizko eskumenen kalterik gabe, aplikatu beharreko hitzarmenen arabera, eta lege honetan gerraontzientzat eta beste estatu-ontzientzat ezarritakoaren kalterik gabe.

5. artikulua. *Ontzi nazionalen aplikatzea.*

1. Ontzi nazionalak titulu honen xedapenen mende geratuko dira, nonahi daudela ere, eta itsasertzeko beste estatu batzuei edo portuaren estatuari, aplikatu beharreko hitzarmenen arabera, dagozkien eskumenen kalterik gabe.

2. Gerraontziak salbuespen direla, titulu hau aplikatuko zaie estatu-ontzi nazionalen, dauden salbuespen eta berezitasunen, edo erregelamendu bidez ezar daitezkeenen kalterik gabe, bereziki 7., 8., 10., 16. eta 17. artikuluetan xedatutakoari dagokionez, eta segurtasun publikoari edo zilegi ez diren jarduerak zaindu eta erreprimitzeari atxikitako eskumenak behar bezala betetzetik sor daitezkeen beste batzuen kalterik gabe.

6. artikulua. *Itsasontzi txikiei eta itsas artefaktuei aplikatzea.*

1. Titulu honetan ontzietan buruz ezarritako arauak itsas artefaktuei ere aplikatu beharrekoak direla ulertuko da, haien izaera eta jarduerarekin bat egiten duten heinean.

2. Aurkakoa berariaz aurreikusten ez bada, arau horiek itsasontzi txikiei ere aplikatzen zaizkiela ulertuko da.

3. Erregelamendu bidez arautuko dira kirol-ontzi eta laketontzi handi zein txikiei gai horretan aplikatu beharreko berezitasunak, bai eta berariazko funtzioengatik hala eskatzen dutenak ere.

II. KAPITULUA

Barruko itsas uretako eta portuko egonaldi-erregimena

7. artikulua. *Portuan sartzea.*

1. Ontzi guztiak sartu ahal izango dira itsas nabigazio nazional eta nazioartekoarentzat zabalik dauden espainiar portuetan. Nolanahi ere, lege honetan jasotako preskripzioak bete beharko dituzte; halaber, arlo hauetako legedia ere bete beharko dute: portuak, segurtasuna, aduanak, atzerriartasuna eta immigrazioa, polizia, osasuna, ingurumena eta arrantza; bai eta ezarritako baldintza operatiboak ere.

2. Espainiar portuetan ontzien sarrera debeka edo baldintza daiteke, larrialdi-arrazoiengatik edota osasun publikorako, nabigazioaren segurtasunerako, trafikoak eta portu-instalazioak babesteko, arrantza ilegala erreprimitzeko edo ingurumenaren iraunkortasunerako berariazko arriskuak direla-eta, aplikatu beharreko araudian aurreikusitakoaren arabera.

3. Portu-administrazioak emango du portuan sartzeko baimena, armadore, ontzi-ustiatzaile, kapitain edo kontsignatarioek eskatuta, eta betiere ezinbestekoa izango da legedia eta aurreko paragrafoetan adierazitako gainerako arauak betetzea.

8. artikulua. *Portuak ixtea.*

1. Dagokion Portu Agintaritzaren eginkizuna da, indarrean dagoen araudiaren arabera, portu eta terminalak ontzien nabigaziorako ixteko agindua ematea, Itsas Kapitaintzak txostena egin ostean, bai eta erabaki horiei nazioartean behar bezalako publizitatea emateko neurriak hartzea ere.

2. Itsas Administrazioak portuetan eta haietara sartzeko kanaletan nabigatzeko debekua behin-behinean proposatu ahal izango du, bai eta ontzien sarrerak eta irteerak ere, egoera meteorologiko eta hidrografikoen ondorioz komenigarria izanez gero, nabigatzeko oztopoak egonez gero, edota arlo hauetako arrazoiak izanez gero: babesak, larrialdiak, segurtasun publikoa, ingurumen-segurtasuna edo ordena publikoa.

3. Debeku-proposamen hori egin ahal izango da edo baldintzatu ahal izango da nabigagarritasun-akats larriak izateagatik pertsonen, ondasunen edo ingurumenaren segurtasunerako arriskua ekar dezaketen ontzientzat.

9. artikulua. *Nahitaezko porturatzea.*

1. Aurreragoko 186. eta 187. artikuluetan xedatutakoa gorabehera, nahitaezko porturatzea gertatuz gero, armadoreak, kapitainak edo kontsignatarioak horren kausak jakinarazi beharko dizkio Itsas Administrazioari. Hark egiaztatuko ditu nahitaezko porturatzea justifikatzen duten zioak, eta kasu horietan bete beharreko betebeharrak eta eskakizun bereziak jakinaraziko ditu, halakorik balego.

2. Itsas Administrazioak portuetan edo babesguneetan sartzeko eskakizun eta baldintzak ezarri ahal izango dizkie kutsagarriak izan daitezkeen ontziei, hartara pertsonen, itsas trafikoaren, ingurumenaren eta ondasunen segurtasuna bermatzeko.

3. Erregelamendu bidez arautuko dira artikulua honetan xedatutakoa garatzeko behar izango diren irizpide, kasu, prozedura eta gainerakoak.

10. artikulua. *Bisiten eta egonaldien araubide orokorra.*

1. Ontziek portuetan, salgai eta bagajeen zamalanetarako terminaletan, eta bidaiari eta ibilgailuak ontziratzeko eta lurreratzekeo terminaletan egiten dituzten bisita eta egonaldien erregimena izango da portuen legedian xedatutakoa. Halaber, legedi horretan aurreikusi gabeko arloetan, lege honek eta aplikatu beharreko gainerako lege eta erregelamenduek xedatutakoa aplikatuko da.

2. Atzerriko ontzi orok kontsignatario bat izan beharko du portu nazionaletan, laketontzien kasuan izan ezik. Azken horien jabeak edo kapitainak zuzenean ordezkari izan daitezke. Kontsignazio-betebehar berdina ezarri ahal izango zaie erregelamendu bidez ontzi nazionaleri.

11. artikulua. *Polizoiak.*

1. Espainiar portu batera doan edozein ontziren kapitainak Itsas Administrazioari jakinarazi beharko dio, aurrerapen nahikoaz, ontzian polizoiak daudela. Halaber, neurri egokiak hartu beharko ditu, ontzian baldintza duinetan egon daitezkeen, portura iritsi bitartean, eta hori egoki ez den kasuetan, atzerriartasunaren eta immigrazioaren alorreko araudien arabera, agintaritzaren eskudunari entregatuko dizkio polizoiak.

2. Polizoiak lurreratuz gero, bai ontziko egoera gizagabea edo laidogarria delako, edo laguntza mediko edo humanitarioa behar dutelako, bai agintaritzaren eskudunak polizoiak sorterriratu behar dituztelako, polizoi horiek garraiatu dituen ontziaren armadoreak eta kontsignatarioak solidarioki ordaindu beharko dute haien mantenua, ostaturik, laguntza juridikoa eta interpretea, bai eta sorterriratzea ere, agintaritzaren eskudunen bidez. Betebehar hori benetan betetzen dela bermatzeko, Itsas Administrazioak agindu ahal izango du berme nahikoa ematea, eta hala egin ezean, ontzia portuan geratuko da.

3. Artikulu honetan xedatutakoa ulertuko da polizoiak ontziratzean ez ikusiarena egiteagatik edo 1. paragrafoan jasotako neurriak hartzeagatik kapitainek edo tripulazioko beste kide batzuek izan ditzaketan erantzukizun penal edo administratiboaren kalterik gabe.

12. artikulua. *Atzerriko ontziei buruzko jurisdikzioa.*

1. Estatu-ontzientzat aurreikusitakoa izan ezik, espainiar auzitegien jurisdikzio zibil eta penalaren mende egongo dira atzerriko ontzi guztiak, portu nazionaletan edo gainerako barruko itsas uretan dauden bitartean.

2. Horretarako, agintari judizialak ontzian eginbide egokiak egitea agindu ahal izango du, bai eta bertan sartu eta erregistratzea ere, eskakizun bakar hau kontuan hartuta: banderari dagokion estatuko kontsulari lehenbailehen jakinaraztea.

3. Espainiar auzitegien jurisdikzioak iraungo du atzerriko ontziek barruko itsas uretatik irten eta jurisdikziopeko uretan nabigatzen duten bitartean, bai eta handik kanpo atxilotzen dituztenean ere, pertsekuzio-eskubidea egikaritua.

13. artikulua. *Propultsio nuklearreko ontziak.*

Estatu-ontziei aplikatu beharreko immunitateen kalterik gabe, propultsio nuklearreko ontzien nabigazio-, porturatze- eta egonaldi-erregimena izango da apirilaren 29ko 25/1964ko Legeak, energia nuklearrari buruzkoak, xedatutakoaren arabera, eta aplikatu beharreko nazioarteko hitzarmenen arabera.

14. artikulua. *Substantzia erradioaktiboak garraiatzen dituzten ontziak.*

1. Arrisku erradioaktibo edo nuklearrak sortzen dituzten substantziak garraiatzen dituzten ontziak sartu ahal izango dira barruko itsas uretan eta zabalik dauden portuak bisitatu ahal izango dituzte, Gobernuak ezarritako preskripzio tekniko eta operatiboaren arabera.

2. Zehazki, ontzia portuko zerbitzugunean sartu aurretik, Administrazioako organo eskudunek ontziaren segurtasun-dokumentuak kontrolatuko dituzte, kontrol dosimetrikoa egingo dute, bai eta ingurunea babesteko gainerako kontrolak ere. Halaber, kontrol osagarriak egin ahal izango dituzte ontzia portuan dagoen bitartean.

3. Kontrolaren ondorioz edo beste edozein kausa dela-eta erabakiz gero ontzi horren egonaldiak ondorio arriskutsuak izan ditzakeela, Itsas Administrazioako zerbitzuek aginduko diote barruko itsas uretatik irten dadila epe jakin batean.

15. artikulua. *Salgai arriskutsuak garraiatzen dituzten ontziak.*

1. Salgai arriskutsuen manipulazioa eta garraioa izango da gai horretan aplikatu beharreko nazioarteko tresnetan jasotako preskripzioen arabera, Nazioarteko Itsas Erakundearen nahitaezko kodeak ere barnean hartuta.

2. Erregelamendu bidez zehaztuko dira salgai horiek garraiatzen dituzten ontziak portuetan sartzeko eta bertan egoteko baldintza bereziak, bai eta salgai horiek onartzeko, manipulatzeke eta ontzian zein lehorrean gordetzeko baldintzak ere.

16. artikulua. *Jardunik gabeko ontziak porturatzea, amarratzea eta ainguratzea.*

1. Portu Agintaritzak emango du ontzi inaktiboak porturatzeke, amarratzeko edo ainguratzeke baimena, eta horretarako tokia, aldia eta egoteko gainerako baldintzak ezarriko dizkio, Itsas Administrazioak erabakitako segurtasun-baldintzetan, baldin eta nabigazioaren segurtasuna kaltetzen ez badute, eta pertsonentzako, ondasunentzako edo ingurumenarentzako arriskua sortzen ez badute.

2. Nolanahi ere, Itsas Administrazioak segurtasun-zuzkidura ezarriko du, eta portuan, amarratuta edo ainguratuta dagoen bitartean sor ditzakeen kalte eta galerak estaltzeko adina berme eskatu ahal izango du, bai eta ontziko pertsonak mantentzeko beharrezko gastuak estaltzeko ere, hala badagokio.

Orobat, Itsas Administrazioak beteko ditu Portu Agintaritzari dagozkion eginkizunak, portuko uretatik kanpo.

3. Ontziak edozein unetan arriskua sortzen badu, Estatuko portuen eta nabigazio zibilaren araudia aplikatuko da, eta urperatutako edo hondoratutako ontziak kentzeari dagokionez.

17. artikulua. *Irrati-elektronikako bitartekoen erabilera ontzian.*

Ontzietan irrati-nabigazioko edo irrati-komunikazioko bitartekoak erabiltzeko, barruko uretan eta portuetan dauden bitartean, erregelamendu bidez ezarritako arauak bete beharko dira.

18. artikulua. *Ontziak abiaraztea.*

1. Itsasora irteteko, edo oro har, nabigatzen hasteko, ontzi orok irteteko baimena behar du, beste agintaritza batzuek eman beharreko baimenen kalterik gabe, eta kapitainak berak igortzearen edo erregelamendu bidez aurreikusitako beste modalitate batzuen kalterik gabe. Irteteko baimen hori Itsas Agintaritzak eman behar du, eta «abiaraztea» esango zaio.

2. Abiaraziko da armadoreak, kapitainak edo kontsignatarioak eskatuta, baldin eta aitorten orokorra aurkeztuz gero, eta ontzi horrek gainerako dokumentu eta egiaztagiri galdagarriak behar bezala izanez gero. Abiaraztea ukatu ahal izango da soilik legean edo erregelamenduan jasotako kausagatik, epailearen aginduaren bidez, edo dagokion agintaritzak eskatuta.

3. Ontziak abiarazteko erregimena erregelamendu bidez arautuko da.

4. Erregelamenduak erregimen sinplifikatu bat ezarriko du laketontzientzat, barruko itsas uretan soilik nabigatzen duten ontzientzat, eta ibilbide laburrak eta errotazio handikoak egiten dituzten guztientzat.

III. KAPITULUA

Itsas nabigazioaren araubide orokorra

19. artikulua. *Espainiar itsas eremuetan nabigatzeko araubide orokorra.*

Espainiar itsas eremuetan nabigatzea, bai zeharkatzeko, bai bertako itsasertzeko portu edo terminaletan sartzeko edo haietatik irteteko, Itsas Zuzenbideari buruzko Nazio Batuen Konbentzioak, 1982ko abenduaren 10ean Montego Bayn sinatuak, xedatutakoa bete beharko da, betiere lege honen bidez ezarritako mugapen eta eskakizunak errespetatuz, bai eta legedian arlo hauetan xedatutakoa ere: segurtasuna, defentsa, aduanak, osasuna, atzerriartasuna eta immigrazioa.

20. artikulua. *Espainiar itsas eremuetan nabigatzeko araubide orokorrari dagozkion salbuespenak.*

1. Itsas Administrazioak nabigazioa baldintzatu, mugatu edo debekatu ahal izango du zenbait espainiar itsas eremuetan; zehazki, Indar Armatuen segurtasunari eta itsasoa babesteari lotutako arrazoiak direla-eta, edo atzerriko ontziak jurisdikziopeko uretan igarotzea errugabea ez bada.

Aurreko paragrafoan aurreikusitako neurriak hartu ahal izango dira, halaber, itsasoko biodibertsitatea edo urpeko kultura-ondarea babesteko, agintaritza eskudunek hala eskatuz gero, indarrean dagoen legedia aplikatuta, eta nazioarteko hitzarmenetan jasotako prozeduren arabera.

2. Neurri horiek hartu ahal izango dituzte, halaber, ministerio eskudunek, pabiloia edozein izanda ere, eta ontzien kategoria zehatz batzuei dagokienez, jarduera bidegabeak edo debekatutako edozein trafiko prebenitzeko beharrezkoak izanez gero.

3. Erregelamendu bidez ezarri ahal izango dira, halaber, urpeko jardueren mugapenak, itsasoko biodibertsitatea edo urpeko kultura-ondarea babeste aldera, jarduera bidegabeak prebenitzeko.

21. artikulua. *Gelditzea eta ainguratzea.*

1. Nabigatzeko eskubideak ez du barnean hartuko portuetako zerbitzугunetatik kanpo gelditzea edo aingurak botatzea, honako kasu hauetan izan ezik: ezinbesteko kasuak, Itsas Agintaritzaren berariazko baimena, aisia soilik helburu duten itsasontzi eta laketontzi handi eta txikiak, xede horrekin senaieran edo bainatzeko tokietan gelditzen badira, baldin eta balizatuta ez badaude, eta itsasoan edo nabigazioan gizakien segurtasuna arriskuan jartzen ez badute.

2. Arriskuan daudelako edo ezinbesteko kasuetan gelditu edo aingurak bota beharrean dauden ontziek egoera horien berri emango diote gertuen dagoen Itsas Administrazioari, berehala, eta edozein bitarteko baliatuta.

22. artikulua. *Pabiloia erakustea eta itsaspekoak.*

1. Espainiar itsas eremuetan nabigatzen duten ontziek estatu bakar bateko bandera izan behar dute, eta izena eta matrikula-portua markatuta eraman behar dituzte. Halaber, pabiloia altxatuta eramango dute, ondo ikusten den tokian, barruko itsas uretan nabigatzen dutenean, bai eta portu edo terminal nazional batean ainguratuta daudenean ere.

2. Atzerriko ontziek, gerraontziak izan ezik, espainiar pabiloia altxatuta eramango dute, bakoitzak berearekin batera, nazioarteko itsas usadioei jarraituz.

3. Atzerriko itsaspeko ontziek eta urpera daitezkeen gainerako ibilgailuek itsas azalean nabigatu beharko dute, bandera zabaldua, barruko itsas uretan eta espainiar jurisdikziopeko uretan nabigatzen dutenean.

Urpean nabigatzen duten atzerriko itsaspekoei azaleratzeko esango zaie, eta behar izanez gero, horretara behartu. Matxura baten ondorioz ezin badira azalera irten, adierazi beharko dute eskura dituzten bitarteko guztiak baliatuta.

4. Erregelamenduek salbuespenak ezarri ahal izango dituzte, itsasontzi bakoitzak markak, izena eta bandera erakusteko duen betebeharrari dagokionez.

23. artikulua. *Alboko gunean nabigatzeko araubide berezia.*

1. Alboko gunean, estatuak atzerriko ontziak kontrolatuko ditu, lurralde nazionalen eta jurisdikziopeko uretan egin daitezkeen lege-haustekak eta alor hauetako erregelamenduen urraketak prebenitzeko: aduanak, zergak, osasuna, atzeritartasuna eta immigrazioa. Halaber, eskumen penal eta administratiboa egikarituko du, legezko arau horien urraketan egileak zehatzeko.

2. Alboko guneko uren hondoa edo zorupean dauden objektu arkeologiko eta historikoak baimenik gabe erauztea aurreko paragrafoan jasotako lege eta erregelamenduen urraketa dela ulertuko da, bai eta urpeko kultura-ondarearen araudiarena ere.

24. artikulua. *Arrantza-ontzien nabigazioa.*

1. Arrantza-ontzi nazionalen nabigazioak bete beharko ditu, lege honetan jasotako xedapen orokorrez gainera, arrantzari buruzko legedian ezarritako agindu bereziak.

2. Administrazio eskudunak berariazko baimena eman ezean, eta Europar Batasuneko zuzenbidean eta aplikatu beharreko hitzarmenetan xedatutakoaren kalterik gabe, atzerriko ontziek debekatuta dute Espainiako barruko itsas uretan eta jurisdikziopeko uretan arrantza egitea. Ez da errurik gabeko igarotze gisa joko ontzi horiek jurisdikziopeko uretan egindako edozein jarduera.

3. Gobernuak zainduko du eremu ekonomiko eskusiboan atzerriko ontziek beren eskubideak egikaritzean eta eginbeharrak betetzean Estatuaren eskubideak aintzat hartzen dituztela, eta lege honetan eta arrantza-legedian xedatutakoa betetzen dela, Europar Batasuneko eta nazioarteko zuzenbidearen arabera izanez gero.

4. Arrantza-administrazioaren baimenik izan ezean, espainiar itsas eremuetatik igarotzen diren atzerriko ontziek ezingo dituzte arrantza-tresnak funtzionamenduan edo berehala erabiltzeko moduan izango.

25. artikulua. *Ikerketa-ontzien nabigazioa.*

1. Espainiar itsas eremuetan atzerriko ontzietan ikerkuntza zientifikoaren alorreko jarduerak egiteko baimena, bai eta atzerriko erakundeek espainiar ontzietan eremu horietan jardutekoa ere, Administrazio eskudunak eman behar du, erregelamendu bidez aurreikusitako prozedurari jarraituz.

2. Nolanahi ere, baimena emateko, ikerketak helburu baketsuak izan behar ditu soilik, itsas ingurua ezagutzeko prozesuan aurrera egiteko lagungarria izan behar du, ez du arriskurik sortu behar nabigazioaren edo ingurumenaren segurtasunean, eta ez du eragotzi behar eskubide subiranoen egikaritzea, ez eta estatu-jurisdikzioarena ere.

3. Ez da joko baimendu gabeko ikerkuntza jurisdikziopeko uretan errurik gabe igarotzea denik.

26. artikulua. *Ikerketa-jarduerei uztea.*

Baimena ematen duen administrazioak, ebazpen ziodunaren bidez, agindu ahal izango du, edozein unetan, eta ikertzaileek inolako kalte-ordainik jasotzeko eskubiderik gabe, ikerketa-jarduerak etetea edo bertan behera uztea, emandako baimenean ezarritako baldintzak ez betetzeagatik.

27. artikulua. *Norabide- eta gobernu-arauak eta izotz-guneetan nabigatzea.*

1. Ontzi guztiek, salbuespenik gabe, nabigazioa egokitu beharko dute, aplikatu beharreko erregelamenduetan jasotako arauen arabera (argiak, seinaleak, norabidea eta gobernatzea), bereziki itsasoan abordatzeak prebenitzeko nazioarteko erregelamendua kontuan hartuta.

2. Ontzi bati jakinarazi bazaio itsasbidean edo inguruan izotz-zatiak daudela, gauean abiadura moderatuan nabigatu beharko du, edo itsasbidea aldatu, eremu arriskutsutik aldentzeko.

28. artikulua. *Arriskuen publizitatea eta nabigaziorako laguntzak.*

1. Administrazio eskudunak itsas seinaleak ezartzeko eta mantentzeko ardura izango du, bai eta nabigazioari arrisku hurbila dakarkioten egoera iragankorren berri aldian behingo irrati bidezko itsas abisuak emateko ardura ere.

2. Defentsa Ministerioak mapa nautikoak eta argitalpen osagarriak (itsasbideen liburuak) prestatzeko eta argitaratzeko ardura izango du eta nabigaziorako laguntza-sistemei buruzko informazio guztiaren zabalkundeaz arduratuko da (itsasargien eta laino-seinaleen liburuak eta irrati-seinaleen liburuak), bai eta eguneratuta mantentzeaz ere, nabigatzaileentzako abisuak aldian behin argitaratuta.

29. artikulua. *Kapitainen abisuak.*

1. Ontzien kapitainek Itsas Administrazioari jakinarazi behar dizkiote itsas seinaletan edo nabigaziorako beste laguntza batzuetan ikusten dituzten akats edo gabeziak. Halaber, bidaiari ikusten dituzten izotz-zati edo derreliktuen abisua eman behar dute, nabigaziorako berehalako arriskua sor badezakete.

2. Kapitainek, orobat, abisua eman beharko dute ohiz kanpoko ekaitzak aurkituz gero, edo nabigazioa arriskuan jartzen duen beste edozein kausa gertatuz gero.

30. artikulua. *Antolaketa sistemak eta itsas trafikoko sistemak.*

1. Nabigazioaren segurtasunaren alde egitea helburu hartuta, eta aplikatu beharreko nazioarteko arauak jarraituz, Gobernuak ezarriko du espainiar itsas eremuetan itsas trafikoa antolatzeko eta ontzien nahitaezko jakinarazpenetarako sistemak eta itsas trafikoko sistemak esleitzeko, ordeztzeko edo ezabatzekeko prozedura.

2. Sistema horien erabilera nahitaezkoa izango da ontzi guztientzat, nazioarteko onespena eskuratu eta argitaratu ostean, hala behar izanez gero.

3. Nolanahi ere, itsas trafikoko sistemak derrigorrean erabili beharrekoak izango dira soilik barruko itsas uretan edo jurisdikziopeko uretan daudenean, eta Nazioarteko Itsas Erakundeak onartuz gero, eremu ekonomiko eskusiboan.

31. artikulua. *Itsas artefaktuentzako eta plataforma finkoentzako arau bereziak.*

1. Espainiako nabigazio-eremuetan, itsas artefaktuen eta plataforma edo egitura finko artifizialen kokalekua behar bezala balizatuta jarri beharko da, Estatuko portuen oharpenen arabera.

2. Artefaktu edo plataforma horien inguruan nabigaziorako segurtasun-eremuak ezarriko dira, bostehun metroko erradioa dutenak, gehienez ere. Dena dela, handiagoak ere izan daitezke, kasu bakoitzean aplikatu beharreko nazioarteko arauen arabera baldin badira.

3. Instalazio horiek portuko uretan egonez gero, Portu Administrazioaren ardura izango da eginkizun horiek egikaritzea.

32. artikulua. *Kutsaduraren aurkako prestaketa- eta borroka-planak.*

Itsas Administrazioak itsasoko kutsadurari aurre egiteko prestaketa- eta borroka-plan bat ezarriko du, hidrokarburoak eta kaltegarriak edo potentzialki arriskutsuak diren beste substantzia batzuek eragindako kutsatzeei azkar eta eraginkortasunez erantzuteko.

33. artikulua. *Kutsatzeak jakinarazteko betebeharra.*

1. Ontzi nazionalen kapitainek nabigazioan antzemandako hidrokarburoak eta kaltegarriak edo potentzialki arriskutsuak diren beste substantzia batzuek eragindako kutsatzeen berri emango diete lehenbailehen, bai Espainiako Itsas Administrazioari, bai gertuen dagoen itsasertzeko estatuko agintaritzak eskudunari, erregelamendu bidez ezarritako prozeduren arabera.

2. Espainiar itsas eremuetan nabigatzen duten atzerriko ontzien kapitainek ere betebeharrak izango dute.

34. artikulua. *Nazioarteko lankidetzak.*

1. Aplikatu beharreko berariazko hitzarmenetan aurreikusitakoaren kalterik gabe, itsasertzeko beste estatu baten uretan kutsatzeak gertatu badira, eta estatu horrek Espainiako Itsas Administrazioari laguntza eskatu badi, estatu horretako agintaritzekin lankidetzan jardungo da, ahal duen eta arrazoizkoa den heinean.

2. Laguntza izan daiteke kutsaduraren aurkako lanetan parte hartzea, ezbeharrak aztertzei izapidetan esku hartzea, dokumentuak ikuskatzea, edo kutsaduraren ustezko erantzule den ontzia ikuskatzea, portu batean edo barruko itsas ur nazionaletan baldin badago. Laguntza hori emango da, halaber, banderari dagokion estatuak eskatuz gero.

3. Espainiako itsas eremuetan baldin badago beste estatu bateko urak ere kutsatzeko benetako arriskua, estatu horri berehala jakinaraziko zaio.

4. Aurreko ataletan aurreikusitako lankidetzak izango da, nolanahi ere, elkarrekotasun-printzipioaren arabera.

35. artikulua. *Alboko gunean hartu beharreko neurri bereziak.*

1. Administrazio publiko eskudunak jakiten badu alboko gunean dagoen atzerriko ontzi batek 23. artikuluan aipatutako lege eta erregelamenduak urratu dituela, urratzen ari dela, edo urratuko dituela, hari bidea mozteko, informazioa eskatzeko edo dagokion ikuskapena egiteko eskubidea izango du.

2. Behar izanez gero, neurri egoki eta proportziokoak hartu ahal izango ditu, lege-haustea prebenitzeko edo dagokion zehapena jartzeko, atxilotzea eta portura eramatea barnean hartuta.

36. artikulua. *Atxiloketa bidegabeak eta kalte-ordainak.*

1. Itsas Administrazioak ahalegin guztiak egingo ditu, ontziek beharrezkoak ez diren atxiloketa edo atzerapenak ez pairatzeko, kapitulu honetan aurreikusitakoaren arabera neurriak hartzearen ondorioz.

2. Aurreko paragrafoan aipatutako beharrezkoak ez diren atxiloketa edo atzerapenak gertatuz gero, Administrazio erantzuleak bere gain hartu beharko du frogatutako kalte eta galeren ordaina ematea.

IV. KAPITULUA

Jurisdikziopeko uretan errurik gabe igarotzeko eskubidea

37. artikulua. *Errurik gabe igarotzeko eskubidea.*

1. Jurisdikziopeko uretan atzerriko ontzien nabigazioa, estatu-ontziak barnean hartuta, errurik gabe igarotzeko araubidearen arabera izango da.

Gibraltar itsasarteko nabigazioa arautuko da 1982ko Itsas Zuzenbideari buruzko Nazio Batuen Konbentzioaren III. zatian xedatutakoaren arabera.

2. Ondorio horietarako, azkar eta etenik gabe igaro behar dute, bakeari, ordena publikoari edo Espainiako segurtasunari eraso egin gabe.

3. Igarotzean, gelditzea eta ainguratzea egingo dira Itsas Zuzenbideari buruzko Nazio Batuen Konbentzioaren 18. artikuluan eta lege honen 21. artikuluan xedatutakoaren arabera.

38. artikulua. *Lege eta erregelamenduak betetzea.*

Jurisdikziopeko uretan errurik gabe igarotzeko eskubidea egikaritzen duten ontziek Itsas Zuzenbideari buruzko Nazio Batuen Konbentzioa errespetatu beharko dute, bai eta lege honen xedapenetan ezarritakoa ere. Halaber, gai hauei buruzko gainerako lege eta erregelamenduak bete beharko dituzte: nabigazioa, atzerriartasuna eta immigrazioa, aduanak, osasuna eta segurtasun publikoa, itsas ingurumena babestea eta urpeko kultura-ondarea.

39. artikulua. *Debekuak.*

1. Itsas Zuzenbideari buruzko Nazio Batuen Konbentzioan eta aplikatu beharreko gainerako nazioarteko hitzarmenetan aurreikusitako kasuez gainera, eta Itsas Administrazioaren baimena izan ezean, jurisdikziopeko uretan igarotzen diren atzerriko ontzien jarduera hauek ez dira errugabetzat joko eta debekatuta daude: itsasoko ikerketa zientifikoa, urpeko jarduerak, bai eta nabigazioa, ikerkuntza, ingurunearen neurtzea edo itsas baliabideen ustiapena helburu duten kableak, urpeko hodiak edo instalazio eta ekipoak matxuratzeko modukoak ere.

2. Ez da errugabetzat joko atzerriko ontziak jurisdikziopeko uretan igarotzea, kutsadura-ekintza larri bat nahita eginez gero.

Halaber, errugabetzat joko da ontzien igarotzea, haien matxura-egoera edo nabigagarritasun-baldintzak direla-eta ingurumenari kalte larriak eragiteko arrisku handia badago.

3. Halaber, debekatuta dago itsasontzi laguntzaileak erabiltzea (ezbeharren bat gertatu ezean, edo bilaketa- eta salbamendu-lanetan erabiltzeko izan ezean), segurtasunari, itsas seinaleei eta abordatzeen prebentzioari buruzko arau eta erregelamenduetan aurreikusi gabeko soinu- edo argi-seinaleak egitea, eta igarotzearekin zuzenean lotuta ez dauden edonolako jarduerak.

4. Aurreko debekuak aplikatuko dira, halaber, barruko itsas uretan, aplikatu beharreko araudian aurreikusitakoaren arabera.

40. artikulua. *Arrisku bereziak eragiten dituzten ontziak.*

1. Substantzia erradioaktibo, arriskutsu edo kaltegarriak garraiatzen dituzten ontziek dokumentuak ontzian bertan izan beharko dituzte, eta aplikatu beharreko hitzarmenetan aurreikusitako neurri bereziak kontuan hartu beharko dituzte.

2. Ontzi horiek igaro beharko dute ezarritako itsasbide, gailu eta sistemetan, 30. artikuluan aurreikusitakoaren arabera, eta Itsas Administrazioaren nabigazio-jarraibide bereziak aintzat hartuko dituzte, halakorik balego.

41. artikulua. *Atzerriko ontziek ordaindu beharreko kargak.*

Atzerriko ontziek ordaindu beharko dituzte soilik jurisdikziopeko uretan igarotzean jaso dituzten zerbitzuak. Portuen legedian aurreikusitakoaren arabera, jurisdikziopeko uretan igarotzen diren ontzi guztiek itsas seinaleen zerbitzua erabiltzen dutela joko da.

42. artikulua. *Errurik gabeko igarotzea etetea.*

1. Interes orokorrak defendatzeko, eta bereziki, nabigazioaren segurtasuna zaintze aldera, Gobernuak errurik gabeko igarotzea eten ahal izango du, aldi baterako eta banderen arteko bereizketarik egin gabe, jurisdikziopeko uren eremu jakin batzuetan.

2. Gobernuak zainduko du neurri horiek hartzeari nazioartean publizitate nahikoa ematen zaiola.

43. artikulua. *Jurisdikzio zibila egikaritzea.*

1. Jurisdikziopeko itsasotik igarotzen diren atzerriko ontziak ezingo dira atxilotu edo desbideratu jurisdikzio zibila egikaritzeko, ontzian dauden pertsonen dagokienez.

2. Ontzi horiei buruzko kautelazko neurriak edo betearaztekoak hartu ahal izango dira, beren borondatez gelditu edo ainguratu badira jurisdikziopeko itsasotik igarotzean, bai eta estatuaren barruko itsas uretan nabigatzen dutenei buruz ere.

3. Neurri horiek hartu ahal izango dira, halaber, albotik igarotzen diren ontziei dagokienez, baina beren gain hartutako betebeharrengatik eta igarotzean hartutako erantzukizunengatik soilik.

44. artikulua. *Jurisdikzio penala egikaritzea.*

Espainiako jurisdikzio penala, espainiar jurisdikziopeko uretan dauden atzerriko ontziei dagokienez, Botere Judizialaren Lege Organikoan eta aplikatu beharreko hitzarmenetan ezarritakoaren arabera arautuko da; bereziki, 1982ko Itsas Zuzenbideari buruzko Nazio Batuen Konbentzioaren 27. artikulua 1. paragrafoan xedatutakoa aintzat hartuta.

Aurrekoak ez du kaltetzen espainiar jurisdikzio-organo eskudunek atzerriko ontzi batean atxilotetak agintzeko edo ikerketak egiteko aukera, ontzi horretan, igarotzeko unean, egindako delitua dela-eta, baldin eta jurisdikziopeko uretara sartzen bada barruko uretatik etorrira.

45. artikulua. *Kapitainak edo kontsulak eskatuta esku hartzea.*

Ontziko kapitainak edo banderari dagokion estatuko ordezkari diplomatiko edo kontsulak eskatuz gero, espainiar jurisdikzio-organo eskudunek atxilotetak agindu edo ikerketak egin ditzakete, atzerriko ontzi batean egindako delituak direla-eta.

46. artikulua. *Diplomazia-agente bati jakinaraztea.*

1. Organo judizial eskudunak banderari dagokion estatuko diplomazia-ordezkarari bati edo kontsulari jakinaraziko dio jurisdikzio penala egikaritzeko egingo dituen izapide eta jarduera guztiak hasiko direla, ahal bada haiei ekin aurretik.

2. Jakinarazpen hori egingo da, halaber, ontziko kapitainak eskatuta, eta aurreko artikuluan xedatutakoari jarraituz, instrukzioa hasten denean.

47. artikulua. *Atzerriko aireontziek gainean hegari egitea.*

Beste estatu batzuekin egindako hitzarmenetan xedatutakoari jarraituz edo baimen bereziaren bidez baimendu ahal izango da barruko itsas uren eta jurisdikziopeko uren gaineko aireko espazioan atzerriko aireontziak kalterik egin gabe ibiltzea.

V. KAPITULUA

Pertsekuzio- eta bisita-eskubidea

48. artikulua. *Pertsekuzio- eta bisita-eskubidea egikaritzea.*

Pertsekuzio- eta bisita-eskubideak egikaritzeko dira Itsas Zuzenbideari buruzko Nazio Batuen Konbentzioan xedatutako kausengatik eta bertan ezarritakoaren arabera.

49. artikulua. *Portu nazionalera eramatea.*

Kapitulu honetako xedapenen arabera, atxilotutako ontzi handi, itsasontzi txiki edo artefaktua gertuen dagoen espainiar portura eramanez ahal izango da, gertatutakoa aztertzeko, zehapena ezartzeko eta dagozkion erantzukizunak eskatzeko, halakorik izanez gero.

VI. KAPITULUA

Atzerriko estatu-ontziak

50. artikulua. *Immunitatea.*

Nazioarteko zuzenbidean eta lege honetan aurreikusitako salbuespenak kontuan hartuta, atzerriko ontziek immunitatea izango dute, eta banderari dagokion estatuaren jurisdikziopean soilik geratuko dira.

51. artikulua. *Barruko itsas uretan nabigatzea eta portuan sartzea.*

1. Atzerriko gerraontziak barruko itsas uretara sartu eta zabalik dauden portuak bisitatu ahal izango dituzte, Defentsa Ministerioak alde aurretik baimena eman gero. Baimen hori diplomazia-bideetatik izapidetu behar da banan-banan, Espainiak berretsitako hitzarmenetan jasotako xedapenen arabera, lege honetan eta portuen legedian bildutako aginduak betetzearen kalterik gabe. Beste estatu-ontzi batzuen kasuan, Itsas Administrazioaren baimena nahikoa izango da; banan-banan lortu beharko da, ontzia iritsi aurretik. Atrakatzeko edo ainguratzeko tokia dagokion Portu Agintaritzarekin batera adostuko da.

2. Aurreko paragrafoan aurreikusitako baimenetatik salbuetsita daude matxura, eguraldi txarra edo urgentziazko beste kausa erabakitzailearen bat dela-eta nahitaezko porturatzea izanez gero, segurtasun-arrazoia tarteko. Kasu horietan, ontziko kapitainak edo komandanteak Itsas Administrazioaren organo gertuenari –gerra-ontzia izanez gero, Armadaren organo gertuenari– jakinarazi beharko dio, berehala eta eskura dituen bitarteko guztiak baliatuta, eta haren jarraibideak beteko ditu, dagokion baimena diplomazia-bidetik izapidetu arte.

3. Arrisku nuklearra dakarten estatu-ontzi edo -itsaspekoak izanez gero, 13. eta 14. artikuluetan jasotako xedapenak ere aplikatuko dira.

52. artikulua. *Jurisdikziopeko uretan debekatutako jarduerak.*

Jurisdikziopeko uretan atzerriko ontziak igarotzea ez da errugabetzat joko honako jarduera hauek egitea badakar: maniobra edo bestelako ariketak edonolako armak baliatuta, inteligentziazko bilketa bitarteko elektromagnetikoak baliatuta, edota nolana hiko aireontzi edo tresna militarrek jaurtitzea, hartzea edo ontziratzea.

53. artikulua. *Estatu-itsaspekoak.*

Jurisdikziopeko uretan eta barruko itsas uretan atzerriko estatu-itsaspekoek 22. artikuluan jasotako xedapenak bete beharko dituzte, ariketa edo maniobra militarretan parte hartzeko behar bezala baimenduta egon ezean.

54. artikulua. *Atzerriko estatu-ontziei buruzko neurriak.*

1. Espainiako barruko itsas uretan eta jurisdikziopeko uretan dauden atzerriko gerraontziek lege honetan jasotako xedapenak urratzen badituzte, Armadak eskatuko die jokabide hori uzteko, eta hala badagokio, ur horietatik berehala alde egiteko.

2. Atzerriko ontziaren banderari dagokion estatua izango da lege eta erregelamendu nazionalak ez betetzearen ondorioz sortutako edozein kalte eta galeraren erantzule, bereziki jurisdikziopeko uretan igarotzeari eta portuetan eta gainerako barruko itsas uretan egoteari buruzkoak kontuan hartuta.

55. artikulua. *Arauketa berezia.*

Gobernuak atzerriko estatu-ontzien nabigazioa, onarpena eta egonaldia erregelamendu bidez arautuko ditu, lege honetan eta nazioarteko zuzenbidean jasotako xedapenak kontuan hartuta.

II. TITULUA

Nabigazio-ibilgailuak

I. KAPITULUA

Ontzi handiak, itsasontzi txikiak eta itsas artefaktuak

56. artikulua. *Ontzi handia.*

Ontzi handizat hartzen da itsasoan nabigatzeko egitura eta gaitasuna dituen eta pertsonak edo gauzak garraiatzeko ahalmena duen ibilgailu oro, baldin eta ontzi-bizkar jarraitua eta hogeita lau metro edo gehiagoko luzera badu.

57. artikulua. *Itsasontzi txikia.*

Itsasontzi txikitzat hartzen da ontzi-bizkar jarraitua ez duen ibilgailua, bai eta hogeita lau metrotik beherako luzera duena ere, baldin eta erregelamenduan unitate txiki gisa kalifikatuta ez badaude, propulsiolari eta erabilerari lotutako ezaugarriak aintzat hartuta.

58. artikulua. *Itsas artefaktuak.*

1. Itsas artefaktutzat hartzen da pertsonak edo gauzak barnean hartzeko gaitasun eta egitura duen eraikuntza flotatzaile oro, baldin eta haien xedea nabigatzea ez bada, uretako puntu finko batean geratzea baizik.

2. Halaber, itsas artefaktutzat hartzen da toki finko batean lotuta, hondoa jota edo ainguratuta egon eta nabigaziokoak ez diren jardueretarako etengabe baliatzen dena.

59. artikulua. *Plataforma finkoa.*

1. Plataforma finkoa da itsas hondoon kokatuta, ainguratuta edo ipinita dagoen egitura oro, baliagarri dena miaketa-eragiketarako egiteko, itsasoko baliabide naturalak ustiatzeko edo beste jarduera batzuetara destinatzeko.

2. Plataforma finkoa uren hondolari etengabe lotuta dagoenez, ondasun higiezintzat hartzen da, Kode Zibilari jarraituz.

60. artikulua. *Ontziaren izaera eta identifikazioa.*

1. Ontzia erregistra daitekeen ondasun higiezina da, osagaiak eta ondasunek osatua.

2. Ontziaren osagaiak dira egitura osatzen duten elementuak, berezi ezin daitezkeenak haren izaera beraren kaltetan izan gabe.

3. Ondasunak dira ontziaren zerbitzura etengabe jarritako elementuak, baina haren egitura osatzen ez dutenak.

4. Ontziak bere identitateari eusten dio, haren osagaiak edo ondasunak ondoz ondo ordeztu arren.

5. Ontzia honako ezaugarri hauekin identifikatzen da: izena, matrikula, Nazioarteko Itsas Erakundeko zenbakia (IMO zenbakia), bandera, tonajea, eta erregelamendu bidez ezarritako beste edozein datu.

61. artikulua. *Osagarriak.*

Osagarriak dira ontziari aldi baterako esleitutako elementu kontsumigarriak.

62. artikulua. *Ontziari buruzko negozio juridiko eta eskubideak.*

1. Ontziari buruzko negozio juridikoak, jabetza eta dagozkion gainerako eskubideek eragina dute haren osagai eta ondasunetan, ez ordea osagarrietan, kontrakorik adosten ez bada.

2. Hala ere, salbuespen dira Ondasun Higigarrien Erregistroan hirugarren baten izenean inskribatuta dauden ondasunak, edo hirugarren horrek eskuratu dituenak dagozkion negozio juridikoaren edo karga sorrarazi duen ekintzaren aurretik.

63. artikulua. *Ontzia erostea.*

1. Ontzi handia, itsasontzi txikia edo itsas artefaktua erosiz gero, idatziz jaso behar da. Halaber, hirugarrenei dagokienez ondorioak izan ditzan, Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atalean inskribatu behar da, 73. artikuluan aurreikusitako dokumentuen bidez.

2. Halaber, ontziaren jabetza eskuratuko da fede onezko edukitzearen bidez, hiru urtez jarraian, behar bezala erregistratutako bidezko tituluarekin. Betekizun horietako bat falta bada, hamar urtean jarraian eduki izana ezinbestekoa izango da.

64. artikulua. *Nabigazio-ibilgailuen jabeakidetasuna.*

Ontzi handiaren, itsasontzi txikiaren, itsas artefaktuaren edo plataforma finkoaren jabeakidetasuna arautuko da zuzenbide erkideko xedapen orokorren arabera, ontzi handien eta itsasontzi txikien itsas jabeakidetasuna izan ezean. Kasu horretan III. tituluko II. kapituluan jasotako xedapenen arabera arautuko da.

II. KAPITULUA

Ontzien erregistroa eta dokumentazioa

65. artikulua. *Erregistroa eta matrikula.*

1. Ontzi handien, itsasontzi txikien eta itsas artefaktuen titulartasun eta kargak Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atalean inskribatuko dira, haien harreman juridikoei segurtasuna emate aldera.

2. Ontzi handi edo itsasontzi txiki bat matrikulatzea Itsas Administrazioari dagokio, ontzien eta ontzi-enpresen erregistroaren bidez. Horren xedea da Espainiako ontzi handien eta itsasontzi txikien identifikazioari eta administrazio-kontrolari eustea. Ontzien eta ontzi-enpresen erregistroa, eta ontzien eta ontzi-enpresen erregistro berezia arautuko dira lege honetan eta Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legean ezarritakoaren arabera, bai eta dagozkion erregelamenduetan jasotako xedapenen bidez ere.

66. artikulua. *Erregistroen arteko koordinazioa.*

1. Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atalean egiten diren idazpenak koordinatu beharko dira ontzien eta ontzi-enpresen erregistroko idazpenekin, erregelamendu bidez ezarri beharko diren moduan egin beharreko zuzeneko jakinarazpenen bitartez.

2. Bi erregistroen titularrek beren ardurapeko idazpenen edukiri buruzko egiaztagiria emateko eskumenak izango dituzte; ez dute izango, ordea, bi erakundeen arteko derrigorrezko koordinazioaren ondorioz jaso dituzten jakinarazpenei buruzko egiaztagirik emateko eskumenik. Hala ere, haietako bati eskatuz gero bestean jasotako datuen ziurtagiria, eskabidea onartu beharko da, eta eskumena duen erregistroari eskatuko zaio agiri hori, eskatzaileak erakunde bakar batean eskura dezan ontziari buruzko publizitate formal guztia.

1. atala. Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atalean inskribatzea

67. artikulua. *Aplikatzekoa den legedia.*

Ondasun Higigarrien Erregistroa, ontzien atalean, lege honetan jasotako xedapenen arabera arautuko da, bai eta lege hau garatzeko erregelamenduan eta gainerako xedapen osagarrietan jasotakoaren arabera ere. Halaber, aurreikusi gabe alderdietan, Hipoteken Lege eta Erregelamendua bete beharko dute, aplikatu beharrekoak direnean osagarri izango direla.

68. artikulua. *Eskumena.*

1. Ondasun Higigarrien Erregistroa, ontzien atalean, Justizia Ministerioaren mende egongo da, jabetza- eta merkataritza-erregistratzaile baten ardurapean, eta erregistroko mugapeetako erabakiko diren herrietan egongo dira.

2. Ontzien lehen inskripzioa egingo da matrikula egindako tokiko mugapeari dagokion mugapeko erregistroan, eta eraikitzen ari diren ontzien inskripzioa, berriz, eraikitze tokiari dagokion mugapeko erregistroan.

3. Ontzi baten matrikula aldatzeak ez dakar, nahitaez, beste erregistro batean inskribatu beharra.

69. artikulua. *Inskriba daitezkeen ondasunak.*

1. Espainiako bandera duten ontzi handi, itsasontzi txiki eta itsas artefaktu guztiak Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atalean inskribatu beharko dira derrigorrean.

2. Alabaina, titulartasun publikoko ontzi handi, itsasontzi txiki eta itsas artefaktuak inskribatzea aukerakoa izango da.

Halaber, laketontziak edo kirol-ontziak inskribatzea aukerakoa izango da. Berme-eskubideak, jabari-erreserbatzeak eta baliatzeko debekuak, finantza-errentamenduak eta haien gain ezarritako gainerako karga inskribagarriak hirugarrenen aurrean aurkagarriak izango dira soilik Ondasun Higigarrien Erregistroan inskribatuta badaude. Kasu horietan, inskribatu beharko dira, horretarako baldintza bakarra izanik dagokion bermea eratzeko aurreikusitako eskakizunak betetzea. Ondasun Higigarrien Erregistroan judizialki edo administratiboki enbargatutako edo bahitutako laketontzien immatrikulazioa egingo da enbargoa edo baliatzeko debekua dekretatzeko emandako ebazpen judizialaren bidez.

Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atalean inskribatzeko betebeharrak salbuetsi ahal izango dira, erregelamendu bidez, beste zerrenda edo erregistro batzuetan matrikulatuta dauden zenbait itsasontzi eta artefaktu.

3. Eraikitze fasean dauden ontziak inskribatu ahal izango dira, nolnahi ere, baina hipotekatu behar badira nahitaez inskribatu beharko dira, lege honetan xedatutakoari jarraituz. Horretarako, Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atalean liburu berezi bat izango dute, eraikitze fasean dauden ontziei buruzko ekintza eta kontratuak inskribatzeko, eta fase hori amaitzean, erregelamendu bidez xedatutakoaren arabera, jada eraikita dauden ontzien liburura lekualdatuko da.

70. artikulua. *Xedea.*

1. Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atalak folio erreal sistemaren bidez funtzionatuko du.

2. Erregistro horren helburua da ontzien gaineko jabariari eta gainerako eskubide errealei buruzko egintza nahiz kontratuak inskribatzea edo haien idatz-oharra egitea. Halaber, honako hauek inskribatuko dira: kargak edo baliatzeko mugak eratzeko, aldatzea eta kentzea; ontzi handien edo itsasontzi txikien gaineko enbargo judizial zein administratiboak; errentamenduak; eta erregelamenduz xedatutako edo nazioarteko hitzarmenetan zein xedapen berezietan aurreikusitako beste egoera juridiko batzuetan.

71. artikulua. *Inskripzioa eta ixtea.*

1. Erregistroko ontzi bakoitzaren lehen inskripzioa jabariko izango da. Horretarako, ontzien eta ontzi-enpresen erregistroak egindako oharpen-orriaren egiaztagiria oinarri hartuko da, eskuratze-tituluarekin batera, 73. artikuluan aipatutako edozein dokumenturen bidez jasota, dokumentazio hori legez eskatzen ez duten herrialdeetatik datozen seriean egindako laketontzi edo kirol-ontziak izan ezean.

2. Erregistroan ontziari buruzko beste edozein ekintza, negozio juridiko, ebazpen judizial edo administratibo inskribatzeko edo idazteko, ezinbestekoa izango da hura ematen duen pertsonak edo aurka egiten zaionak alde aurretik bere eskubidea inskribatuta izatea.

3. Ontzien eta ontzi-enpresen erregistroak ontziaren baja jakinarazi ostean egindako azken inskripzioaren ondoren indargabetuko da ontziaren folio erreal, ixteko eginbide batez, baldin eta erregistroan kargarik ez badago indarrean.

4. Erregelamendu bidez arautuko dira bandera aldi baterako aldatutako egoeretako erregistro-berezitasunak.

72. artikulua. *Publizitate formala.*

1. Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atala publikoa da. Edonork eskuratu ahal izango du idazpenen edukiari buruzko informazioa, erregelamendu bidez ezarritako moduan.

2. Ontzien jabaria, eta kargak daudela edo ez daudela egiaztatu ahal izango da, hirugarrenen kaltetan bada, erregistratzailearen egiaztagiriaren bidez soilik, lege honetan itsas pribilegioei buruz xedatutakoa salbu.

3. Erregistratzaileak, inskribatzen dituen tituluekin batera, aparteko dokumentu batean jabariaren eta kargen egiaztagiria egin beharko du.

73. artikulua. *Titulazio publikoaren printzipioa.*

1. Erregistroko inskripzioa honako formula hauetako baten bidez egingo da: eskritura publikoa, notarioak kontu-harturiko poliza, ebazpen judizial irmoa, edo karguagatik ahalmen nahikoak dituen funtzionarioak egindako administrazio-agiria.

2. Espainiar notario batek edo atzerrian Espainiako kontsul den norbaitek eskritura publiko bat baimentzeko, edo ontzi handiei, itsasontzi txikiei edo itsas artefaktuei buruzko poliza batean kontu hartzeko, aldez aurretik Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien ataletik eskuratu behar du edukitze-egoerari eta kargei buruzko informazioa, eta zuzenean edo lekukotza bidez aurkeztu beharko du, erregelamendu bidez ezarritako modua eta bitartekoak baliatuta.

74. artikulua. *Legezketasun-printzipioa.*

Erregistratzaileek beren erantzukizunaren mende kalifikatu behar dute zein agiriren inskripzioa eskatu eta agiri horrek dituen kanpo formen legezketasuna, agiria egiletsi edo sinatzen duten pertsonen gaitasuna nahiz legitimazioa eta agiriaren edukiak duen baliozkotasuna, agiri horrek zein Erregistroko idazpenek ondorioztatzen dutenaren arabera.

75. artikulua. *Legitimazio-printzipioa.*

Erregistroaren edukia zehatz eta baliozkotzat jotzen da. Erregistroko idazpenak auzitegien zaintzapean daude, eta idazpen horiek dagozkien ondorioak sortzen dituzte, haien zehaztugabetasun edo deuseztasunari buruzko adierazpen judiziala inskribatzen ez den bitartean.

76. artikulua. *Erregistroko fede publikoaren printzipioa.*

Inskripzioak ez ditu baliozkotzen legeen aginduz deusezak diren egintza eta kontratuak. Zehaztugabetasunari edo deuseztasunari buruzko adierazpenak ez ditu kaltetuko Hipoteken Legearen 34. artikuluan ezarritako eskakizunak betetzen dituzten hirugarrenen eskubideak.

77. artikulua. *Aurkaezintasun-printzipioa.*

Inskribatu beharreko egintzak ez badaude behar bezala inskribatuta edo oharpena idatzita, ez diete kalterik eragiten fede oneko hirugarrenei.

2. atala. *Ontzi nazionalen dokumentazioa*

78. artikulua. *Ontzi nazionalen dokumentazioa.*

1. Ontzi nazional orok, nabigazioaren segurtasunari, itsasoaren kutsaduraren aurkako borrokari, kanpo-osasunari, aduana-erregimenari buruzko egiaztagiri eta dokumentuak eraman behar ditu, bai eta nazioko legedian eta Espainiak sinatutako nazioarteko hitzarmenetan ezarritakoaren arabera dagozkionak ere. Halaber, honako dokumentu hauek ere eraman beharko ditu: matrikula-ziurtagiria, nabigazio-patentea, abiarazte- eta tripulazio-zerrenda, nabigazio-egunkaria, makinen koadernoak, eta egoki izanez gero, bitakora-koadernoak eta aseguru-ziurtagiriak, erregelamendu bidez estatu-ontzietan buruz eta beste itsasontzi-kategoria batzuetan buruz ezarritakoak dauden edo ezar daitezkeen salbuespen eta berezitasunen kalterik gabe.

2. Aurreko atalean aipatzen diren dokumentuak izan beharko dute Itsas Administrazioak onartutako ereduaren arabekoak.

3. Erregelamendu bidez ezarriko da laketontzientzako, kirol-ontzientzako eta itsasontzi txikientzako dokumentazio-erregimen sinplifikatua.

79. artikulua. *Matrikula-ziurtagiria.*

Matrikula-ziurtagiriak hitzez hitz jaso beharko du dagokion orrian ageri den idazpenaren edukia, eta berritu beharko da aldaketaren bat egiten den aldioro. Ziurtagiriak egiaztatzen du ontzia legez matrikulatuta dagoela Espainian, eta agiri hori erakutsi beharko da, Itsas Administrazio nazionalako, itsasertzeko estatuko edo portuari dagokion estatuko agintaritza eskudunek eskatuz gero.

80. artikulua. *Nabigazio-patentea.*

Nabigazio-patenteak egiaztatzen du ontziaren espainiar nazionalitatea, eta bandera nazionalarekin itsasoan nabigatzeko baimena duela. Halaber, kapitainaren identitatea edo ontziaren agintea eman zaion pertsonaren identitatea legitimatuko du.

81. artikulua. *Abiarazte- eta tripulazio-zerrenda.*

1. Abiarazte- eta tripulazio-zerrendak egiaztatzen du ontzia egiten ari den bidaia, eta horretarako legez eta erregelamendu bidez ezarritako eskakizun guztiak bete ostean abiatu dela.

2. Rolean tripulazioko kide bakoitzaren datu hauek ere adieraziko dira: identitatea, nazionalitatea, ontziko postua, titulazioa, trebakuntza-egiaztagiria, ontzian sartutako eta ontzia utzitako datak, bai eta erregelamendu bidez xedatutako berezitasunak ere, nabigazio-mota aintzat hartuta.

82. artikulua. *Nabigazio-egunkaria.*

Beste lege eta erregelamendu batzuetan ezarritako gorabeheraz gainera, nabigazio-egunkarian jasoko dira, eguneko bidean gertatutako gertaera garrantzitsu guztiak. Bereziki, kapitainaren ekintzak adieraziko dira, funtzio publikoak betetzeari dagokionez.

83. artikulua. *Bitakora-koadernoak.*

Zubiko bi ofizial edo gehiago dauden ontzietan, liburu bat ere eraman beharko da, bitakora-koadernoak esaten ziona. Guardiako pilotuek koaderno horretan jasoko dituzte nabigazioan gertatutako gorabehera nautiko eta meteorologiko guztiak.

84. artikulua. *Makinen koadernoak.*

Makinen koadernoan idatzita, honako alderdi hauek jasoko dira: martxa-erregimena, matxurak, konponketak, eta oro har, makinen funtzionamenduari eta makinen saileko eskumenerako gainerako elementu eta instalazioei buruzko gorabehera guztiak.

85. artikulua. *Liburuak betetzeko modua.*

1. Nabigazio-egunkariak, makinen koadernoak eta bitakora-koadernoak foliotan bete behar dira, orri bakoitza sinatuta eta Itsas Administrazioaren zigilua jarrita. Ez dute lerro artean ezer idatzita izan behar, ez eta urradurarik edo zuzenketarik ere. Idazpenak elkarren segidakoak izan behar dute, data adierazita. Kapitainak nabigazio-egunkariak sinatu beharko ditu, pilotuek bitakora-koadernokoak, eta makinen zerbitzuko buruak, berriz, makinen koadernokoak.

2. Erregelamendu bidez ezarri al izango da liburuak euskarri informatikoan edo antzeko teknika batzuetan oinarrituta betetzeko erregimena.

86. artikulua. *Liburuen kontserbazioa.*

1. Aurreko artikuluan aipatutako liburuak urtebetez gorde behar dira, egindako azken idazpenetik zenbatzen hasita, edozein aldaketa egin arren (izena, matrikula, jabetza edo ontziaren bandera).

2. Jabetza edo pabiloia aldatuz gero, azken matrikula-portuko Itsas Administrazioaren bulegoetan utziko dira.

87. artikulua. *Liburuen publizitatea.*

Kapitainak nabigazio-egunkariaren dagozkion idazpenen kopia ziurtatua egin beharko du, interes legitimoa alegatzen duen edonori. Ezezkoa emanez gero, interesdunak ontziari dagokion eremuko Itsas Kapitaintzara jo ahal izango du, edo matrikularen arabera dagokionera, kapitaina edo armadorea behartu dezan, lortu nahi den kopia egin eta erakunde horren bidez entregatzeko. Kapitaintzak eskaera hori izapidetuko du, eskatzaileak interes legitimorik ez duela nabarmentzen denean izan ezik.

III. KAPITULUA

Ontzien nazionalitatea

88. artikulua. *Ontziak banderapean jartzea.*

Banderapean jartzea da Espainiako bandera jasotzeko eskubidea ematen duen egintza. Ontzien eta ontzi-enpresen erregistroan matrikulatutako ontzi guztiek Espainiako banderapean egongo dira.

Bandera emateko baldintzak merkataritzako ontzidiaren araudian xedatutakoaren arabera izango dira.

89. artikulua. *Bandera nazionalarekin nabigatzea.*

Bandera nazionalarekin nabigatzeko, nabigazio-patentea eskuratu behar da. Behin-behinean pasabante baten bidez ere egin daiteke, atzerrian erositako ontzi batek nazioko portura iristeko beharrezko bidaiak egin ditzan.

90. artikulua. *Banderapean jartzearen ondorioak.*

Espanian behar bezala erregistratutako eta banderapean jarritako ontziek Espainiako naziotasuna izango dute ondorio guztietarako.

91. artikulua. *Nazionalitate bikoitza eta erregistro bikoitza debekatzea.*

1. Lege honetan aurreikusitako aldi baterako banderapean jartzeak alde batera utzita, ontzi bat ezingo da aldi berean ontzien eta ontzi-enpresen erregistroan eta beste estatu batzuetako ontzien erregistroan matrikulatuta egon.

2. Espainian matrikulatutako ontziek Espainiako bandera soilik jasoko dute, eta ezingo dute aldatu, dagokion araudian baja emateko ezarritako prozedura jarraitu ezean.

92. artikulua. *Jatorrizko nazionalitatea galtzea.*

1. Ontzi baten matrikula edo pasabantea ez da baimenduko, aurreko atzerriko erregistroak baja egiaztatzen ez badu, dagokion ziurtagiria eginda.

2. Hala ere, inskripzioa egin edo pasabantea eman ahal izango da, jatorrizko erregistroko agintaritzak ziurtagiri baten bidez adierazi badu ontzi horri baja emango zaiola erregistro horretan, alta berria egiten den egun berean.

93. artikulua. *Berme errealen erregimena bandera behin betiko aldatuz gero.*

1. Lege honen 484. artikuluan xedatutakoaren kalterik gabe, ontzien eta ontzi-enpresen erregistroan ez da baimenduko ontziari baja ematea atzerrian behin betiko erregistroa egiteko, ez baldin badira aldez aurretik kitatzen Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atalean inskribatutako hipoteka eta gainerako karga guztiak, edo Erregistroan bertan hipoteka edo karga horien guztien titularrek adostasuna idatziz adierazi ez badute.

2. Halaber, Espainiako banderapean jartzeko ezinbesteko baldintza da jatorrizko erregistroan inskribatu eta gero kitatu ez diren kargen titular guztiek adostasuna adieraztea.

94. artikulua. *Banderaren aldi baterako aldaketa.*

1. Espainiatik kanpo bizilekua duen pertsona bati errentan emandako ontzi nazionalari errentariaren bizileku den estatuko banderapean jartzeko aldi baterako baimena eman ahal izango zaio, errentamendu-kontratuaren iraunaldirako, hain zuzen.

2. Eta alderantziz ere, Espainian bizilekua duten pertsonak errentan hartutako ontzi atzerritarrei Espainiako bandera jasotzeko baimena eman ahal izango zaie, kontratuaren iraunaldirako.

3. Lege honetan aurreikusitako aldi baterako bandera-aldaketaren erregimena aplikatu ahal izango zaie, halaber, ontziaren jabetza aldi baterako eskualdatzeko ondorioak dituzten bestelako kontratu batzuei.

95. artikulua. *Aldi baterako banderapean jartzearen hasiera eta amaiera.*

1. Espainian ontziak aldi baterako banderapean jartzean, ontzien eta ontzi-enpresen erregistroan ez da aldi baterako oharpenik egingo oharpen-orrian, jatorrizko erregistroan nazionalitatea eta bandera jasotzeko eskubidea eten zaizkiola egiaztatu arte.

2. Itsas Administrazioak aurreko banderari dagokion estatuari jakinaraziko dio Espainiako aldi baterako banderapean jartzeari baja emandako unea.

96. artikulua. *Berme errealen erregimena bandera behin behinean aldatuz gero.*

1. Espainian matrikulatutako ontzietan ez zaie emango aldi baterako bandera-aldaketa egiteko baimenik, ez baldin badira aldez aurretik kitatzen inskribatutako hipoteka eta gainerako karga guztiak, edo hipoteka zein karga horien guztien titularrek adostasuna idatziz adierazi ez badute. Nolanahi ere, Europar Batasuneko araudia eta hitzarmen aplikagarriak kontuan hartuko dira; batez ere, itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruz 1993ko maiatzaren 6an Genevan egindako nazioarteko hitzarmenean jasotako xedapenak.

2. Aurreko paragrafoan xedatutakoaren ondorioetarako, ontzien eta ontzi-enpresen erregistroak ontziari dagokion idazpen-orrian adieraziko du zer estatuko bandera jasotzeko aldi baterako baimena duen, eta Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atalari jakinaraziko dio. Halaber, ontziari bandera jasotzeko baimena emandako estatuko erregistroaren ardura duen agintaritzari eskatuko dio erregistro horretan jakinarazteko, erreferentzia-ohar baten bidez, ontzia Espainian inskribatuta dagoela.

3. Atzerriko ontzietan Espainiako bandera aldi baterako emateko ezinbestekoa izango da interesdunek ontzien eta ontzi-enpresen erregistroan aurkeztea jatorrizko erregistroak emandako egiaztagiria, hipoteka eta kargei buruzkoa, bai eta hartzekodunek aldi baterako aldaketa egiteko emandako baimena.

4. Aldi baterako bandera-aldaketak ez du eraginik izango inskribatutako hipotekei eta gainerako kargei aplikatu beharreko legeen xedapenetan, eta hipoteka eta gainerako kargak eratzeko garaian ontziak zuen erregistro bera izango da gero ere.

IV. KAPITULUA

Ontzien segurtasuna eta sailkapen-sozietateak

97. artikulua. *Ontzi nazionalen segurtasun-eskakizunak.*

Segurtasun-eskakizunak eta ontzi handi zein itsasontzi txiki nazionalen kutsadura prebenitzeari buruzkoak erabaki eta kontrolatuko dira, ematen dituzten zerbitzuen izaera eta xedea aintzat hartuta, nabigazioaren arabera.

98. artikulua. *Ontzien segurtasuna kontrolatzea.*

Segurtasun-betekizunen eta kutsadura prebenitzeko eskakizunen kontrol teknikoa Itsas Administrazioiko organo eskudunen zeregina izango da, erregelamendu bidez ezarriko diren planak eta ikuskapen- eta kontrol-programak baliatuta.

99. artikulua. *Ikuskapenen kostua.*

Ontzi handien edo itsasontzi txikien ikuskapenak, haien izaera eta xedea edozein izanda ere, armadorearen kontura egingo dira, justifikaziorik gabeak izan ezean.

100. artikulua. *Ontzia geldiaraztea.*

Aurreko artikuluetan aipatutako ikuskapen edo kontrolek adierazten badute ontzi handia edo itsasontzi txikia ez dagoela nabigatzeko moduko egoeran, edo ez duela betetzen segurtasunari eta kutsadurari buruzko araudia, eten ahal izango dira ematen dituen zerbitzuak edo nabigazioak, armadoreak akatsak zuzendu arte.

101. artikulua. *Segurtasun-ziurtagiriak egitea. Erakunde baimenduak.*

1. Itsas Administrazioak segurtasun-ziurtagiriak eta kutsaduraren prebentzioa egiaztatzen dutenak emango dizkie aplikatu beharreko legedian ezarritako baldintzak betetzen dituzten ontzi handi eta itsasontzi txiki nazionalak.

2. Itsas Administrazioak jarduketa materialak egiteko baimena eman ahal izango die aitortutako erakundeei, eta hala badagokie, ziurtagiriak emango edo berrituko zaizkie, erregelamendu bidez aurreikusitako kasu eta baldintzetan.

102. artikulua. *Ziurtagiriak ematea.*

Ontzien segurtasun-ziurtagiriak eta kutsaduraren prebentzioa egiaztatzen dutenak ontzian erakutsiko dira, ondo ikusteko moduan.

103. artikulua. *Ziurtagirien ondorioak.*

1. Emandako ziurtagiriek egiaztatzen dute ontzia egoera onean dagoela, xedeari dagokionez, bestelakorik frogatzen ez bada.

2. Ziurtagiririk ez izateak edo iraungitzeak nabigatzeko edo xede dituen zerbitzuak emateko ezintasuna dakar, egoera berezietan erregelamendu bidez ezar daitezkeen salbuespenak salbuespenak.

3. Ontziak ziurtagiririk ez izatearen edo iraungitzearen erantzukizuna ontziaren armadorearena da, eta bigarren mailan, segurtasuna kudeatzeko nazioarteko kodean ezarritako xedapenen arabera izendatutako pertsonena.

104. artikulua. *Atzerriko ontzien ikuskapena.*

Itsas Administrazioak ikuskatuko ditu portu nazionaletan ainguratuta dauden atzerriko ontzi handi eta itsasontzi txikiak, nazioarteko hitzarmenetan eta Europar Batasunaren xedapenetan aurreikusitako kasuetan, eta nolana ere, arrazoizko zalantzak daudenean,

nabigagarritasun-baldintzak edo itsas ingurunea babesteari buruzkoak betetzeari dagokionez, edota itsasoko lanari buruzko hitzarmena betetzeari begira.

105. artikulua. *Atzerriko ontziak geldiaraztea.*

Aplikatu beharreko araudian ezarritakoari jarraituz, ikuskapenaren ondorioa bada ontzi handi edo itsasontzi txiki horrek ezin duela nabigatu edo zerbitzu eman ontziko pertsonen eta ingurumenaren segurtasunerako bete behar diren baldintzetan, Itsas Administrazioak galarazi ahal izango dio itsasora irtetea edo jardueran aritzea, edo dagozkion neurriak hartu ahal izango ditu, aurkitutako akatsak zuzendu bitartean, eta horren guztiaren berri emango dio ontziaren banderari dagokion estatuko kontsulari.

106. artikulua. *Sailkapen-sozietateen eginkizuna eta erantzukizuna.*

1. Sailkapen-kontratuaren bidez, sailkapen-sozietateak egiaztatzen du ontzi batek edo haren edozein osagai edo ondasunek betetzen dituela dagozkion sailkapen-arauetan ezarritako xedapenak.

2. Sailkapen-sozietateek beren gain hartuko dituzte haiekin kontratuak egindakoei eragindako kalte eta galerak, ontzia ikuskatzean eta ziurtagiria ematean prestutasun faltaren ondorio izan badira.

3. Sailkapen-sozietateen erantzukizuna erabakiko da, hirugarrenen aurrean, zuzenbide erkidearen arabera, aplikatu beharreko nazioarteko eta Europar Batasuneko araudien kalterik gabe.

107. artikulua. *Itsas artefaktuen ikuskapena eta egiaztapena.*

Erregelamendu bidez erabakiko dira itsas artefaktuen ikuskapen- eta egiaztapen-erregimenari buruzko berezitasunak.

V. KAPITULUA

Ontzigintza-kontratua

108. artikulua. *Kontzeptua eta araubidea.*

1. Ontzigintza-kontratuaren bidez, alde batek besteari agintzen dio ontzi bat egiteko, prezio baten truke. Material guztien multzoa edo haien zati bat jarri ahal izango du kontratatzaileetako edozeinek.

2. 113. artikulua 4. paragrafoan aurreikusitakoa izan ezik, kapitulu honetako arauak aplikatuko dira soilik alderdien artean askatasunez hitzartutako itunak jasotzen ez dituen alderdietan.

3. Kapitulu honetako arauak gehigarri gisa aplikatuko zaizkie ontzien konponketak edo berritzeak egiteko kontratuei, haien garrantziagatik justifikatutako kasuetan.

109. artikulua. *Kontratuaren forma.*

Ontzigintza-kontratua idatziz jaso beharko da, eta Ondasun Higigarrien Erregistroan inskribatu ahal izateko, eskritura publikoa egin beharko da.

110. artikulua. *Jabetza eskuratzea.*

1. Eraikitze prozesuan dagoen ontziaren jabea ontzigilea da, komitenteari entregatu arte, alderdiek geroagoko une batera atzeratzea adosten duten kasuetan izan ezik.

2. Komitenteak jarritako material eta ekipoak haren jabetza direla joko da, ontziaren zati izan arte.

111. artikulua. *Eraikitze betebeharra.*

Ontzia egin behar da kontratuan hitzartutako ezaugarrien arabera, bai eta zehaztapenetan eta planoetan adierazitakoaren arabera. Haietan adierazitakoak bat ez datozen kasuetan, kontratuak izango du lehentasuna, zehaztapenen aurretik, eta zehaztapenek planoen aurretik.

112. artikulua. *Entregatzeko eta jasotzeko betebeharra.*

1. Ontzia entregatuko da hitzartutako toki eta egunean, itsas probak eta gainerako baldintzak bete ostean, abiarazteko beharko diren dokumentuekin batera.

2. Hogeita hamar egunetik gorako atzeratze-erruaren ondorioz, kalte-ordainak eman beharko dira, eta ehun eta laurogei egunetik gora izanez gero, kontratua bertan behera geratuko da, bi kasuetan ere atzerapen hori arrazoigabea izanez gero.

3. Komitenteak ontzia jasotzeari uko egin ahal izango dio, adostutako zehaztapenen ez-betetze larria gertatuz gero, berari egoztekoak ez diren egintza edo ez-egiteen zuzeneko edo zeharkako ondorioak ez badira, dagozkion ekintzak egikaritzeko eskubidearen kalterik gabe.

4. Hartzeko betebeharra ez badu betetzen, komitenteak ordaindu beharko ditu kontratuan adostutako kalte-ordainak, eta halakorik ezean, benetan gertatu direnak.

113. artikulua. *Ontzigilearen erantzukizuna.*

1. Ontzigileak konpondu beharko ditu ontziak agerian ez dituen akatsak, hura egiteko prozesuan edo entregatzeko unean oharkabean geratu zirenak, baldin eta entregatu ondorengo urtebetean salatu badira. Betebihar horrek ez ditu barnean hartuko komitenteak jarritako material edo elementuen kalitate eskasaren edo diseinu desegokiaren ondorio diren akatsak.

2. Akatsen ondorioz ontzia desegokia izanez gero erabilera arrunterako, komitenteak erabaki dezake kontratua bertan behera uztea.

3. Artikulu honetan xedatutakoak ez du baztertzen ontzigileak kalte eta galeren ordaina emateko duen betebeharra, kontratuan bestelakorik adierazi ez bada.

4. Artikulu honen 1. paragrafoan ezarritako erantzukizunari ezingo zaio salbuesterik aplikatu ontzigilearen dolo edo erru larria gertatutako kasuetan.

114. artikulua. *Prezioa ordaintzea.*

1. Entregatzen den unean ordainduko da prezioa. Lanek aurrera egiten duten heinean ordainketa partzialak egitea adostuz gero, komitenteak ontzigileari eska diezaioke dagokion ziurtagiria.

2. Ontzia egiteko prozesuan galduz gero, ontzigileak ezingo du prezioaren ordainketa eskatu, sunsitzte hori komitenteak jarritako material edo elementuen kalitate eskasaren edo desegokitasunaren ondorio denean izan ezik, edo jasotzeko garaian berankortasuna sortu duenean izan ezik.

3. Adosten bada komitenteak ontzigilearen aldeko bermea eratzea, prezioa ordaintzeko betebeharra estaltzeko, eta betebihar hori ez bada betetzen, ontzigileak kontratua deusezta dezake edo betetzeko eska dezake, eta bi kasuetan ere, sortutako kalteen ordaina erreklama dezake.

115. artikulua. *Ekintzen preskripzioa.*

1. Ontzigileak ontzigintza-kontratua ez betetzetik sortutako ekintzak preskribatuko dira ontzia entregatu eta hiru urteko epean.

2. Ontzia egitearen prezioa ez ordaintzetik sortutako ekintzak preskribatuko dira hiru urteko epean, kontratuan aurreikusitako egunetik zenbatzen hasita, eta halakorik zehaztu gabeko kasuetan, entrega egindako egunetik zenbatzen hasita.

116. artikulua. *Itsasontzi txikiak eta itsas artefaktuak.*

Kapitulu honetan xedatutakoa aplikatu ahal izango zaie, halaber, itsasontzi txikiei eta itsas artefaktuei.

VI. KAPITULUA

Salerosketa

117. artikulua. *Salerosketaren objektua.*

1. Bestelakorik adosten ez bada, ontziaren salmentak haren osagai eta ondasunak barnean hartuko ditu, ontzian egon edo ez egon. Halaber, osagarriak ere barnean hartu ahal izango ditu.

2. Aurreko ondorioetarako, kontratuaren zati izango da inbentario xehatu bat, ontziarekin batera saltzen diren elementu guztiak identifikatzen dituena. Inbentariarik egin ez bada, edo bertan jasotakoa nahikoa ez bada, ulertuko da salmentan sartuta dagoela Ondasun Higiezinaren Erregistroko ontzien atalean ageri dena.

118. artikulua. *Forma, jabetza eskuratzea eta hirugarrenen aurrean duen eraginkortasuna.*

1. Ontziaren salerosketa-kontratua idatziz egingo da.
2. Erostenak ontziaren jabetza eskuratzen du, entregaren bidez.
3. Hirugarrenen aurrean ondorioak izan ditzan, Ondasun Higigarrien Erregistroan inskribatu behar da, eskritura publikoa eginda.
4. Alderdiek kontratua eskritura publikoan jaso nahi izanez gero, protokoloaren aurretik notarioak edo kontsulak Ondasun Higigarrien erregistrotik lortu behar du jabetzaren eta kargen egoerari buruzko informazioa, erregelamendu bidez ezarriko diren modu eta bitartekoak baliatuta.

119. artikulua. *Arriskuak eta saneamendua.*

1. Ontziak entregaren aurretik paira ditzakeen galtze eta hondatzeak saltzailearen kontura izango dira, bestelakorik adostu ezean. Entrega egin ostean, erostunaren kontura izango dira.

2. Ebikzioagatik eta ezkutuko akatsengatik egin beharreko saneatzeak saltzailearen kontura izango dira, baldin eta ontziaren entrega egin ondorengo hiru hilabeteetan aurkituz gero, eta erostunak modu sinesgarrian saltzaileari jakinaraziz gero, aurkitu ondorengo bost egunetan.

120. artikulua. *Iraungitzea.*

Ezkutuko akatsak saneatzeko ekintza iraungiko da sei hilabeteko epean, jakinarazitako egunetik zenbatzen hasita.

121. artikulua. *Beste egoera batzuei aplikatzea.*

Aurreko xedapenak, bakoitzaren izaerak ahalbidetzen duen heinean, itsasontzi txikiei eta itsas artefaktuei ere aplikatuko zaizkie, bai eta ontziaren jabaria eskualdatzeko edonolako negozio juridikoei ere.

VII. KAPITULUA

Ontziaren gaineko berme-eskubideak*1. atala. Itsas pribilegioak*122. artikulua. *Itsas pribilegioen erregimen juridikoa.*

1. Itsas pribilegioak arautuko dira itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruz 1993ko maiatzaren 6an Genevan egindako nazioarteko hitzarmenean jasotako xedapenen arabera.

2. Itsas pribilegioak ontziari dagozkion kargak dira, erregistroko publizitatearen premiarik gabe; jabetza, matrikula edo bandera aldatuta ere irauten dute; lehentasuna dute inskribatutako hipoteken eta gainerako kargen aurretik, inskribatutako eguna edozein izanda ere, eta beste edozein kreditu ezingo da jarri pribilegio horien aurretik, 486. artikuluan adierazitakoak eta Itsas Administrazioari urperatutako edo hondoratutako ontziak kentzeagatik ordaindu beharrekoak izan ezik.

3. Araubide hau aplikatuko zaie ontzi handiei, itsasontzi txikiei eta itsas artefaktuei.

123. artikulua. *Ontzidiaren gaineko pribilegioak.*

1. Ezin bada zehaztu ontziratze-kontratuaren ondorioz kapitainari eta ontziko tripulazioaren gainerako kideei zor zaizkien soldaten eta gainerako zenbatekoen pribilegioa zer ontzitan sortu den, itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruzko nazioarteko hitzarmenaren 4.1 artikuluan jasotako xedapenen arabera, kredituak enpresa berak edo enpresa-talde berak ustiatutako zenbait ontzitan sortu delako, pribilegioak guztiengan izango du eragina.

2. Artikulu honetan aipatzen den itsas pribilegioa azkenduko da kreditu bermatuarekin, eta gainera, urtebete igarotzearekin, epe hori amaitu aurretik ez bada hasi kreditu pribilegiatua sortu den ontzietako baten salmenta judiziala egikaritzeko prozedura, edo aurreneurritzko enbargoa egin ez bada.

3. Aurreko paragrafoan ezarritako urtebeteko epea zenbatuko da hartzekodunak enpresarekin edo enpresa-taldearekin egindako ontziratze-kontratua azkentzen den unetik hasita.

124. artikulua. *Beste pribilegio batzuk.*

1. Itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruzko nazioarteko hitzarmenean zerrendatutako pribilegioez gainera, zuzenbide erkidean edo lege berezietan aitortutako beste edozein pribilegiok eragin diezairoke ontziari; baina, pribilegio horiek, aitortzen dituzten legeek emandako hurrenkera edonolakoa izanda ere, inskribatutako hipoteka eta gainerako kargen ondorengo mailan jarriko dira.

2. Halaber, Europar Batasuneko araudian zein aplikatu beharreko hitzarmenetan aurreikusitakoari jarraituz, eta haietan jasota ez dauden alderdietan elkarrekikotasun-printzipioari lotuta, aitortu ahal izango dira beste pribilegio batzuk, itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruzko nazioarteko hitzarmenaren 4. artikuluan zerrendatuz gainera, atzerriko ontziei kargak ezartzeko, bandera-legearen arabera. Kreditu horien mailakatzeak errespetatuko du, nolana ere, aurreko paragrafoan ezarritako hurrenkera.

125. artikulua. *Ordezpen-kredituak baztertzea.*

Itsas pribilegioek ez dute barnean hartzen ontziari eragindako kalte eta galeren aseguruari dagokion kalte-ordaina, ez eta beste ordezpen-kreditu batzuk ere, esate baterako, abordatzearen ondorio direnak, matxura handietan parte hartzea edo beste edozein kausagatik sortuak.

*2. atala. Ontzi-hipoteka.*126. artikulua. *Hipotekaren objektua.*

1. Ontzi handi, itsasontzi txiki eta itsas artefaktu guztiak, bai eta eraikitzeko fasean daudenak ere, ontzi-hipotekaren objektu izan daitezke, lege honen eta itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruzko nazioarteko hitzarmenaren xedapenen arabera.

2. Atal honetako xedapenak, bakoitzaren izaerak ahalbidetzen duen heinean, itsasontzi txikiei eta itsas artefaktuei ere aplikatuko zaizkie.

127. artikulua. *Hipotekaren ondorioak.*

Ontzi-hipotekak bere mendeko ontzia zuzenean eta berehala lotzen du, haren edukitzailea edozein izanda ere, hipoteka sorrarazi zuten segurtasun-eginbideak betetzearekin.

128. artikulua. *Hipotekaren eraketa.*

Ontzi-hipoteka modu baliodunean eratuta gera dadin, eskritura publikoan edo dokumentu pribatuan jaso ahal izango da, eta gero Ondasun Higigarrien Erregistroan inskribatu beharko da.

129. artikulua. *Eratzeko modua.*

1. Ontzi-hipoteka eratu ahal izango da pertsona jakin baten edo batzuen alde, edo kredituaren titular izango denaren alde, era nominatiboan, agindurako edo eramaileari jaulkitako tituluen bermerako eratu direnen kasuan.

2. Ontzi-hipoteka eratu ahal izango da, halaber, kreditu-kontuen, kanbio-letren edo beste tresna batzuen berme gisa, hipoteka-legedian xedatutakoaren arabera.

130. artikulua. *Eratzeko baimendutako pertsonak.*

1. Hipoteka eratu ahal izango dute jabeek, beren ondasunak erabiltzeko ahalmena badute, eta ahalmen hori ez badute, legearen arabera bahimena dutenek.

2. Aurreko artikuluen arabera hipotekak eratzeko ahalmena dutenek era dezakete, bai euren kabuz, bai ahalorde berezia duen ahalduaren bitartez.

3. Eraikitzeko fasean dauden ontzien gaineko hipoteka era dezake komitenteak ere, ahalmen hori berariaz eman bazaio.

131. artikulua. *Eraikitzen ari den ontziaren gaineko hipoteka.*

Eraikitzeko fasean dagoen ontzi baten gaineko hipoteka inskribatzeko ezinbestekoa da aurrekontuan adierazitako kroskoaren balio osoaren heren bat ontzian jada inbertitu izana, eta ontzia jabetza gisa inskribatuta egotea Ondasun Higigarrien Erregistroan.

132. artikulua. *Eratze-agiriaren edukia.*

1. Ontzi-hipoteka eratzeko kontratu orotan honako datu hauek jasoko dira:

a) Hartzekoduna, zorduna, eta hala badagokio, zordun ez den hipotekatzailea, hipoteka-legediak eskatzen dituen egoera pertsonal guztiak zehaztuta.

b) Hipotekaz bermatutako kredituaren zenbatekoa, kostak eta egikaritze-gastuak, ordaindu beharreko interesak, atzerapen-interesak eta bestelako gastuak, halakorik balego, kontuan hartuta guztira ematen duen zenbatekoa.

c) Kapitala eta interesak ordaintzeko muga-eguna.

d) Ontziaren deskribapena eta 60. artikuluko 5. paragrafoan aurreikusitako identifikazio-datu guztiak, haien berri izanez gero, eta ontzia eraikitzeko fasean dagoela adierazita, hala den kasuetan.

e) Ontziaren balioespena, hala badagokio, enkanterako balio dezakeena; halaber zordunak eta hipotekatzaile ez zordunak, halakorik balego, adierazitako helbideak, errekerimendu eta jakinarazpenak helarazteko.

f) Ontzi bakoitzak bermatzen dituen zenbatekoak, kreditu bakar baten berme gisa bi ontzi edo gehiago hipotekatuz gero.

g) Erregelamendu bidez zehaztuko diren egoerak, edonolako izeneko tituluak bermatzeko hipoteka izanez gero.

h) Kontratatzaileek interesei, aseguruari, epe-muga aurreratzeari eta hedatzeari, eta egoki irizitako beste edozeri buruz ezarritako estipulazioak.

2. Hipoteka eratzen bada interesak sortzen dituen kreditua bermatzeko eta horrek hirugarrenari kalteak eragiten badizkio, kapitala ez ezik, azken bi urteetako interesak eta urte horretan muga-eguneratutakoak bakarrik bermatuko ditu hipotekak, kontrako itunik izan ezean.

Adostu ahal izango da hipotekak bost urtera arteko ordainketa-interesak eta epe bereko atzerapen-interesak bermatzea.

133. artikulua. *Inskripzioaren edukia.*

Hipotekaren inskripzioan jasoko dira aurreko artikuluan adierazitako xehetasunetatik benetako garrantzia dutenak, bai eta hipoteka-legeak eskatutako gainerako baldintzak ere.

134. artikulua. *Hipotekaren hedadura.*

1. Lege honen 62. artikuluan 2. paragrafoan xedatutakoaren kalterik gabe, hipotekak barnean hartuko ditu ontziaren osagai zein ondasunak, baina ez ordea osagarriak.

2. Hipoteka hedatzen da, halaber, kontrakoa berariaz adosten ez bada, abordatzeen edo beste istripu batzuen ondorioz ontziari eragindako eta konpondu gabeko kalteak ordaintzera, matxura handietan parte hartzera, eta aseguruari, bai ontziak pairatutako eta konpondu gabeko matxurengatik, bai ontzia erabat galtzeagatik.

3. Ontziari lotutako lizentzietara hedatzea itundu ahal izango da, haiek arautzeko xedapenek ahalbidetzen duten heinean.

4. Ontzi-hipotekak osorik iraungo du, ontzi bakoitzari dagokiona erabat kitatu arte, bermatutako eginbidea murrizten bada ere, eta irauten duen edozein zatiren gainean iraungo du, gainerakoa desagertu bada ere.

135. artikulua. *Hipotekaren jakinarazpena.*

Hipotekazko hartzekodunak ontziaren aseguratzailerari edozein unetan jakinarazi ahal izango dio, modu frogagarrian, hipotekaren berri. Jakinarazpena jaso ostean, aseguratzailerak ezingo dio aseguratuari zenbatekorik eman, kalte-ordain gisa, ontzia galtzeagatik edo konpondu gabeko matxurengatik, hipotekazko hartzekodunaren berriazko baimenarekin ez bada.

136. artikulua. *Ontzia aseguratzeko.*

Aseguruko kalte-ordaina, ezbeharren bat gertatuz gero, hipotekatik kanpo geratu bazen berariaz, zordunak ontziaren jabegoa aseguratzeko askatasuna izango du, lege honetan jasotako xedapenen arabera, eta hartzekodunak bere hipoteka-kreditua aseguratu ahal izango du. Baina bi kontzeptu horiek direla-eta, asegurua zenbatekoa ezingo da izan handiagoa, aseguratuak ontziaren balioa baino, arrisku desberdinei buruzkoa izan ezean.

Handiagoa izango balitz, eta horregatik asegurua murriztu behar izanez gero, murrizketa hori jabearen aseguruan egingo da lehenik, eta gero hipotekazko hartzekodunaren aseguruan.

137. artikulua. *Lehenespen-eskubidea.*

1. Ontzi-hipotekak lehentasuna du, Ondasun Higigarrien Erregistroan inskribatzen den unetik. Inskripzioaren ondorio guztietarako, inskripzio-datatzat hartuko da aurkezte-idazpenarena, inskripzioan bertan jaso behar dena.

2. Ontzi baten gain data bereko bi inskripzio daudenean, horien arteko lehentasuna zehazteko kontuan hartzen da titulu bakoitza Erregistroan aurkeztutako ordua.

138. artikulua. *Kreditu berreginak.*

1. Kreditu berreginak hirugarrenen aurrean baliatu ahal izateko, Ondasun Higigarrien Erregistroan inskribatuta edo oharpena idatzita agertu behar dira.

2. Oharpena arautuko da, tituluari, egoerari eta inskribatutako karga edo eskubideei dagokienez, hipoteka-leggedian kreditu hauentzat xedatutakoaren arabera, ontziei aplikatzeko modukoa den heinean.

3. Aurreko paragrafoan xedatutakoa gorabehera, oharpenak hipotekaren ondorio guztiak eragingo ditu, inskripzioa egin gabe ere, eta lau urteko iraunaldia izango du, bai eta aurreneurrizko oharpenentzat orokorrean ezarritako luzapenak ere.

139. artikulua. *Atxikipen-eskubidea.*

1. Aurreko artikuluan, ontzi bat eraikitze, konpontzeko edo berregiteko kredituen titularrek izango dute zuzenbide erkideak horrelako kredituei aitortzen dien atxikipen-eskubidea.

2. Atxikipen-eskubide hori azkenduko da ontzigileak edo konpontzaileak ontziaren jabetza galtzen duenean, aurreneurrizko enbargoagatik edo exekuzio-enbargoagatik izan gabe.

3. Ontziaren nahitaezko salmenta egiten den unean ontzigilearen edo konpontzailearen jabetza baldin bada, hark ontziaren erostunari emango dio jabetza, baina bere kredituaren ordaina lortu ahal izango du salmentaren diruarekin, itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruzko nazioarteko hitzarmenaren 4. artikuluan zerrendatutako itsas pribilegioen titularrei ordaindu ostean, eta oharpena idatzita edo inskribatuta dauden hipoteka-kredituen aurretik.

4. Artikulu honetan xedatutakoa aplikatuko da, ontzigileari dagokionez, itunaren ondorioz ontziaren jabetza komitentearena denean soilik.

140. artikulua. *Hipoteka-eskubidea egikaritzea.*

Ontzi-hipoteka duen hartzekodunak ontziaren edo ontzien gaineko eskubideak egikaritu ahal izango ditu honako kasu hauetan:

a) Kapitala itzultzeko edo interesak ordaintzeko epea amaitzean, adostutako moduan.

b) Zorduna konkurtsoan aitortuz gero.

c) Hipotekatutako ontzia hondatuz gero, nabigatzeko behin betiko ezintasuna sortuz.

d) Betebehar berari lotuta dauden bi ontzi edo gehiago daudenean, eta haietako edozein hondatuz gero, nabigatzeko behin betiko ezintasuna sortuz, baldin eta kontrakoa adostu ez bada.

e) Bermatutako betebeharra amaitzeko adostutako baldintzak betetzen direnean, bai eta kapitala edo interesak eskatzeko ondorioak eragiten dituzten guztiak ere.

141. artikulua. *Ontzi-hipoteka egikaritzea.*

Ontzi-hipotekaren bidez bermatutako zorren ordainketa eskatzeko ekintza, bai eta jarraitu beharreko prozedurari eta hartaz arduratzeko eskumenari dagokion guztia Prozedura Zibilarren Legearen hirugarren liburuko IV. tituluko V. kapituluan xedatutakoaren arabera egingo da, lege honetan ezarritako berezitasunak salbu.

142. artikulua. *Preskripzioa.*

1. Ontzi-hipotekaren ekintza hiru urteren buruan preskribatzen da, egikari daitekeen egunetik zenbatzen hasita, lege honetan jasotako xedapenen arabera.

2. Hipotekaren inskripzioa iraungitzeagatik ezereztea eskatu ahal izango du ontziaren erregistroko titularrak, epemugatik sei urte igaro ostean, baldin eta berritzea, preskripzioaren etetea edo hipoteka-ekintzaren egikaritzea jasota ez badago.

143. artikulua. *Atzerriko ontzien gaineko hipotekak aintzatestea.*

Espainiako auzitegiek atzerriko ontzien gainean eratutako hipoteka eta karga errealak aintzatesi eta egikarituko dituzte honako eskakizun hauek betetzen badira:

a) Eratu ostean erregistro publiko batean erregistratu izana, ontzia matrikulatuta dagoen estatuko legediari jarraituz.

b) Erregistro hori, ontziaren matrikulari dagokion estatuko legeei jarraituz, jendearen esku egotea, kontsultak egiteko, eta idazpenen edo bertan jasotako dokumentuen laburpen eta kopiak erregistratzaileari eskatu eta lortzeko aukera izatea.

c) Erregistroan edo b) idatz-zatian adierazitako dokumentu batzuetan agertzea, gutxienez, honako datu hauek: hipoteka edo karga noren alde eratu den, dagokion pertsonaren izena eta helbidea adierazita, edota berme hori eramailearen alde eratu izana adieraztea; bermatutako gehienezko zenbatekoa, matrikulari dagokion estatuko legediak betekizun hori ezarri izan balu, edo zenbateko hori hipoteka edo karga eratzeko dokumentuan zehaztuta balego; data eta beste xehetasun batzuk, inskribatutako beste hipoteka eta karga batzuekiko maila argitzeko, matrikulari dagokion estatuko legediaren arabera.

144. artikulua. *Ordezko zuzenbidea.*

Hitzarmen honetan ezarri ez den orori dagokionez, Hipoteken Legean ezarritakoa aplikatuko da.

III. TITULUA

Nabigazio-subjektuak

I. KAPITULUA

Armadorea

145. artikulua. *Armadorearen eta ontzi-ustiatzailearen kontzeptuak.*

1. Armadorea da, ontzi handiaren edo itsasontzi txikiaren jabea izan edo ez izan, haren edukitzaile dena, zuzenean edo mendekoen bidez, eta nabigaziorako baliatzen duena, haren izenean eta erantzukizunpean.

2. Ontzi-ustiatzailea edo ontzi-enpresa pertsona fisikoa edo juridikoa da, merkataritzako ontziak, bereak edo besterenak, ustiatzen dituena, nazioarteko usadioek onartutako edozein modalitatearen bidez, nahiz eta hori ez izan bere jardura nagusia.

3. Itsas jabekidetasunaren kasuan, jabekide bakoitza armadore izango da, administratzaile bat izendatzeko duten eskubidearen kalterik gabe.

146. artikulua. *Merkataritza erregistroan inskribatzea.*

Ontzia enpresa-helburuetarako baliatzen duen armadorea Merkataritza Erregistroan inskribatu beharko da.

147. artikulua. *Ondasun Higigarrien Erregistroan inskribatzea.*

1. Jabe ez den armadoreak izaera hori inskribatu ahal izango du Ondasun Higigarrien Erregistroan.

2. Dagokion dokumentuan eta inskripzioan honako datu hauek adierazi beharko dira:

- a) Armadorearen izena edo izen soziala.
- b) Ontzi-edukitza legitimatzen duen titulu juridikoa.
- c) Egoera juridiko horren iraupena.
- d) Erregelamendu bidez zehazten den beste edozein eskakizun.

3. Ontziaren jabeak jabe ez den armadorearen inskripzioa eskatzeko ahalmena izango du.

148. artikulua. *Ustezko armadorea.*

1. Bestelako inskripziorik ezean eta fede oneko hirugarrenen kaltetan inoiz izango ez den frogak kontrakoa adierazten ez badu, Ondasun Higigarrien Erregistroan ageri den jabea armadoretzat hartuko da.

2. Kirol-nabigaziorako berariazko ontzi eta itsasontzi txikien kasuan, bai eta laketontzien kasuan ere, bestelako inskripziorik ezean, Ondasun Higigarrien Erregistroan jabe gisa ageri den pertsona armadoretzat hartuko da, eta halakorik ez badago, ontzien eta ontzi-enpresen erregistroan ageri dena aintzat hartuko da, eta kontrako frogak baliogabeak izango dira.

3. Ontzi handia ez badago inskribatuta, edo itsasontzi txikia ez badago inskribatuta, ez eta matrikulatuta ere, ulertuko da jabea dela armadorea.

149. artikulua. *Armadorearen erantzukizuna.*

Armadorea ontziko kapitain eta tripulazioaren egintza eta ez-egiteen erantzule da hirugarrenen aurrean, bai eta 185. artikuluaaren arabera kapitainak bere gain hartutako betebeharren erantzule ere, VII. tituluan ezarritako kasuetan erantzukizuna mugatzeko eskubidearen kalterik gabe.

II. KAPITULUA

Itsas jabekidetasuna

150. artikulua. *Itsas jabekidetasuna.*

Itsas jabekidetasuntzat hartuko da ontzi handi edo itsasontzi txiki baten jabekide izatea, merkataritza-ustiapena helburu izanez gero, eta kapitulu honetan jasotako xedapenen arabera arautuko da.

151. artikulua. *Gehiengoaren ahalmenak.*

Itsas jabekidetasuneko ontzi baten administrazio-alorreko edozein ekintza edo negozio juridiko, erabilera edo karga egiteko nahikoa da jabekidetasun-kuoten gehiengoa ordezkatzan duten jabekideen adostasuna. Jabekide bakar batek gehiengo hori izan dezake.

152. artikulua. *Gutxiengoaren eskubideak.*

1. Ontzia saltzeko erabakian parte hartu ez duen edo erabaki horren aurka agertu den jabekide orok eska dezake salmenta jendaurreko enkantean egin dadila.

2. Parte ez hartzea edo aurka egitea gertatzen bada administrazioaren edo erabileraren alorreko ekintza edo negozio juridiko bat egiteko erabakiaren inguruan,

administratzailea aukeratzeko erabakiari buruz, edo ontzia konpontzeko lanak direla-eta, jabekidetzazko eskubidea izango du jabekideak, eta dagokion kuota transmitituko die erosteko prest dauden gainerako jabekideei, adostutako balioaren truke, eta adostasunik ez balego, bi alderdiek izendatutako perituak egindako tasazioaren arabera; bestela, epaileak erabakiko du zenbatekoa. Gainerako jabekideetako inork ez badu onartzen, jendaurreko enkantea eskatu ahal izango du.

153. artikulua. *Itsas jabekidetasunaren administratzailea.*

1. Administratzaile bat edo gehiago izendatuz gero, merkataritza-faktoretzat hartuko dira legearen aldetik, eta horren arabera administrazio- eta ordezkaritza-ahalmenak izango dituzte, modu mankomunatu edo solidarioan, izendatzeko garaian adierazitakoaren arabera.

2. Administratzailearen izendapena Ondasun Higigarrien Erregistroan jaso ahal izango da.

3. Hirugarrenen aurrean ez dute eraginik izango lehenengo paragrafoan aipatutako ahalmenen mugaketek.

154. artikulua. *Kuota zatitu gabearen gaineko eskubideak.*

Jabekide orok egin ahal izango du bere kuota baliatzeko edo haren gain karga ezartzeko edozein ekintza, ontzi-hipoteka izan ezik. Azken hori ontzi osoaren gainean egin ahal izango da, eta jabekideen gehiengoaren adostasuna beharko da.

155. artikulua. *Lehentasunez erosteko eskubidea.*

1. Kuota zatiezin bat salduz gero komunitatekoa ez den norbaiti, gainerako jabekideek lehentasunez erosteko eta atzera eskuratzeko eskubidea izango dute, eta batek baino gehiagok erabakiz gero eskubide horiek egikaritzea, bakoitzaren kuota zatitu gabearen arabera proportzioan eskuratuko dute.

2. Lehentasunez eskuratzeko eskubidea egikaritu ahal izango da bederatzi egun naturaleko epean, saltzeko asmoa, erostunaren identitatea, prezioa, ordaintzeko modua eta salmentaren funtsezko baldintzak modu frogagarrian jakinarazi ondorengo egunetik zenbatzen hasita.

3. Atzera eskuratzeko eskubidea bidezkoa izango da aldez aurretik jakinarazi gabe egindako salmentetan, bai eta adierazitakoaren arabera ez diren baldintzetan egindako salmentetan ere. Eskubide hori egikaritu ahal izango da epe berean, egindako salmentaren berri izandako egunetik zenbatuta, eta nolana ere, Ondasun Higigarrien Erregistroan inskribatutako egunetik zenbatuta.

4. Lehentasunez eskuratzeko eskubidea eta atzera eskuratzekoa egikaritu ahal izateko, eskuratzailerak edo eskuratzailerak idatziz jaso beharko dute salmentaren prezioa, notarioaren aurrean edo xede horretarako establezimendu batean.

III. KAPITULUA

Tripulazioa

156. artikulua. *Tripulazioaren kontzeptua.*

1. Tripulazioak barnean hartzen ditu ontzi bateko edozein sail edo zerbitzutan enplegatutako pertsonen multzoa, bai armadoreak zuzenean bai hirugarrenen bitartez kontratatutakoak barnean hartuta.

2. Tripulazioak ez ditu barnean hartzen ontziko eguneroko jardueraren zati ez den lana egiten duten pertsonak, ez eta lantoki nagusia ontzitik kanpo dutenak ere.

157. artikulua. *Aplikazio-eremua.*

1. Kapitulu honetako xedapenak aplikatuko zaizkie enpresa-helburua duen itsas nabigaziorako ontzi nazionaletan zerbitzu ematen duten tripulazioetako kideei.

2. Kapitulu honetako xedapenak aplikatuko dira, erregelamendu bidez ezarritakoaren arabera, beste jarduera batzuetarako ontzi handietan, bai eta itsasontzi txiki edo itsas artefaktuetan ere, jardueraren izaeraren arabera diren heinean, segurtasun publikoari edo zilegi ez diren jardueren zaintza eta errepresioari lotutako zerbitzuei dagozkien salbuespen eta berezitasunen kalterik gabe.

158. artikulua. *Inskripzioa eta dokumentazioa.*

1. Espainiarrek ezingo dute merkataritzako ontzi handi eta itsasontzi txiki espainiarretako tripulazioko kide izan, itsas nortasun-agiria (DIM) edo itsas libreta eskuratu ez badu, behar bezala justifikatutako urgentziazko egoeretan izan ezik.

Atzerritarrei dagokienez, tripulazio gisa ontziratuhahal izateko, bakoitzaren nazionalitateari dagokion herrialdeak emandako itsas nortasun-agiria beharko dute, edota ontziko kapitainak emandako baimen bereziarekin ontziratuko dira.

2. Erregelamendu bidez ezarriko dira itsas libreta inskribatzeko eta egiteko baldintzak, bai eta egintza eta agiri horien forma eta edukia ere.

159. artikulua. *Ontziratzea eta lurreratzea.*

1. Ontzi nazionaletako langileen ontziratzea eta lurreratzea egin beharko da Itsas Administrazioak esku hartuta; atzerriko portuetan, berriz, ontziaren kapitainaren arduraz izango da, eta itsas libretetan eta abiarazte- eta tripulazio-zerrendan erroldatzeko eta erroldatik kentzeko eginbideei ekingo diete.

2. Aurreko atalean aurreikusitakoa ulertuko da autoabiarazte kasuen kalterik gabe, erregelamenduan aurreikusitakoaren arabera, 18. artikuluan ezarritakoari jarraituz.

160. artikulua. *Ontziko langileen sailkapena.*

Laneko ordenantzetan edo haien ordezkio laudoetan jasotako xedapenen kalterik gabe, itsas langileen oinarrizko kategoria hauek daude: a) kapitaina; b) ofizialak; c) mendekoak. Kategoria horietan dauden pertsonak izan beharko dituzte dagozkien titulu profesionalak edo espezializazio-ziurtagiriak, merkataritza-ontzien tripulazioko kide gisa jarduteko, erregelamendu bidez erabakitakoaren arabera.

161. artikulua. *Segurtasunerako gutxieneko tripulazioak.*

1. Ontzien tripulazioko kideen gutxieneko kopurua eta lanbide-gaitasun eta -trebetasunaren baldintzak izan beharko dira ontziaren eta nabigazioaren segurtasuna eta itsas ingurunearen babesa uneoro bermatzeko egokiak.

2. Itsas Administrazioak ontzi nazional bakoitzak gutxienez izan beharreko segurtasuneko tripulazioa ezarriko du, baldintza teknikoak, nabigazioari zein trafikoari dagozkionak, ontziko lanaren erregimena eta antolaketa kontuan hartuta.

3. Itsas Administrazioak segurtasuneko gutxieneko tripulazioaren agiria emango du; agiri hori ontzian eraman beharko da, eta portuari dagokion estatuko agintaritzek ontzia bisitatu eta eskatuz gero, erakutsi beharko zaie.

162. artikulua. *Tripulazioen nazionalitatea.*

Ontzi nazionaletako kapitainak eta lehenengo ofizialak Europako Esparru Ekonomikoko estatu kide bateko nazionalitatea izan beharko dute, Itsas Administrazioak enplegu horiek Espainiako nazionalitatea duten herritarrek gauzatu behar dituztela ezartzen duenean izan ezik, enplegu horietan ohikoa delako aginte publikoaren prerrogatibak egikaritu behar izatea, betiere, prerrogatiba horiek ez badira haien jardueren

oso zati txikia. Ondorio horietarako, hirugarren estatuetakoa herritarrak, Europar Batasuneko herritar baten edo Europako Esparru Ekonomikoko estatu bateko herritar baten familiakoa izanez gero, haien pareko izango dira, erregelamendu bidez ezarriko diren eskakizunak betetzen badituzte.

Tripulazioko gainerako kideei dagokienez, merkataritzako ontzien kasuan, gutxienez % 50 Espainiako edo Europako Esparru Ekonomikoko beste estatu kide bateko nazionalitatea dutenak izan beharko dira.

163. artikulua. *Arrantza-sektoreko profesionalak.*

Kapitulu honetan ezarritakoa ulertuko da Europar Batasuneko araudian eta estatuko itsas arrantzari buruzko legedian ezarritako baldintza hauen arabera: egokitasuna, titulazioa, gaitasun profesionala eta arrantza-sektoreko profesionalen erregistroan egotean.

164. artikulua. *Tripulazioak kontratatzea.*

1. Ontzi batean tripulazioa kontratatzeko edozein eragiketen ondorioa ezingo da izan marinelek edonolako zenbatekoa zuzenean edo zeharka pertsona fisiko edo juridiko bati ordaintzea.

2. Atzerriko armadoreen agente edo ordezkariak Espainian kontratatzen badituzte bertako marinela edo bertan egoitza dutenak, atzerriko ontzietan zerbitzuak emateko, erantzule solidarioak izango dira, armadorearekin batera, kontratua betetzeari dagokionez. Gainera, merkataritza-aseguru bat hitzartu beharko dute, espainiar Gizarte Segurantzaren erregimenean ezarritako kalte-ordainen antzekoak emateko, honako kasu hauetan: heriotza, istripuren batek eragindako ezintasuna eta aberriratzea. Emigrazio-agintaritzek ez diete oniritzia emango eskakizun hori betetzen ez duten kontratuei.

1. atala. *Titulazioa, egiaztapena eta ikuskapena*

165. artikulua. *Derrigorrezko titulazioa eta ziurtagiriak.*

1. Ontzien agente eta buruzagitza, bai eta ofizial-kargua ere, behar den lanbide-titulua dutenei soilik eman ahal izango zaie. Titulu horrek egiaztatu beharko du sail eta kategoria bakoitzean premiazkoak diren eskakizunak betetzen direla, aplikatu beharreko hitzarmen eta erregelamenduen arabera, adinari, gaitasun fisikoari, prestakuntzari eta gaitasunari dagokienez.

2. Erregelamendu bidez aurreikusiko diren beste kasu batzuek gainera, gaitasun berezia egiaztatzen duen ziurtagiria izan beharko dute petrolio garraiatzeko edo oso arriskutsu edo kutsagarriak diren beste substantzia batzuk garraiatzeko ontzietan karga erabiltzeko funtzioak edota nabigazioaren segurtasunari lotutako beste eginkizun batzuk bete beharko dituzten tripulazioko kide guztiek.

166. artikulua. *Tituluak eta ziurtagiriak ematea eta erregistratzea.*

1. Itsas Administrazioari dagokio lanbide-titulu eta -egiaztagiria ematea, berritzea, berrestea eta kontrolatzea, erregelamendu bidez ezarritakoaren arabera, eta aplikatu daitezkeen nazioarteko hitzarmenetan aurreikusitakoaren arabera.

2. Emandako, berretsitako edo aitortutako titulu guztien erregistroa izango du Itsas Administrazioak. Sarbidea eta publizitate horren araubidea erregelamendu bidez zehaztuko dira, hitzarmenetan ezarritakoaren arabera.

167. artikulua. *Armadoreen betebeharrak.*

1. Armadoreek tripulazioko kideak kontratatu behar dituzte beharrezko titulazio edo egiaztagiria duten pertsonen artean, ontzian egin beharreko berariazko funtzioak

ezagutzen dituztenak eta esleituko diren instalazio, ekipo, prozedura eta ezaugarrien berri dutenak aintzat hartuta.

2. Armadoreek egiaztatu behar dute, halaber, segurtasunerako gutxieneko tripulazioari buruzko betekizunak betetzen direla, eta ontziko langileek larrialdietan jarduerak eraginkortasunez koordinatzeko gai direla.

3. Armadoreek egiaztatuko dute ontzian daudela tripulazioko kideen titulu, ziurtagiri eta gainerako dokumentuak, bai eta ontzian jasota eta kapitainaren zein ofizialen eskura daudela itsas segurtasunari eta itsas ingurumena babesteari buruz estatuetako eta nazioarteko erregelamenduetan egingo diren aldaketak.

4. Itsas Administrazioak beharrezko neurriak hartuko ditu armadoreei eskatzeko artikulua honetan aurreikusitako neurriak bete ditzaten, erregelamenduan aurreikusitako moduan.

168. artikulua. *Ontzi nazionalen kontrola eta ikuskapena.*

1. Itsas Administrazioiko ikuskatzaileek egiaztatuko dute tripulazioko kideek benetan dituztela ontzian zerbitzu emateko behar diren titulu edo ziurtagiriak, bai eta behar bezalako egoeran daudela, bai guardiak egiteko, bai itsas segurtasunaren alorreko jardueretan eta itsas ingurunearen kutsaduraren aurkako borrokan segurtasunez jarduteko.

2. Itsas Administrazioak behar diren neurriak hartuko ditu, ofizioz lanpostutik kentzeko aurreko paragrafoko xedapenak betetzen ez dituzten kideak, lan-kontratuen amaiera eragin gabe ordea. Segurtasuneko gutxieneko tripulazioaren agirian jasotako ontziko lanpostua izanez gero, ontzia ezingo da irten, beharrezko eskakizunak betetzen dituen pertsona batek ordezkatu arte.

169. artikulua. *Atzerriko ontzien kontrola portu nazionaletan.*

Itsas Administrazioiko ikuskatzaileek atzerriko ontzien gain jardun ahal izango dute, portuari dagokion estatuko agintaritzaren aldetik, aplikatu beharreko araudiaren arabera.

170. artikulua. *Atzerriko ontziak geldiaraztea.*

1. Ikuskatzaile baten iritziz tripulazioaren titulu eta ziurtagirietan irregulartasunak badaude, pertsonentzat, ondasunentzat edo ingurumenarentzat arriskua sor dezaketenak, dagokion Itsas Kapitaintzak berehala jakinaraziko dio idatziz ontziaren kapitainari, bai eta kontsulari, gertuen dagoen ordezkari diplomatikoari edo banderari dagokio estatuko Itsas Administrazioari, beharrezko prebentzio-neurriak hartze aldera.

2. Aplikatu beharreko araudiko xedapenen arabera, Itsas Administrazioak hartu beharko ditu ontziaren itsasoratzea eragozteko beharrezko neurriak, titulazioari edo gaitasunari buruzko akatsak nahikoa zuzendu arte, aurreko paragrafoan aipatutako arriskuak desagertze aldera.

2. atala. Kapitaina

171. artikulua. *Kontzeptua, izendatzea eta izaera.*

Kapitainak, izendatutako unetik hasita, ontziaren agintea eta zuzendaritza bere esku ditu, bai eta tripulazioaren buruzagitza ere, eta agintaritzaren publikoaren ordezkaria da ontzian.

172. artikulua. *Izendapena eta kargutik kentzea.*

Konfiantza-harreman berezia dela-eta, armadoreari dagokio kapitaina izendatzea eta kargutik kentzea, lan-arloko legeriaren arabera dagokion kalte-ordainen kalterik gabe.

173. artikulua. *Eskakizunak eta karguan ordezkatzea.*

1. Kapitainek lanbide-titulua izan behar dute, haien trebetasuna, ahalmena eta ontzian agintzeko zein hura zuzentzeko beharrezko gaitasuna egiaztatuko duena, legeek edo berariazko erregelamenduek ezarritakoaren arabera.

2. Nabigazioan kapitaina hilez gero, ontzitik alde eginez gero, gaixotuz gero, edo bestelako ezintasunen bat sortuz gero, ontziaren agintea hartuko du hierarkia handieneko ofizialak, eta hura ordezkatzeko dute sail berean hurrengo kategorian dauden ofizialek. Azken buruan, makinaren saileko ofizialek hartuko dute ontziaren agintea, elkarren segidan, hierarkiaren arabera.

174. artikulua. *Estatu-ontziei obeditzeko betebeharra.*

1. Behar bezala justifikatutako ezinbesteko kasuetan izan ezik, ontzi nazionalen kapitainek obeditu beharko dute espainiar estatu-ontziek emandako agindu edo jarraibide oro.

2. Betebehar horrek iraungo du, halaber, ontziak espainiar itsas eremuetatik kanpo daudenean ere, nazioarteko zuzenbidearen arabera itsasertzeko estatuaren edo portuari dagokion estatuaren ahalmenen kalterik gabe.

175. artikulua. *Atzerrian eskumena duen agintaririk ez egotea.*

Lege honetako xedapenen arabera, kapitainak Espainiako kontsul baten aurrean jarduketaren bat egin behar izanez gero, bertan kontsulik ez baldin badago tokiko agintaritzaren aurrean egingo du, eta ezinezkoa bada, notario baten edo fede-emaile publiko baten aurrean, ondorengo eskaletan aurkitzen duen lehenengo kontsul espainiarraren berrespena gorabehera.

176. artikulua. *Agintaritza publiko izaera.*

1. Kapitaina agintari publikoa izango da ontzian, eta legez edo erregelamendu bidez kargua dela-eta ezarri zaion betebehar oro bete beharko du eta betearazi beharko du, bereziki ontzian ordenari eta segurtasunari eustea.

2. Horretarako, kapitainak hartuko ditu ontzian ordenari eusteko beharrezkotzat jotako polizia-neurriak, bai eta ontzian dauden guztien segurtasuna bermatzeko neurriak ere. Tripulazioko kideek eta ontziratutako gainerako pertsonak kapitainaren aginduak bete beharko dituzte, ontzia porturatu ostean eskumena duen agintaritza administratibo edo judizialaren aurrean egoki irizitako erreklamazioak egiteko eskubidearen kalterik gabe.

177. artikulua. *Gertaerak idatziz jasotzeko betebeharra.*

1. Ontzietako kapitainek nabigazio-egunkarian jaso beharko dituzte nabigazioak iraun bitartean ontzian diren pertsonen ekintzak, arau-hauste penal edo administratiboak izan daitezkeela iriziz gero.

2. Idazpena kapitainak eta interesdunak izenpetuko dute, edo hark ezezkoa emanez gero, bi lekukok.

3. Portura iristean, nabigazio-egunkarian idatzitakoaren kopia konpultsatua, eta hala badagokio, gainerako proba eta dokumentuak, aurkeztu beharko dizkio Itsas Kapitaintzari, portu nazionala izanez gero, edota agintea duen espainiar kontsul edo diplomatikoari, atzerriko portua izanez gero.

178. artikulua. *Erregistro zibileko aktak.*

1. Kapitainari dagokio ontzian Erregistro Zibileko arduradun baten betebehar eta ahalmenak egikaritzea, itsas bidaiaren gerta daitezkeen eta ontziratutako pertsonen egoera zibilean eragin dezaketen gertaera eta ekintza inskribagarriei dagokienez.

2. Nabigazioaren iraunaldian ontzian gerta daitezkeen jaiotzen eta heriotzen aktak, bai eta hiltzeko arriskuan egindako ezkontzak ere, kapitainak jasoko ditu nabigazio-egunkarian, edukia Erregistro Zibilaren Legeko xedapenen arabera egokitzeko.

3. Nabigazioaren iraunaldian pertsonak desagertuz gero, dagokion sumarioko informazioa aditzera emango du, desagertuaren inguruabar nagusiak eta hartutako bilaketa- eta salbamendu-neurriak nabigazio-egunkarian idatziz jasota.

179. artikulua. *Testamentuak eta nabigazioan hiltzea.*

1. Kapitainak itsas testamentua baimenduko du, eta testamentua itxita hartuko du, gai horri buruz Kode Zibilean ezarritakoaren arabera, eta hori guztia idatziz jasoko du nabigazio-egunkarian. Halaber, liburu berean adieraziko da testamentu olografoa entregatu dela.

2. Pertsona bat ontzian hiltzen bada, eta medikurik ez badago erroldatuta, kapitainari dagokio heriotza-ziurtagiria egitea. Hala ere, ezingo du ziurtagiri hori egin, bere iritziaren arabera heriotzaren adierazgarri nabariak agertu ostean hogeita lau ordu igaro arte. Dena dela, kapitainak hildakoaren paper eta ondasunen inbentarioa egin beharko du, ontziko bi ofizialen laguntzaz, eta bi lekuko bertan direla, ahal izanez gero bidaiariak.

180. artikulua. *Gorpuen norakoa.*

1. Heriotza-ziurtagiria egin ondoren, ontzia ez bada portura iritsi, kapitainak gorpua kontserbatzeari ekingo dio, egoerak eskatzen dituen neurriak hartuta. Lehenengo espainiar portura iritsi ostean, kanpoko osasun-agintarien eskura jarriko du, eta haiek, Itsas Administrazioarekin lankidetzan, neurri egokiak hartuko dituzte. Helburu berarekin, gorpua dagokion Itsas Administrazioaren eskura jarriko da, eta espainiar kontsulari jakinaraziko zaio, atzerriko portuan lurra joz gero.

2. Hala eta guztiz ere, ontzian kontserbazio egokia bermatu ezin bada, gorpua itsasora botatzea erabaki dezake kapitainak.

3. Gorpua bota izana nabigazio-egunkarian jasota geratuko da, eguna, ordua eta egoera geografikoa adierazita. Hila marinelen artean ohi den bezala jantzita eta lasta ezarrita botako da, bi lekukoen aurrean, gutxienez, eta haiek identifikatu eta egunkarian sinatuko dute.

181. artikulua. *Ondasunak eta dokumentuak entregatzea.*

1. Inbentarioan sartutako ondasunak eta dagokien inbentarioa bera, bai eta jaiotza-, heriotza- eta ezkontza-aktak edo pertsonen desagertuaren aktak ere, eta ontzian emandako edo jasotako testamentuak lehenengo portuko Itsas Administrazioari edo kontsulari entregatu beharko dizkio kapitainak, dagokionaren arabera, eta nabigazio egunkarian jasota geratuko dira entrega horren inguruabarrak.

2. Kapitainak, agintari publiko gisa, gai horiei buruz nabigazio-egunkarian egindako idazpenek dokumentu publikoen balioa izango dute.

182. artikulua. *Kapitainaren betebeharrak teknikoak.*

1. Kapitaina ontziaren nabigazioaren zuzendaritza teknikoaz arduratzen da, eta haren gobernu eraginkorra bere gain hartzen du, egoki irizitakoan, eta bereziki, hurrengo paragrafoan aurreikusitako kasuetan. Erantzukizunari eta agintaritzari dagokienez, ontziaren eragiketa-segurtasuna kudeatzeko eta kutsadura prebenitzeko nazioarteko arauetan aurreikusitako xedapenak aplikatuko dira.

2. Kapitaina zubira joango da, eta ontziaren gobernu bere gain hartuko du zuzenean porturatzeetan, kaira iristeko eta handik irteteko maniobretan, eta oro har, nabigazioaren arriskua nabarmen handitzea dakarten egoera guztietan, gaitasun fisikoei eusteko beharko dituen atsedenaldien kalterik gabe.

3. Zeregin teknikoak egikaritzean, kapitainak jokatu beharko du beti gaitasun handiko marinela bati eska dakioken prestutasunaz.

183. artikulua. *Arriskua, ontzia uztea eta salbamendua.*

1. Eguraldi txarra edo hondoratzeko arriskua izanez gero, kapitainak hartuko ditu ontziaren segurtasuna zaintzeko eta pertsonak zein ondasunak salbatzeko egoki iritzitako neurri guztiak. Horretarako, babesa bilatuko du, nahitaezko porturatzeari ekingo dio, edo salbamendua eskatuko du luzamendutan ibili gabe, eta behar izanez gero, zerbitzu hori kontratatuko du.

2. Kapitainak arriskuan dagoen ontzia ez du utziko, hura salbatzeko itxaropen guztiak galdu arte, eta ontzian dauden pertsona, ondasun eta agiri ofizialak onik irteteko neurri egokiak hartu arte.

3. Itsasoan arriskuan dauden pertsonen laguntzera joateko betebeharra du kapitainak, baldin eta ontzia, tripulazioa edo bidaiariak arrisku larrian jarri gabe egin badezake, eta betiere jarduera guztiak nabigazio-egunkarian jasota.

184. artikulua. *Irizpide profesionalaren lehentasuna.*

1. Ez armadoreak, ez pleitariak, ez ontzian edo haren kargan interesa duen beste inork ez dio eragozpenik edo mugarik jarriko kapitainari, haren iritzia profesionalaren arabera itsasoan pertsonen biziaren segurtasunerako eta itsas ingurunea babesteko beharrezkoa den edozein erabaki hartzeko edo egikaritzeko.

2. Armadoreek ezingo dute kapitaina kaleratu, ez eta haren aurkako zehapen-neurririk hartu ere, haien jarraibideak alde batera utzi behar izan dituelako, segurtasuna babesteko modurik egokienean jarduteko premiaren ondorioz, marinel aditu baten irizpide profesionalaren arabera.

185. artikulua. *Armadorea ordezteko ahal.*

1. Kapitaina armadorearen ordezkaria da, haren gain hartzeko ontziaren ohiko beharrei buruzko eginbehar oro.

2. Armadoreak eginbehar horiek bete beharko ditu, eta ezingo du konfiantza-abusua edo emandako ahalmenen urratzea alegatzeko aukerarik gabe.

3. Salbu geratzen da kapitainak armadorearen aurrean duen erantzukizuna, hark emandako jarraibide legitimo eta berariazkoen aurkako ekintza eta kontratuengatik.

4. Kapitaina aktiboki eta pasiboki legitimatuta egongo da bere agindupeko ontziari dagozkion prozedura judizial edo administratiboetan armadorearen ordezkari gisa agertzeko.

186. artikulua. *Istripuen berri emateko betebeharra.*

1. Ontzi nazionaletako kapitainek, berehala eta bitarteko azkarrena baliatuta, Itsas Kapitaintzari edo gertuen dagoen kontsulari jakinarazi beharko diote ontziari gertatutako edo ontziak eragindako istripu oro, sortutako edo ikusitako kutsatze-jazoera oro, eta nabigazioaren edo itsas ingurunearen segurtasunari eragiten dion ohiz kanpoko beste edozein gertaera berri garrantzitsu.

2. Halaber, kapitainak Itsas Administrazioaren aurrean agertu beharko du portu nazionalera iritsi eta ondorengo hogeita lau ordu baliodunetan, edo kontsularen aurrean atzerriko portua izanez gero, aurreko paragrafoan aipatutako gertaerei buruzko aitortpena egiteko, nabigazio-egunkariaren dagokion zatiaren transkripzio eta guzti.

187. artikulua. *Itsas protesta.*

1. Kapitainak itsas protesta egin ahal izango du, bere erantzukizuna ondoriozta dezaketen jazoerak gertatu badira. Ondorio horietarako, akta bat egingo du, gertaerak nabigazio-egunkarian idatzita dauden bezala jasota, eta egoki iritzitako iruzkinak erantsita.

2. Protesta-akta nabigazio-egunkariarekin batera gordeko da, eta haren kopia konpultsatua emango zaie ezinbestean gertaeretan interesa duten guztiei, 87. artikuluan xedatutakoaren arabera.

IV. TITULUA

Ontzia erabiltzeko kontratuak

I. KAPITULUA

Ontzia alokatzeko kontratua

188. artikulua. *Kontzeptua.*

Ontzia alokatzeko kontratuaren bidez, errentatzaileak, prezio jakin baten truke, errentariari ontzi zehatz bat emateko konpromisoa hartzen du, denbora batez erabil dezan, itundutakoaren arabera, edo halakorik ezean, haren izaera eta ezaugarrien arabera.

189. artikulua. *Kontratuaren forma.*

Ontziaren alokatze-kontratua idatziz egingo da.

190. artikulua. *Hirugarrenen aurreko aurkagarritasuna.*

Fede oneko hirugarrenen aurrean aurkagarri izateko, alokatze-kontratua Ondasun Higigarrien Erregistroan inskribatu behar da.

191. artikulua. *Ontzia entregatzea.*

1. Errentatzaileak ontzia eta dagozkion tresnak entregatu behar ditu, kontratuan zehaztutako baldintzen arabera, eta haietan aurreikusi gabeko alderdietan, itundutako erabilerarako egokiak diren baldintzen arabera.

2. Entrega egin beharko da kontratuan finkatutako tokian eta denboran.

192. artikulua. *Nabigagarritasun-egoera entregatutako unean.*

1. Bestelakorik itundu ezean, errentatzaileak nabigatzeko moduan entregatuko du ontzia, eta bere kontura izango dira ontziari dagozkion akatsen konponketak.

2. Errentatzaileak errentariaren aurrean erantzungo du nabigagarritasun-akatsak sortutako kalteengatik, ez baldin badu frogatzen arrazoizko prestasuna baliatuta ezin zela akatsa aurkitu.

3. Agindu hau betetzea nahitaezkoa izango da aisia, irabazi-asmorik gabeko arrantza edo arrantza ez-profesionala helburu bakar dituzten ontzi handi eta itsasontzi txikiak alokatzeko kontratuetan.

193. artikulua. *Ontzia erabiltzeko mugak eta prezioaren ordainketa.*

1. Errentatzaileak kontratuan itundutakoaren arabera erabili beharko du alokatutako ontzia, eta aurreikusi gabeko aldeetan, ontziaren ezaugarri teknikoen arabera.

2. Halaber, itundutako prezioa ordaindu beharko du, adostutako unean eta tokian.

194. artikulua. *Ontziaren nabigagarritasun-egoerari eusteko betebeharra.*

1. Kontratuaren iraunaldian, errentariak nabigatzeko moduko egoeran eutsi beharko dio ontziari. Halaber, errentatzaileari jakinarazi beharko dizkio ontziak pairatutako kalteak, haren sailkapenean eragina badute edo eragina izan badezakete. Errentatzaileak edozein unetan ikuska dezake ontzia, haren ustiapen arrunta kaltetu gabe, eta sortutako gastuak bere kontura izango dira.

2. Aurreko 192. artikuluko 3. paragrafoan aipatutako ontzi handien eta itsasontzi txikien alokatze-kontratuetan errentatzailearen kontura dira nabigagarritasun-egoerari eusteko egin beharreko konponketak, errentariaren erruagatik egin behar direnak izan

ezik. Errentatzailea betebeharrak horretatik erabat edo partzialki salbuesten duen edozein itun deuseza izango da.

195. artikulua. *Kontratua amaitzean ontzia itzultzeko betebeharra.*

1. Errentariak kontratuan itundutako unean itzuli beharko du ontzia. Aurreikusitako epean itzultzen ez badu, atzeratzeak eragindako kalte eta galeren ordaina eman beharko dio errentatzaileari. Hala ere, kontrakoa itundu ez bada, ulertuko da kontratua luzatu dela, errentariak arrazoiz agindutako azken bidaiaren iraupenak eragindako luzatzea dela-eta.

2. Errentariak ontzia itzuli beharko du horretarako adostutako tokira, eta adostu ez bada, ontzia entregatutako toki berera.

3. Ontzia itzuli beharko da errentariari entregatu zitzaionean zegoen egoera berean, itundutako erabileraren ondorioz sortutako ohiko higadura kontuan hartu gabe.

196. artikulua. *Ontzia besterentzeak alokairuan dituen ondorioak.*

Ontzia besterenduz gero, eskuratzailerak subrogatuta geratuko da lehengo alokatze-kontratuan, baldin eta Ondasun Higigarrien Erregistroan inskribatuta bazegoen edo salerosketa egiteko garaian kontratu horren berri bazuen. Bestela, kontratua amaituko da, errentatzaileak emandako kalte-ordaina jasotzeko dagokionez errentariak duen eskubidea gorabehera. Nolanahi ere, eskuratzailerak errespetatu beharko du eskualdatzeko unean abian dagoen bidaiak.

197. artikulua. *Errentariaren betebeharra errentatzaileari kalterik ez eragiteko.*

Errentariaren betebeharra da alokatutako ontziaren erabilerak hirugarrenen alde sortutako karga eta eskubideek errentatzaileari kalterik ez eragitea.

198. artikulua. *Etenaldiak alokatutako ontziaren erabileran.*

1. Aurreko 192. artikuluan 2. paragrafoan ezarritako erantzukizunaren kalterik gabe, ontzia ezin bada erabili berrogeita zortzi orduko gorako epean, ontziaren beraren akatsek eragindako kausengatik, jarduerarik gabeko aldiari dagokion prezioa ordaintzeko betebeharra desegingo da.

2. Halaber, 192. artikuluan 3. paragrafoan aipatutako ontzi handi eta itsasontzi txikiak alokatzeko kontratuetan, erabiltzeko ezintasun horrek bi aukera hauetako bat hautatzeko aukera emango dio errentatzaileari: alde batetik, prezioa murriztea, eta bestetik, kontratua amaitzea, bestelako itunak egiteko aukerarik gabe, eta kalte eta galeren ordainetan jaso ditzakeen zenbatekoak alde batera utzita.

3. Ontzi handi edo itsasontzi txikia erabiltzean etenaldia sortzen bada errentatzailearen aurkako erreklamazioen ondorioz, errentariak atxikipenaren ondorioz sortutako kalte eta galeren ordaina jasotzeko eskubidea izango du.

199. artikulua. *Alokatutako ontzia besteri errentan ematea eta alokairua lagatzea.*

1. Errentariak ezingo du ontzia azpierrean hartu, ez eta hirugarren bati kontratua eman ere, errentatzailearen baimenik gabe.

2. Azpierrean kontratuari eta kontratua lagatzeari 189. eta 190. artikuluetako xedapenak aplikatuko zaizkie.

200. artikulua. *Azpierrean hartzen duen errentariaren betebeharrak.*

1. Ontzia azpierrean hartzen duen errentariaren betebeharra da errentaren prezioa errentatzaileari ordaintzea.

2. Errentatzaileak errentariarengandik ordaina jasotzen ez badu, azpierrean kontratuarengana jo ahal izango du, errentariak ordura arte ordaindu gabeko prezioa eskatzeko.

201. artikulua. *Alokatzea lagatzeko kontratuaren ondorioak.*

Alokatze-kontratuaren lagapen baimenduak duen ondorioa da errentaria kontratutik kanpo geratzen dela, eta lagapen-hartzailea subrogatuta dagoela hark betetzen zuen posizio juridikoan.

202. artikulua. *Ekintzen preskripzioa.*

Ontzia alokatzeko kontratuaren ondoriozko ekintzak urtebeteko epean preskribatzen dira, kontratua amaitutako egunetik zenbatzen hasita, edo ontzia itzultitako egunetik hasita, azken hori beranduago izanez gero. Epe hori, 197. artikuluko xedapenen ondoriozko ekintzei dagokienez, ez da zenbatzen hasiko errentatzaileak dagokion karga edo eskubidea jasan beharrean egon arte.

II. KAPITULUA

Pleitamendu-kontratua

1. atala. *Xedapen orokorrak*

203. artikulua. *Kontzeptua.*

Salgaien itsas garraioa kontratatzearen bidez –pleitamendua ere esaten zaio– garraiolariak, pleit baten truke, salgaiak itsasoz garraiatu eta portuan edo helmugan hartzaileari entregatzeko konpromisoa hartzen du.

204. artikulua. *Pleitamendua denboraren edo bidaien arabera.*

1. Pleitamendua ontziaren edukiera osokoa edo haren zati bat hartzen duena izanez gero, denboraren edo bidaiaren arabera hitzar daiteke. Denboraren arabera pleitamenduan, itundutako aldian pleitariak agintzen dituen bidaia guztiak egiteko konpromisoa hartzen du garraiolariak, adostutako mugen barruan. Bidaien arabera pleitamenduan, garraiolariak bidaia bat edo bidaia jakin batzuk egiteko konpromisoa hartzen du.

2. Denboraren arabera pleitariak bere gain hartzen du ontziaren merkataritzakudeaketa, eta kontrakoa itundu ez bada, bere kontura izango dira ustiapen-gastu aldakorrak. Bidaien arabera pleitamenduan gastu horiek garraiolariaren kontura izango dira, beste nolabait egitea ituntzen ez bada.

3. Aurreko kasuetan, alderdiek elkar behartu dezakete pleitamendu-poliza bat sinatzera.

205. artikulua. *Salgai jakin batzuk ontziratze-agiriaren erregimenean garraiatzeko pleitamendua.*

Pleitamendua izan daiteke, halaber, pisuaren, neurriaren edo motaren arabera mugatutako salgaiak garraiatzeari buruzkoa. Kasu horretan, kontratuaren baldintzak ontziratze-agirian edo antzeko dokumentu batean jaso daitezke.

206. artikulua. *Azpipleitamendua.*

Denboraren edo bidaien arabera pleitariak hirugarren bati subrogatu ahal izango dizkio eskubide eta betebeharrak, polizan kontrakoa berariaz adierazi ez bada, garraiolariaren aurrean baldintzak betetzearen erantzule izatearen kalterik gabe.

207. artikulua. *Pleitariak garraioa kontratatzea.*

Denboraren edo bidaien arabera pleitariak pleitamendu-kontratuak egin ahal izango ditu bere izenean, hirugarrenekin, salgai jakin batzuk ontziratze-agiriaren erregimenean

garraiatzeko. Kasu horretan, garraiolaria eta pleitaria erantzule solidarioak izango dira, hirugarrenen aurrean, garraiatutako salgaien kalte eta matxurak direla-eta, kapitulu honen 9. atalean ezarritakoari jarraituz, haien arteko pleitamendu-polizaren arabera dagokien atzerabide-eskubidearen kalterik gabe.

208. artikulua. *Bolumenaren arabera kontratuak.*

Kontratua izan daiteke, halaber, salgai-multzo bat zenbait ontzitan edo zenbait bidaiatan garraiatzeko. Kasu horietan, bidaien arabera pleitamenduari buruzko xedapenak aplikatuko zaizkio itundutako bakoitzari, alderdien artean bestelako ituna egin ezean.

209. artikulua. *Garraio multimodala.*

Garraio-kontratuak barne hartzen baditu itsas garraiokoak ez diren garraioak, kapitulu honetako arauak aplikatuko zaizkio soilik itsasoz egiten den garraio-faseari. Gainerako faseak bakoitzari dagokion berariazko araudiaren arabera erregulatuko dira, araudi horrek agindu-indarra baldin badu.

210. artikulua. *Salgaiak garraiatzeko ez diren helburuetarako ontziak erabiltzeko kontratuak.*

Ontzi bat salgaiak garraiatzeko ez den helburuetarako kontratatzen den kasuetan, aplikatuko dira ontzia eskura jartzeari eta erabiltzeari buruzko pleitamendua erregulatzeko xedapenak, bai eta pleitari eta hura aurretiaz azkentzeari buruzkoak ere, egindako kontratuaren xedearekin bateragarriak diren heinean.

2. atala. *Garraiolariaren betebeharrak*

211. artikulua. *Ontzia eskura jartzea.*

Garraiolariak ontzia pleitariaren edo karga-ontziratzailearen eskura jarriko du, adostutako portuan eta egunean. Kontratua ontzi jakin bati buruzkoa bada, ontzi horren orde zuzen da beste bat jarri, hala baimentzen duen berariazko ituna egin ezean.

212. artikulua. *Ontziaren nabigagarritasuna.*

1. Garraiolariak zainduko du ontzia nabigatzeko egoera egokian egon dadila, karga hartu eta helmugara segurtasunez garraiatzeko, proiektatutako bidaiari aurreikus daitezkeen gorabeherak, faseak eta kontratatutako kargaren izaera kontuan hartuta.

2. Bidaia hasteko unean, edo kontratuan barne hartutako bidaia bakoitza hasteko unean nabigatzeko egoera egokian egon beharko du ontziak. Karga ontzian hartzeko unean, salgaiak segurtasunez gordetzeko moduan egon beharko du ontziak, gutxienez.

3. Garraiolariak arrazoizko eginbidea egikaritu beharko du, ontzia egoki nabigatzeko moduan egon dadin, kontratua indarrean dagoen bitartean.

213. artikulua. *Ontziaren ezaugarriak.*

Aurreko artikuluan nabigagarritasun-egoerari buruz jasotako xedapenez gainera, ontziak bete behar ditu kontratuan ezarritako baldintzak, nazionalitatea, sailkapena, abiadura, kontsumoa, edukiera eta gainerako ezaugarriak kontuan hartuta. Ontziak ez badu baldintza horietako bat betetzen, pleitariak kalte-ordaina eskatu ahal izango du egin zaizkion galerengatik. Horrez gainera, ez-betetzeak zapuzten badu kontratatzean lortu nahi zen xedea, kontratua indargabetzeko aukera izango du.

214. artikulua. *Eskura ez jartzea.*

Pleitariak kontratua indargabetu ahal izango du, adostutako egunean ontzia eskura ez badu. Horrez gainera, pairatutako galeren kalte-ordaina erreklamatu ahal izango du, ez betetzea garraiolariaren errua izanez gero.

215. artikulua. *Itundutako portua.*

Ontzia pleitariaren edo karga-ontziratzailearen eskura jarri beharko da, kontratuan adostutako portuan, eta joko da bi alderdiek haren ezaugarrien jakitun zirela kontratua egiteko unean, kontrakorik frogatzen ez bada. Adostutako portuan sartzeari ezinezkoa bada edo horrek ontziaren segurtasuna arriskuan jarriko balu, alderdietako edozeinek kontratua indargabetu ahal izango du, ezintasun edo segurtasun falta hori aldi baterakoa izan ezean. Azken kasu horretan, arrazoizko denbora itxaron beharko dute, eragozpena konpon dadin.

216. artikulua. *Portua hautatzeko eskubidea.*

1. Pleitariak kontratuan beretzat gorde badu eskura jartzeko portua hautatzeko ahalmena, epe egokian hautatu beharko du ontzia sartzeko moduko portu segurua. Portuak baldintza horiek betetzen ez baditu, garraiolariak eskatu ahal izango du eremu bereko beste portu bat hautatzea, kontratua betetzeko, eta pleitariak ez badu hala egiten, kontratua indargabetu ahal izango du, galeren kalte-ordaina erreklamatzearen kalterik gabe. Eskubide bera izango du garraiolariak, pleitariak ez badu garaiz izendatzen hautatutako portua.

2. Ontziak matxurak izanez gero, pleitariak hautatutako portu ez-seguruan sartzeari eta egoteari, pleitaria izango da haien erantzulea, frogatzen ez baldin badu kapitainak ez zuela jokatu kapitain aditu bati eska dakioken itsas prestasunaz. Denboraren arabera pleitamenduan xedapen hau aplikatuko da kontratuaren iraunaldian pleitariak hautatutako portu guztiei dagokienez.

217. artikulua. *Kaia edo kargatzeko tokia.*

1. Kontrakoa itundu ez bada, pleitariak hautatu ahal izango du eskura jartzeko portuaren barruan zer kaira edo zamalanetarako tokira joan behar duen ontziak, baldin eta segurua eta irisgarria bada ontziarentzat, bai zamalanak egin aurretik, bai egiteko unean eta ondoren ere. Izendapen hori ez bada arrazoizko epean egiten, garraiolariak ontzia ainguratuta eduki ahal izango du, aginduen zain, edo salgai jakin horientzat ohikoa den kai edo zamalanetarako toki batera eraman ahal izango du, eta igarotako denbora pleitariaren kontura izango da.

2. Salgaiak ontziratze-agiriaren erregimenean garraiatzeko pleitamenduan, garraiolariak du kargatzeko tokia hautatzeko ahalmena, eta egindako aukera aurrerapen nahikoaz jakinarazi beharko dio karga-ontziratzaileari.

3. Pleitariak hautatutako kaiaren edo kargatzeko tokiaren segurtasun faltagatik ontziak pairatutako matxuren kasuan aplikatuko da aurreko artikuluen 2. paragrafoan xedatu dena.

218. artikulua. *Kargatzeko eta estibatze lanak.*

1. Kontrakoa itundu ez bada, pleitariak edo karga-ontziratzaileak ontziaren saihetsean jarriko ditu salgaiak, eta haiek kargatzeko eta estibatze lanak bere kontura eta arriskura egingo ditu, salgaien izaerak eta egin beharreko bidaiak eskatutako prestasun egokiaz.

2. Aurreko arauak ez dira aplikatuko ontziratze-agiriaren erregimenean salgai jakin batzuk garraiatzeko pleitamenduan; izan ere, kasu horretan garraiolariak bere gain hartzen ditu kargatzeko eta estibatze lanak, bere kontura eta arriskura, kontrakoa itundu ez bada.

3. Kargatzeko eta estibatze lanak pleitariaren edo karga-ontziratzailearen kontura eta arriskura egitea itundu bada ere, bidaiaren segurtasuna arriskuan jartzen duen estibatzeko lan akastunaren ondorioen erantzulea garraiolaria izango da.

219. artikulua. *Ontzi-bizkarraren gaineko karga.*

Garraiolariak karga ditzake salgaiak ontzi-bizkarraren gainean, baldin eta pleitariak berriaz onartzen badu, edo indarrean dauden usadio edo erregelamenduekin bat etorritz gero.

220. artikulua. *Bidaia egitea.*

Garraiolariak bidaia hasi eta burutu behar du, helmugara arte, beharrezkoak ez diren atzerapenik gabe eta itundutako bidetik, eta halakorik ezean, bide egokienetik, inguruabarren arabera. Halaber, garraiatutako salgaiak zaindu beharko ditu, bidaiaren fase guztietan, haien izaera eta inguruabarrei dagokien moduan, eta hartzaileari entregatu beharko dizkio azken helmugan.

221. artikulua. *Bidaia hasteko atzerapena.*

Bidaia hastean justifikaziorik gabeko atzerapena gertatzearen ondorioz sortutako kalte eta galeren erantzulea garraiolaria izango da.

222. artikulua. *Desbideratzea.*

Itundutako bidetik –eta halakorik ezean, bide egokienetik, inguruabarrak kontuan hartuta– aldentzen bada ontzia, horren ondorioz sortutako kalte eta galeren erantzulea garraiolaria izango da, desbideratze hori pertsonen biziak salbatzeko egin ez bada, edo arrazoizkoa den eta justifikatuta dagoen beste edozein kausagatik egin ez bada, ontziaren hasierako nabigatzeko ezintasunaren ondorio izan gabe.

223. artikulua. *Zaintzeko betebeharra.*

Zaintzeko betebeharra, kapitulu honen 9. ataleko xedapenenen arabera, urratzearen ondorioz salgaiak pairatzen dituzten galera edo kalteen erantzulea garraiolaria izango da.

224. artikulua. *Ontzia desgaitzearen ondorioz porturatzea.*

1. Ontzia matxuratzeagatik, edo nabigatzea eragozten dion beste edozein kausagatik bidaia eteten bada helmuga ez den tokian, garraiolariak salgaiak zaindu beharko ditu, porturatzea eragin zuten kausak konpontzen diren bitartean. Ontzia behin betiko desgaituta geratuz gero, edo atzerapenak kargari kalte larria eragin badiezaioke, garraiolariak bere kontura hornitu beharko du itundutako helmugara bitarteko garraioa. Garraiolariak ez badu hala egiten, salgaiak ez dute pleitarik sortuko.

2. Aurreko paragrafoan ezarritakoa ulertzen da matxura handia gertatuz gero dagokionaren kalterik gabe, eta kapitulu honen 7. atalean jasotakoari jarraituz atzerapenagatik edo salgaiak galtzeagatik garraiolariak izan dezakeen erantzukizunaren kalterik gabe, ontziak nabigatzeko gaitasunik ez izatearen kausa hari egotz badakioke.

3. 1. paragrafoan xedatutakoa ez da aplikatuko denboraren arabera pleitamenduei.

225. artikulua. *Portuaren segurtasuna.*

1. Kontratuan helmuga gisa izendatutako portua ez bada irisgarria ontziarentzako segurtasun-baldintzetan, garraiolariak eraman dezake gertuen dagoen portu egokira, eta salgaiak han entregatzea onartzeko exijitu dezake. Ahalmen hori ezingo du balliatu iristeko eragozpena aldi baterakoa soilik bada. Kasu horretan, konpondu zain egongo da arrazoizko denbora batez.

2. Pleitariak beretzat gorde badu helmuga-portua hautatzeko ahalmena, 216.1 artikuluko xedapenak aplikatuko dira.

3. Kontratua egiteko unean jada segurtasun falta eragindako kausa egonez gero, eta helmugatzat hartutako portua kontratuan jasota badago, garraiolariak bere gain hartuko ditu itundutakoa ez den portu batean deskargatzeak eragingo dituen gastuak, kontratatzeke unean portuaren segurtasun faltaren berririk ez zuela pentsarazten duten inguruabarrak egon ezean.

4. Aurreko 1. paragrafoko kasuetan, garraiolariak atzerapenik gabe jakinaraziko dio hartzaileari, eta nolahi ere, pleitariari, gertuen dagoen portura desbideratuko dela ontzia.

226. artikulua. *Kaia zehaztea.*

Aurreko artikuluko xedapenak aplikatuko dira kaia edo deskargatzeko tokia zehazteari dagokionez.

227. artikulua. *Desestibatzeke eta deskargatzeko lanak.*

1. Pleitariak edo hartzaileak luzatu gabe desestibatu eta deskargatu beharko ditu salgaiak, bere kontura eta arriskura, bai eta ontziaren saihetsetik kendu ere. Alderdiek egin ahal izango dituzte eragiketa horiei buruzko berariazko itunak.

2. Aurreko paragrafoko arauak ez dira aplikatuko ontziratze-agiriaren erregimenean salgai jakin batzuk garraiatzeko pleitamenduan; izan ere, kasu horretan garraiolariak bere gain hartzen ditu desestibatzeke eta deskargatzeko lanak, bere kontura eta arriskura, kontrakoa itundu ez bada.

228. artikulua. *Entregatu beharra.*

Garraiolariak, luzatu gabe eta itundutakoaren arabera, garraiatutako salgaiak entregatu beharko dizkio jasotzeko legitimitatea duen hartzaileari. Hartzailea agertzen ez bada, edo entrega ez badu onartzen, garraiolariak salgaiak biltegitatu ahal izango ditu entregatu arte, hartzailearen kontura, edo gordailutze judizialera jotzeko aukera izango du.

3. atala. *Pleitariaren eginbeharrak*

229. artikulua. *Salgaiak ontziratzeke aurkeztea.*

1. Pleitariak salgaiak ontziaren saihetsean jarri beharko ditu, gero ontziratzeke, garraiorako beste modu batean entregatzea itundu ezean. Hala egiten ez badu, garraiolariak kontratua indargabetu dezake, plantxa-epea igaro ostean, eta horrez gainera, kalte-ordaina erreklamatu ahal izango du pairatutako galerengatik.

2. Ontziratze-agiriaren erregimenean salgai jakin batzuk garraiatzeko pleitamenduan, garraiolariak indargabetutzat jo ahal izango du kontratua, salgaiak entregatzen ez bazaizkio ontziak portuan egin ohi duen egonaldian ontziratzeke moduko epean, baldin eta karga-ontziratzaileari aldez aurretik abisua eman badio. Kasu horretan, gainera, kalte-ordaina erreklamatu ahal izango du, epea ez betetzeak sortutako galerengatik.

230. artikulua. *Hutsik utzitakoaren gaineko pleita.*

Kontratututako salgai guztiak kargatzen ez dituen pleitariak ordaindu beharko ditu ontziratzen ez duen kopuruari dagokion pleita, garraiolariak beste karga bat hartu ez badu, ontziaren edukiera osatzeko.

231. artikulua. *Ontziratze klandestino.*

1. Kontratutako motakoak ez diren salgaiak ezingo dira ontziratatu, garraiolariari eta gainerako karga-ontziratzaileei kalterik sortu gabe egin daitekeen kasuetan izan ezik. Azken kasu horretan, garraiolariak eskatu ahal izango du ontziratutako salgaiengatik ohikoa den pleita.

2. Bestelako salgaiak ontziratuz gero, garraiolariari jakinarazi gabe, horrek garraiolariari edo gainerako karga-ontziratzaileei eragindako kalte eta galera guztien erantzulea pleitaria izango da, dagokion pleita ordaintzeko betebeharraren kalterik gabe. Garraiolariak salgaiak lehorreratu ahal izango ditu, ontziari edo kargari kalte larriak ez eragiteko komenigarria izanez gero.

232. artikulua. *Salgai arriskutsuak ontziratzea.*

1. Ezingo dira salgai arriskutsuak ontziratatu haien izaera garraiolariari aldez aurretik jakinarazi gabe, eta hark garraiatzeko baimena eman gabe. Nolanahi ere, karga-ontziratzaileak markatu eta etiketatu behar ditu, salgai horietako bakoitzaren kasuan indarrean dauden arauen arabera.

2. Pleitariak salgai arriskutsuak ontziratzen baditu, aurreko paragrafoan xedatutakoa urratuta, eragindako kalte eta galera guztien erantzule izango da, garraiolariaren eta gainerako karga-ontziratzaileen aurrean. Gainera, salgai horiek noiznahi lurreratu, suntsitu edo ez-kaltegarri bihurtu ahal izango dira, inguruabarrek eskatzen dutenaren arabera, kalte-ordaina eskuratzeko eskubiderik gabe.

3. Salgai arriskutsuak behar bezala aitortu ostean ontziratutako kasuetan ere, lurreratu, suntsitu edo ez-kaltegarri bihurtu ahal izango dira, pertsonentzat edo gauzentzat benetako arriskua izanez gero, kalte-ordaina jasotzeko eskubiderik gabe, garraiatzailea arrisku-egoeraren erantzulea izan ezean, 7. atalean xedatutakoaren arabera, edo matxura handiagatik ordaintzea bidezkoa denean.

233. artikulua. *Pleita kalkulatzea eta sortzea.*

Pleita kalkulatu da kontratuan itundutako moduan, eta halakorik ezean, honako arau hauen arabera:

a) Pleita salgaien pisuaren edo bolumenaren arabera kalkulatu bada, ontziratze-agirian aitortutako pisu eta bolumenaren arabera finkatuko da, iruzurra edo akatsa izan ezean.

b) Denboraren araberako pleitamenduan, pleita egunetik egunera sortuko da, ontzia pleitariaren eskura eta hark benetan erabiltzeko moduan dagoen denbora guztian.

234. artikulua. *Galdutako edo matxuratutako salgaien pleita.*

1. Kontrakoa itundu ez bada, bidaiari galdutako salgaiak ez dute pleitarik sortuko, haien izaerak, berezko akatsak edo enbalatze-akatsak sortutako galera izan ezean. Galera partziala izanez gero, eta pleita itundu bada salgaien pisu edo neurriaren arabera, galdutako zatiak ez du pleitarik sortuko.

2. Matxuratutako salgaiak itundutako pleita sortuko dute, eta ezingo dira garraiolariaren eskuetan utzi ordainketa baliodun gisa.

235. artikulua. *Pleita ordaindu beharreko pertsona.*

1. Pleitariaren betebeharra da pleita ordaintzea, itundutako baldintzen arabera.

2. Hala ere, itundu ahal izango da salgaien hartzaileak pleita ordaintzea, eta hala jasoko da ontziratze-agirian edo garraio-gutunean. Kasu horretan, hartzaileak pleita ordaindu beharko du, salgaiak helmugan onartzen edo hartzen baditu. Hartzaileak salgaiak uko egiten badie, edo ez baditu onartzen, garraioaren kontratatzaileak ordaindu beharko du pleita. Halaber, ordaindu beharko du garraiolariak hartzailearengandik jasoko ez lukeen

pleitaren zatia, 237. artikulua bidez emandako atxikipen- edo gordailu-eskubideak egikaritu arren.

236. artikulua. *Pleitak sortutako kredituaren pribilegioa.*

Salgai garraiatuak pleiten, atzerapenen eta garraioak sortutako gainerako gastuen ordainketari lehentasunez atxikita egongo dira, entregatu arte, eta ondorengo hamabost egunetan, azken epe horretan fede oneko hirugarren bati kostu bidez eman ez bazaizkio.

237. artikulua. *Atxikipena eta gordailua.*

1. Garraiolariak salgai garraiatuak bere eskuetan gordetzeko eskubidea izango du, pleiten, luzapenen eta garraioak sortutako gainerako gastuen ordaina jasotzen ez duen bitartean. Eskubide hori ezingo da egikaritu pleitaria ez den hartzailearen aurka, ontziratze-agirian edo garraio-gutunean adierazi ez bada pleita helmugan ordainduko dela.

2. Halaber, salgaiak edo bagajeak gordetzeko eta saltzeko espedientera jo ahal izango du, eta notario bati eskatu ahal izango dio salgaien salmenta, mugaketa berberarekin, pleitari ez den hartzaileari dagokionez.

238. artikulua. *Atxikipena edo gordailua denboraren arabera pleitamenduan.*

Denboraren arabera pleitamenduan, pleitak ordaintzen ez badira, garraiolariak salgaiak atxiki edo gordailatu ahal izango ditu, pleitariaren ondasunak badira. Salgai horiek izanez gero pleitariarekin garraioa kontratatu duten hirugarrenen ondasunak, garraiolariak atxiki edo gordailatu ahal izango ditu soilik haiek pleitariari oraindik ordaindu beharreko pleiten zenbatekoaren baliokide diren salgaiak.

4. atala. *Plantxa eta atzerapenak*

239. artikulua. *Plantxa-epearen zenbaketa.*

1. Kontratuan salgaien zamalanetarako plantxa-epea ezarriz gero, epe hori zenbatuko da jaiegunak kontatu gabe, egutegi ofizialaren edo dagokion portuko usadioen arabera, kontrakoa itundu ezean. Epe zehatz bat ezartzen ez bada, plantxak ohikoa irauango du, ontziaren, portuaren eta salgaien ezaugarriei erreparatuta.

2. Halaber, ez dira plantxa-denbora gisa zenbatuko ustekabeko kausen ondorioz zamalanak egin ezin diren aldiak, kontrakoa itundu ez bada.

240. artikulua. *Plantxa-zenbaketa hastea.*

Plantxa-zenbaketa hasiko da, kontrakoa itundu ez bada, ontzia hautatutako kaira edo zamalanetarako tokira iritsi eta lan horiek egiteko prest dagoenean, eta pleitariak edo kontratuan izendatutako pertsonak dagokion jakinarazpena jaso ondoren.

241. artikulua. *Luzapenetan sartzea eta horri dagokion zenbatekoa.*

1. Plantxa-epea amaituz gero zamalanak bukatu gabe, egonaldiaren luzapen-denbora zenbatzeari ekingo zaio automatikoki.

2. Pleitariak ordaindu du kontratuan ezarritako zenbatekoa, luzapen-denboragatik. Zenbatekoa itundu ez bada, ordaindu behar da antzeko ezaugarri, karga eta bidaiak duten ontzien trafikoan ohikoa denari erreparatuta jarriko zen zenbatekoaren arabera.

242. artikulua. *Luzapen-denboraren iraupena eta zenbaketa.*

Luzapen-denboraren iraupena polizan finkatuko da, eta hala egin ez bada, plantxa-epearen lanegunen parekoa izango da. Luzapenen zenbaketa ondoz ondoko ordu eta

egunetan egingo da, eta etengo da soilik ontziaren operatibitatea dela-eta zamalanak egitea ezinezkoa denean.

243. artikulua. *Ontziaren geroko gelditzea.*

Luzapen-denbora amaitzen bada zamalanak bukatu gabe, ontziaren geroko gelditzeagatik kalte-ordaina eska dezake garraiolariak, kontratuaren edo legeen bidez luzapenetarako finkatutako zenbatekoari lotu gabe. Hala ere, garraiatzaileak bidaiari ekin ahal izango dio ordura arte ontziratutako salgaiekin, edo bere kontura deskargatu ahal izango ditu modurik egokienean, luzapen-denboraren amaiera kargatzeko edo deskargatzeko portuan amaitu izanaren arabera. Lehenengo kasuan, dagokion hutsik utzitakoaren gaineko pleita erreklamatu ahal izango du; bigarreanean, berriz, kontratuaren arabera ez dagozkion deskarga-gastuak.

244. artikulua. *Epeen zenbaketa independentea.*

Polizan kargatzeko edo deskargatzeko ezarritako plantxa-epeak modu independentean zenbatuko dira, bakoitza bere aldetik, kontrakoa itundu ez bada.

245. artikulua. *Ordainketa, pribilegioa eta preskripzioa.*

Pleitaren ordainketari, pribilegioari eta preskripzioari buruzko arauak aplikatuko dira luzapenetan.

5. atala. *Ontziratze-agiria*

1. azpiatala. *Ontziratze-agiria paperezko euskarrian*

246. artikulua. *Ontziratze-agiria entregatzeko betebeharra.*

1. Salgaiak ontziratze ostean, kapitainak edo garraiolariaren agenteak ontziratze-agiria eman behar dio karga-ontziratzaileari, helmuga-portuan salgai horiek berreskuratzeko eskubidea egiazta dezan.

2. Ontziratze-agiria salgaiak ontziratze aurretik egin bada, kapitainak amaierako oharra erantsi behar dio dokumentuari, ontziratze ostean: «ontziratua» edo «ontziratua», kargatzeko lanak hasitako eta amaitutako eguna eta ordua adierazita. Bestela, ontziratze-agiri berri bat egin dezake aurrekoaren ordean, salgaiak jada ontziran daudela adierazten duena. Ontziratze-agiri berri bat eginez gero, ontziaren izena aipatu beharko da.

247. artikulua. *Ontziratze-agiri anitz.*

Salgaiak entregatzeko unean karga-ontziratzaileak eskatuz gero, ontziratze-agiriaren bi ale original edo gehiago entregatu beharko dira. Kasu horretan, ontziratze-agiri bakoitzean jasoko da entregatutako ale originalen kopurua.

248. artikulua. *Ontziratze-agirian nahitaez jaso beharreko edukiak.*

1. Karga-ontziratzaileari entregatzeko unean, ontziratze-agiriak honako datu hauek izan behar ditu:

1. Garraiolariaren izen-abizenak edo izen soziala, eta helbidea edo establezimendu nagusia.

2. Karga-ontziratzailearen izen-abizenak edo izen soziala, helbidea edo establezimendu nagusia, eta ontziratze-agiria izenduna izanez gero, bai eta hartzailearenak ere.

3. Salgaien deskribapena, karga-ontziratzaileak egina, honako datu hauek adierazita: salgaien izaera, identifikazio-markak, fardel-kopurua, eta zenbait kasutan,

kantitatea edo pisua, bai eta itxuraz duten egoera ere. Karga-ontziratzaileak eskatuz gero, salgaien balioa ere adieraziko da. Salgaiak arriskutsuak badira, ontziratze-agirian jasoko da, nabarmenduta.

Salgaiak edukiontzietan, karga-erretilutan edo antzeko bitartekoetan egonez gero, edukiontzi, erretilu edo antzeko bitarteko bakoitza unitatetzat hartuko da, kontrakoa zehaztu ezean.

Salgaiak ontzi-bizkarrean garraiatu ahal badira, berariaz adieraziko da ontziratze-agirian.

4. Salgaiak kargatzeko eta deskargatzeko portuak, eta garraio multimodala izanez gero, garraioa hasteko eta amaitzeko tokiak.

5. Garraiolariari salgaiak entregatutako eguna, garraia ditzan, eta itundu bada, salgaiak dagokien lekuan entregatzeko eguna edo epea.

6. Ontziratze-agiria egindako tokia, eta ale bat baino gehiago eman badira, ale originalen kopurua.

2. Ontziratze-agiriak jaso ahal izango ditu, halaber, karga-ontziratzailearen eta garraiolariaren artean itundutako aipamen eta xedapen baliodun guztiak.

249. artikulua. *Ontziratze-agiria sinatzea.*

1. Garraiolariak edo haren ordeztutako ahalmen nahikoaz diharduen agente batek sinatu beharko du ontziratze-agiria. Ontziaren kapitainak sinatu badu, ontziratze-agirian aipatutako garraiolariaren izenean sinatu duela ulertuko da.

2. Ontziratze-agiriak ez badu nahikoa identifikatzen garraiolari gisa diharduen pertsona, ulertuko da armadorearen izenean sinatu duela.

250. artikulua. *Ontziratze-agiriaren zirkulaziorako legea.*

1. Ontziratze-agiriak eramailearentzat, agindurako edo nominatiboak izan daitezke.

2. Eramailearentzat diren ontziratze-agiriak entregaren bidez eskualdatuko dira, agindurako emanak endosuaren bidez, eta nominatiboak, berriz, endosagarriak ez diren kredituen lagapena erregulatzeko arauen arabera lagatzearen bidez.

251. artikulua. *Translazio-eraginkortasuna.*

Ontziratze-agiriaren eskualdatzeak izango ditu ordeztutako salgaiak entregatzeak dituen ondorio berberak, haiek legez kontra norbaiti kenduz gero dagozkion ekintza penal eta zibilen kalterik gabe. Ontziratze-agiriaren eskuratzailerak bereganatuko ditu transmititzailearen salgaien gaineko eskubide eta ekintza guztiak, jurisdikzioaren eta arbitratzaileen alorrean egindako akordioak izan ezik; azken horiek eskuratzaileraren baimena beharko dute, IX. tituluko I. kapituluan adierazitakoari jarraituz.

252. artikulua. *Salgaiak entregatzeko eskubidea.*

1. Garraiolariak salgaiak entregatuko dizkio jatorrizko ontziratze-agiriaren edukitzaile legitimoari, eta agiria baliatuko du, entregaren egiaztagiri gisa.

2. Legitimatutako pertsona bati salgaiak entregatuz gero, garraiolari salgaien balioaren erantzule izango da helmuga-portuan, ontziratze-agiriaren edukitzaile legitimoaren aurrean, eta ezingo du erantzukizunaren zenbatekoa mugatu.

3. Karga-ontziratzaileak eskatuta, original bat baino gehiago egin bazen, haietako bakoitzean ale originalen kopurua adierazita, garraiolari liberatuta geratuko da, ale originaletako edozein aurkeztuta entrega eginez gero, eta gainerako aleak amortizatuta daudela joko da, garraiolariari dagokionez.

253. artikulua. *Titulu betearazle izaera.*

Ontziratze-agiriak berekin dakar salgaiak garraiolariari entregatzeko betebeharra egikaritzea.

254. artikulua. *Fede oneko eskuratzaileraren babestea.*

Pertsona batek edozein kausagatik ontziratze-agiri bat galduz gero, eramailearentzat edo endosagarria bada, *inter vivos* eskuratutako edukizailer berriak, agiriaren zirkulazioari buruzko legearen arabera, ez du itzultzeko betebeharririk izango, fede onez eta erru larririk gabe eskuratu bazuen. Titular legitimoaren eskubide eta ekintzak salbu geratuko dira, legitimitaterik gabeko jabetza-kentzeen erantzuleen aurrean.

255. artikulua. *Pleita ordaintzeko betebeharra.*

Garraiolariak uko egin diezaiotke hartzaileari salgaiak entregatzeari, pleita eta kargatzeko portuan sortutako luzapenak ordaintzen ez dizkion bitartean, honako kasu hauetan:

- a) Ontziratze-agiriak berariaz hala ezarriz gero.
- b) Hartzailea pleitaria bera izanez gero, ezer aipatzen ez bada ere.

256. artikulua. *Ontziratze-agiriaren indar frogagarria.*

1. Kontrako frogarik ezean, ontziratze-agiriak egiaztatuko du karga-ontziratzaileak garraiolariari entregatu dizkiola salgaiak, garraia ditzan, dokumentu berean adierazitako ezaugarri eta egoeraren arabera entregatzeko.

2. Kontrako proba ez da onargarria izango karga-ontziratzailea ez den norbaiten aurrean, hartzailea barnean hartuta, ontziratze-agiria fede onez eta erru larririk gabe eskuratu ostean, garraiolariak ontziratze-agirian jaso ez baditu dokumentuan jasotako aitortzen zehaztasunik ezari buruzko dagozkion erresalbuak, garraiatzeko jasotako salgaiak edo haien egoerari buruzkoak.

257. artikulua. *Egiaztapenagatik sortutako erreserbak.*

1. Garraiolariak egiaztatuz gero salgaien deskribapena, izaera, identifikazio-markak, fardel-kopurua, eta kasuen arabera, karga-ontziratzaileak aitortutako kopurua edo pisua ez datozela bat jasotakoekin, erreserba adierazi beharko du ontziratze-agirian, egiaztatutako bat ez etortzeak jasota.

2. Garraiolariak egiaztatuz gero jasotako salgaien itxurazko egoera ez datorrela bat karga-ontziratzaileak deskribatutakoarekin, ontziratze-agirian erreserba adierazi beharko du, haien benetako egoera jasota. Erreserbarik ezean, garraiolariak salgaiak egoera onean jaso dituela joko da.

258. artikulua. *Egiaztapenik gabeko erreserbak.*

Garraiolariak bitarteko egokiak ez baditu izan salgaien deskribapena, izaera, identifikazio-markak, fardel-kopurua, eta kasuen arabera, kopurua edo pisua direla-eta karga-ontziratzaileak egindako aitortpenak egiaztatzeko, ontziratze-agirian dagozkion erreserba adierazi ahal izango du, egiaztatzeko ezintasuna edo informazio zuzentzat jotakoa jasota.

259. artikulua. *Erreserben eraginkortasuna.*

Ontziratze-agiri batean erreserba bat edo gehiago sartuz gero, dokumentuak ez du frogagiri-indarririk izango, erreserbari dagokionez.

260. artikulua. *Karga-ontziratzailearen legezko bermea.*

Garraiolariak karga-ontziratzailearen aurka egiteko aukera izango du, garraiatzeko entregatutako salgaiari buruzko aitortpenak edo haien egoerari buruzkoak zuzenak ez izateagatik sortutako kalte eta galeren ordaina eskatzeko.

261. artikulua. *Berme-gutunak.*

Karga-ontziratzailearen eta garraiolariaren arteko ituna edo lehenengoaren adierazpen aldebakarra, garraiolariari kalte eta galeren ordaina emateko konpromisoa hartuta, ontziratze-agirian ez adierazteagatik karga-ontziratzaileak emandako datuei buruzko erreserbak, edo salgaien zein edukiontzien itxurazko egoerari buruzkoak, erabat baliodunak eta eraginkorrak izango dira, karga-ontziratzailearen eta garraiolariaren artean, erreserbak ez egitean fede gaiztoa izan ezean, hirugarren bat kaltetzeko asmoz, baina ez dute eraginik izango ontziratze-agiria transmititu zaien hirugarrenen aurrean.

2. azpiatala. Ontziratze-agiria euskarri elektronikoan

262. artikulua. *Jaulkipena.*

1. Ontziratze-agiria euskarri elektronikoan jaulki ahal izango da, karga-ontziratzaileak eta garraiolariak idatziz adostu badute hala egitea, salgaiak ontziratuta aurretik.

2. Karga-ontziratzailearen eta garraiolariaren arteko kontratuak honako alderdi hauek zehaztu behar ditu: ontziratze-agiria jaulkitzeko eta zirkulatzeko sistema, euskarriaren segurtasuna eta edukien ukiezintasuna bermatzeko sistema, ontziratze-agiriaren titularra legitimatzeko modua, salgaiak entregatu direla jasota geratzeko modua, eta ontziratze-agiriak baliozkotasuna edo eraginkortasuna galdu izana egiaztatzeko modua.

263. artikulua. *Paperezko euskarrian egindako ontziratze-agiria ordezte.*

1. Paperezko euskarrian egindako ontziratze-agiria ordeztu ahal izango da euskarri informatikoan egindako baten bidez, aldez aurretik idatziz adostuz gero, ontziratze-agiriaren edukitzaile legitimoaren eta garraiolariaren artean, eta aurreko artikuluan ezarritako edukiak jasota.

2. Adostutakoa egikaritzuz, paperezko euskarrian egindako ontziratze-agiriaren edukitzaile legitimoak garraiolariari emango dio ontziratze-agiria. Bi ale original edo gehiago izanez gero, guzti-guztiak entregatu beharko dira. Aldi berean, garraiolariak euskarri elektronikoan jaulkiko du ontziratze-agiria honako datu hauek jasota: aurreko agiria ordeztu dela eta gertaera horren data, edukitzaile legitimoaren identitatea, eta ordeztu den ontziratze-agiriak ondorioz ez duela eragingo jada.

264. artikulua. *Lege-araubidea.*

Euskarri elektronikoan jaulkitako ontziratze-agiria egongo da paperezko euskarrian jaulkitako agiriaren araubide berdinen mende eta ondorio berdinak eragingo ditu, jaulkitzeko kontratuan jasotako berezitasunak soilik dituela.

265. artikulua. *Paperezko euskarrian jaulkitako ontziratze-agiria ordezte.*

1. Euskarri elektronikoan jaulkitako ontziratze-agiria ordeztu ahal izango da paperezko euskarrian egindako baten bidez, aldez aurretik idatziz adostuz gero, ontziratze-agiriaren edukitzaile legitimoaren eta garraiolariaren artean.

2. Adostutakoa egikaritzuz, garraiolariak paperezko euskarrian egindako ontziratze-agiria entregatu beharko dio edukitzaile legitimoari. Agiri horretan honako datu hauek jasoko dira: euskarri elektronikoan egindako ontziratze-agiria ordeztu dela eta gertaera

horren data, edukitzaile legitimoaren identitatea, eta ordeztu den ontziratze-agiriak ondorioz ez duela eragingo jada.

266. artikulua. *Ordeztearen ondorioak.*

Ordeztu den unetik hasita, euskarri berria edonolakoa izanda ere, ordeztutako ontziratze-agiria amortizatu dela ulertuko da, legezko ondorio guztietarako.

6. atala. *Garraio multimodalaren agiria*

267. artikulua. *Garraio multimodalaren agiria.*

Garraio multimodal edo konbinatu batean, garraiolari batek edo haren izenean ahalmen nahikoaz diharduen agente batek entregatutako garraio-agiriari aplikatuko zaizkio lege honetan ontziratze-agirietarako ezarritako arauak.

7. atala. *Itsas garraioko gutunak*

268. artikulua. *Itsas garraioko gutunak.*

1. Negoziagarriak ez diren garraio-agiriak, eta zehazki, itsas garraiorako jaulkitako itsas garraioko gutunak ez dira balore-tituluak.

2. Agiri horien eskualdatzeak ez dio salgaien gaineko eskubide hobearen ematen eskuratzailari, edukitzaileari zegokiona baino.

269. artikulua. *Itsas garraioko gutunean jaso beharreko edukiak.*

Itsas garraioko gutunak jaso beharko ditu ontziratze-agirirako ezarritako edukiak, eta berariaz adierazi behar du ez dela negoziagarria.

270. artikulua. *Itsas garraioko gutunen indar frogatzailea.*

Itsas garraioko gutunei aplikatuko zaizkie ontziratze-agiriaren indar frogatzaileari buruzko arauak, eta erreserbak adierazteko aukerari buruzkoak.

271. artikulua. *Salgaiak entregatzea.*

Garraiolariak itsas garraioko gutun bat entregatzen badu, hartzailea izendatuta, hartzaile horrek helmugan salgaiak jasotzeko eskubidea izango du, agiria aurkezteko premiarik gabe.

8. atala. *Kontratua aurretiaz azkentzea*

272. artikulua. *Azkontzearen balizko orokorrak.*

1. Kontratua azkenduko da honako kasu hauetan:

a) Kontratutako ontzia itsasoratu aurretik, 211. artikuluan araberako, galtzen bada edo nabigatzeko behin betiko desgaituta geratzen bada, alderdietako inork errurik izan gabe. Denboraren araberako pleitamenduetan, azkentzea gertatuko da ontzia galdutako edo behin betiko desgaitutako edozein unetan.

b) Pleitamendua bidaien araberakoa bada, edo ontziratze-agiriaren erregimenean salgaiak garraiatzeko bada, eta salgai horiek ontziratuta baino lehenago galduz gero, pleitariaren eta karga-ontziratzailearen errurik gabe. Denboraren araberako pleitamenduan ezingo da aplikatu salgaiak galtzeagatik azkentzea.

c) Ontzia itsasoratu aurretik, kontratatutako garraioa ezinezkoa bada, gertaera naturalen ondorioz, agintarien xedapenengatik, edo alderdien borondatearekin zerikusirik ez duten beste kausa batzuen ondorioz.

d) Ontzia itsasoratu aurretik, gatazka armatu bat gertatzen bada eta kargatzeko edo deskargatzeko portua dagoen herrialdea tartean badago.

2. Aurreko kasuetan, ontziratutako salgaiak deskargatu eta itzuli beharko ditu garraiolariak. Pleitariak ordainduko du lan horren kostua.

273. artikulua. *Aldi baterako eragozpena.*

Halaber, kontratua azkenduko da, alderdietako edozeinek eskatuta, bidaiari hasi aurretik eragozpenen bat sortzen bada, alderdien borondatearekin zerikusirik ez duena, eta eragingo duen atzerapenaren ondorioz, alderdiei ezin bazaie eskatu oztopo hori desagertu arte itxarotea.

274. artikulua. *Bidaian sortutako eragozpenak.*

Bidaian ustekabekoak gertatu ostean jarraitzea ezinezkoa bada, legez kanpokoa bada edo debekatuta badago, edota gatazka armatu bat sortzearen ondorioz ontzia edo karga jartzen bada kontratatzeke unean aintzat hartu gabeko arriskuarekin, garraiolariak porturatu ahal izango da denen interesetarako egoki den tokian, eta han deskargatuko ditu salgaiak, pleitariari exijituz bertan har dezala haien kargua. Kasu horretan, garraiolariak pleita kobratzeko eskubidea izango du, egindako bidearen proportzioan. Pleita partzial hori kalkulatzeko, distantzia aintzat hartzeaz gainera, egindako zatiaren kostuari, denborari eta arriskuei erreparatuko zaie, bidaiari osoan duten proportzioa kontuan hartuta.

275. artikulua. *Pleitariak helmuga aldatzea.*

Ontzi osoa bidaiari arabera kontratatzen den pleitamenduetan, pleitariak agindu ahal izango du adostutako portuan deskargatu ordez, beste portu batean deskargatzea, horrek ontzia arrisku handiagoetan jartzen ez badu, kontratatzean aurreikusi zirenetan baino. Hala eginez gero, kontratatutako pleita guztia ordainduko du, bai eta sortutako gastu handiagoak ere.

276. artikulua. *Ontziaren salmenta.*

1. Salgaiak kargatzen hasi aurretik ontzia salduz gero, erostunak ez ditu derrigorrean bete behar saltzaileak egindako kontratuak, eta pleitamendu-kontratua azkenduko da, saldutako ontziari buruzkoa bazen, pleitariaren eskubideen kalterik gabe, saltzailearengandik kalte-ordaina jasotzeko dagokionez.

2. Salmenta egiten bada kargatzen hasi ondoren edo ontzia bidaiari dagoen bitartean, erostunak bete beharko ditu ontzian dituen salgaiari buruzko kontratuak, garraiolariaren eskubide eta betebeharretan subrogatuta.

3. Dena dela, 1. paragrafoko xedapenak gorabehera, ontziaren erostunak errespetatu beharko ditu urtebetetik gorako pleitamenduak, ontzia erositako unean haien jakitun bazen.

9. atala. *Garraiolariaren erantzukizuna galera, kalte edo atzerapenengatik*

277. artikulua. *Erantzukizun-araubidea.*

1. Garraiolariak bere zainkapean dauden salgaiari eragindako kalte eta galera guztien erantzulea, bai eta entregatzean gertatutako atzerapenaren erantzulea ere, atal honetan jasotako xedapenen arabera. Xedapen horiek nahitaez aplikatuko zaizkie itsas garraioko kontratu guztiei.

Kontratuetan zuzenean edo zeharka erantzukizun hori arindu edo baliogabetu nahi duten klausulek, salgaiak jasotzeko eskubidearen titularraren kalterekin, ez dute eraginik izango. Hala ere, klausula horiek, pleitamendu-polizan itundu badira eta garraiolariak dolo edo erru larritik salbuestea ez badakarte, baliogabetuak izango dira soilik garraiolariaren eta

pleitariaren arteko harremanetan, eta ezingo zaizkio inolaz ere aurkaratu pleitazalea ez den hartzaileari.

2. Salgaien itsas garraio nazionala edo nazioartekoa ontziratze-agiriaren erregimenean bideratzeko kontratuak eta garraiolariaren erantzukizuna arautuko dira ontziratze-agiriaren alorreko zenbait arau bateratze aldera 1024ko abuztuaren 25an Bruselan sinatutako nazioarteko hitzarmenaren bidez, hura aldatzeko protokoloen bidez –Espainia estatu parte-hartzaile izanez gero– eta lege honen bidez.

278. artikulua. *Kontratuko garraiolaria eta benetako garraiolaria.*

1. Atal honetan ezarritako erantzukizunak eragiten die, modu solidarioan, bai garraioa egiteko konpromisoa hartzen duenari, bai bere baliabideen bitartez benetan egiten duenari.

2. Lehenengo kasuan, barnean hartuta daude garraio-komisioidunak, garraio-kudeatzaileak, eta karga-ontziratzailearekin beste batzuen bitartez garraioa egiteko konpromisoa hartzen duten gainerako pertsonak. Halaber, barnean hartuta daude 207. artikuluan aurreikusitakoaren arabera kontratuak egiten dituzten pleitariak.

3. Bigarren kasuan barnean hartuta dago, nolana ere, ontzi garraiatzailearen armadorea.

4. Kontratuko garraiolariak artikulua honetan ezarritako erantzukizunaren ondorioz ordaindutako kalte-ordainak benetako garraiolariari erreklamatzeko eskubidea izango du. Kontratuko garraiolariak benetako garraiolariari erreklamatzeko ekintzak urtebeteko preskripzio-epea izango du, kalte-ordaina emandako unetik zenbatzen hasita.

279. artikulua. *Erantzukizun-aldia.*

Garraiolariaren salgaiak zaintzeko eta gordetzeko erantzukizuna hasten da jatorrizko portuan hartzen dituenean, eta helmuga-portuan hartzailearen edo hark izendatutako pertsonaren eskura jarri arteko denboraldia hartzen du. Portuko lege edo erregelamenduek ezartzen badute enpresa edo erakunde batek nahitaez parte hartu behar duela salgaiak garraiolariari entregatzeko lanetan, gero garraia ditzan, edo garraiotik azken hartzaileari helarazteko lanetan, garraiolaria ez da erantzule izango salgaiak enpresa edo erakunde horien zaintzapean dauden aldian.

280. artikulua. *Entrega atzeratzea.*

Entrega atzeratzen da salgaiak helmugan jartzen ez direnean adostutako epean, edo halakorik ezean, eska daitekeen arrazoizko epean, gertaeraren inguruabarrak kontuan hartuta.

281. artikulua. *Erantzukizuna animalien garraioan.*

Bizirik dauden animaliak garraiatuz gero, garraiolariak ez du erantzun beharko garraio-mota horri lotutako berariazko arriskuek sortutako galera, kalte edo atzerapenengatik, baldin eta karga-ontziratzaileak emandako jarraibide zehatzen arabera jokatu badu. Hala ere, erantzun beharko du demandatzaileak frogatzen badu kalte, galera edo atzerapen hori garraiolariaren edo haren laguntzaile, mendeko edo independenteen arduragabekeriengatik sortu dela, zati batean edo bete-betean.

282. artikulua. *Galera edo kalteen erantzukizuna mugatzea.*

1. Garraiatutako salgaien galera edo kalteengatik garraiolariak duen erantzukizuna mugatuko da, ontziratze-agirian salgai horien benetako balioa aitortu ezean, ontziratze-agiriaren alorreko zenbait arau bateratze aldera egindako nazioarteko hitzarmenean eta hura aldatzeko protokoloetan –Espainia estatu parte-hartzaile izanez gero– ezarritako zenbatekoen arabera.

2. Garraioan edukiontziak, karga-erretiluak edo salgaiak multzokatzeko antzeko bitartekoak erabiliz gero, ontziratze-agirian multzokatzeko bitarteko horren barruan zerrendatutako edozein fardel edo unitate hartuko da fardel edo unitate gisa, galera edo kalteen erantzukizuna mugatzeari dagokionez. Edukiontzia edo multzokatzeko bitartekoa karga-ontziratzaileak hornitua bada, beste fardel bat bezala hartuko da, ondorio horietarako. Ontziratze-agirian edukiaren zerrenda jaso ez bada, fardel bakarra dela ulertuko da.

3. Garraiolariaren erantzukizun-araubidea eta haren mugaketa aplikatuko zaizkio kalte edo galeren ordaina helburu duen ekintza orori, ekintza egikaritzeko prozedura eta funtsa edonolakoak izanda ere, kontratukoa zein kontratutik kanpokoa, garraiolariaren aurkakoa edota hark prestazioa betetzeko erabilitako laguntzaileen aurkakoa.

4. Garraiolariak ezingo du erantzukizuna mugatzeko eskubidea baliatu kalte edo galerak garraiolariak berak sortu dituela frogatuz gero, nahita edo ausarkeriaz jokatuta, gerta zitekeenaren jakitun.

Halaber, garraiolariaren laguntzaileek ezingo dute erantzukizuna mugatzeko eskubidea baliatu kalte edo galerak garraiolariak berak sortu dituela frogatuz gero, nahita edo ausarkeriaz jokatuta, gerta zitekeenaren jakitun.

283. artikulua. *Atzerapenen erantzukizuna mugatzea.*

1. Atzerapenen erantzukizuna mugatuko da kalkulu honen arabera: atzerapenak eragindako salgaiengatik ordaindu beharreko pleita bider bi eta erdi. Dena dela, zenbateko hori ez da izango handiagoa, pleitamendu-kontratuaren arabera guztira ordaindu beharreko pleita baino.

2. Matxuragatik sortutako kalte-ordaina eta atzerapenagatik sortutakoa batera gertatuz gero, bien baturaren muga izango da galera edo kaltearen erantzukizuna mugatzeko ezarritakoa.

3. Garraiolariaren erantzukizun-araubidea eta haren mugaketa aplikatuko zaizkio atzerapenen ordaina helburu duen ekintza orori, ekintza egikaritzeko prozedura eta funtsa edonolakoak izanda ere, kontratukoa zein kontratutik kanpokoa, garraiolariaren aurkakoa edota hark prestazioa betetzeko erabilitako laguntzaileen aurkakoa.

4. Garraiolariak ezingo du erantzukizuna mugatzeko eskubidea baliatu atzerapena garraiolariak berak sortu duela frogatuz gero, nahita edo ausarkeriaz jokatuta, gerta zitekeenaren jakitun.

Halaber, garraiolariaren laguntzaileek ezingo dute erantzukizuna mugatzeko eskubidea baliatu atzerapena garraiolariak berak sortu duela frogatuz gero, nahita edo ausarkeriaz jokatuta, gerta zitekeenaren jakitun.

284. artikulua. *Ondoz ondoko garraiolariak.*

1. Ondoz ondoko garraiolariak titulu bakar baten mendean egindako garraioen kasuan, galera, kalte edo atzerapenen erantzule solidarioak izango dira, ontziratze-agirian berriaz itundu ez bada garraiolari bakoitzak ez duela erantzungo beste garraiolari batek egindako ibilbideetan gertatutako kalteengatik. Kasu horretan, erantzule bakarra izango da kaltea, galera edo atzerapena gertatutako ibilbidea bere gain hartutako garraiolaria.

2. Aurreko paragrafoan ezarritako solidaritatearen ondorioz kalte, galera edo atzerapenagatik kalte-ordaina emandako garraiolariak atzerabide-ekintza baliatu ahal izango du kalte, galera edo atzerapena gertatutako ibilbidearen ardura izan duen garraiolariaren aurka. Kalte, galera edo atzerapena zer ibilbidetan gertatu den jakitea ezinezkoa bada, kalte-ordaina garraiolari guztien artean emango dute, bakoitzak sortutako pleitaren proportzioan.

285. artikulua. *Protestak.*

1. Hartzaileak garraiolariari edo haren agenteari abisua eman beharko dio idatziz, salgaiak pairatutako galera edo kaltea jakinarazteko, haren izaera oro har deskribatuta,

entregatutako egunaren hurrengo lanegunean zehar. Galera edo kaltea nabarmena ez bada, abisua eman ahal izango da entregatutako egunaren hurrengo hiru lanegunetan. Abisua ez da beharrezkoa izango garraiolariak eta hartzaileak salgaien egoeraren baterako ikuskapena eginez gero.

2. Hartzaileak garraiolariari edo haren agenteari abisua eman beharko dio idatziz, salgaiak entregatzeko atzerapena jakinarazteko, pairatutako kalteak oro har deskribatuta, entrega-egunaren hurrengo hamar lanegunetan.

3. Abisua ez bada eman edo epez kanpo helarazi bada, joko da, kontrako frogarik ezean, salgaiak entregatu direla ontziratze-agirian deskribatutakoaren arabera.

10. atala. Preskripzioa

286. artikulua. *Ekintzen preskripzioa.*

1. Pleitamendu-kontratutik sortutako ekintzak urtebeteko epean preskribatuko dira.

2. Salgaiak pairatutako galera, matxura edo atzerapenetan kalte-ordaina emateko ekintzetan epea zenbatuko da hartzaileari entregatutako egunetik edo entregatu behar ziren egunetik zenbatzen hasita.

3. Era berean zenbatuko da pleitak, atzerapenak eta beste garraio-gastu batzuk erreklamatzeko epea. Alabaina, denboraren araberrako pleitamenduan, epea zenbatuko da pleita edo beste gastu batzuk eska daitezkeen egunetik zenbatzen hasita.

III. KAPITULUA

Pasaia-kontratua

287. artikulua. *Kontzeptua.*

1. Pasaia-kontratuaren bidez pertsona bat, eta hala badagokio, haren bagajea itsasoz garraiatzeko konpromisoa hartzen du garraiolariak, prezio bat ordaintzearen truke.

2. Kapitulu honetan jasotako xedapenak ez zaizkio aplikatuko lagunarteko garraioari, ez eta pasaia klandestinoari ere. Alabaina, bidaiarien itsas garraiolariak doan egindako garraioei aplikatuko zaizkie.

288. artikulua. *Pasaia-billetean adierazi beharreko edukiak.*

1. Garraiolariak pasaia-billetea emango du derrigorrean, gutxienez honako datu hauek adierazita:

- a) Jaulkipenaren lekua eta eguna.
- b) Garraiolariaren izen-abizenak.
- c) Ontziaren izena.
- d) Kabinaren edo akomodazioaren maila eta zenbakia.
- e) Garraioaren prezioa edo haren doako izaera.
- f) Abiapuntua eta helmuga.
- g) Ontziratze eguna eta ordua, bai eta iristeko ordua edo bidaiaren iraupenaren kalkulua ere.
- h) Egingo den ibilbidearen azalpen laburra, bai eta aurreikusita dauden eskalak ere.
- i) Garraioa egiteko gainerako baldintzak.

2. Itsas agintaritzek mugatutako eremuen barruan portuko zerbitzuak eta zerbitzu erregularrak ematen dituzten itsasontzi txikien kasuan, pasaia-billetearen ordez tiket bat eman ahal izango dute, garraiolariaren izena, emandako zerbitzua eta dagokion prezioa adierazita.

289. artikulua. *Pasaia-billetearen jaulkipena.*

Pasaia-billetea eramailearen edo pertsona jakin baten alde jaulki daiteke. Azken kasu horretan, garraiolariaren baimenarekin soilik eskualdatu ahal izango da.

290. artikulua. *Nabigagarritasun-egoera.*

1. Garraiolariaren ardura izango da ontziari nabigatzeko moduan eustea, behar bezala armatuta, ekipatuta eta hornituta, adostutako garraioa egiteko eta ontziko bidaiarien segurtasuna eta erosotasuna bermatzeko, kontratatutako bidai-motan ohikoak diren baldintzen arabera.

2. Garraiolariak bidaiarien eskura jarri behar du ontzia, bai eta haren mailakoei emandako espazioak ere, adostutako tokian eta denboran, eta hala badagokio, bidaiariek erositako akomodazio-plazak ere jarriko ditu.

291. artikulua. *Bidaia egiteko betebeharra.*

Garraiolariak bidaia hasi eta burutu behar du, helmugara arte, justifikatu gabeko atzerapenik gabe eta itundutako bidetik, eta halakorik ezean, bide egokienetik, inguruabarren arabera. Halaber, zerbitzu osagarriak eta asistentzia medikoa eman beharko ditu, erregelamendu bidez ezarritakoaren arabera, edo usadioei jarraituz.

292. artikulua. *Bidaia etetea.*

Ontzia matxuratzearen ondorioz bidaia eteten bada helmuga-portura iritsi aurretik, garraiolariaren kontura izango dira bidaiariei mantenua eta ostatua ematea, ontzia konpondu bitartean. Ontzia behin betiko desgaituta geratuz gero, edo atzerapenak bidaiariei kalte larria eragin badiezaieke, garraiolariak bere kontura hornitu beharko du itundutako helmugara bitarteko garraioa, eska daitezkeen erantzukizunen kalterik gabe.

293. artikulua. *Bidaiariaren eskubide eta betebeharrak.*

1. Bidaiariaren eskubidea izango da garraiolariari exijitzea dagozkion eginbeharrak bete ditzala, Europar Batasuneko arauen arabera.

2. Bidaiariak pasaiaren prezioa ordaindu beharko du, ontziratzeko dagokion moduan aurkeztu beharko du, eta ontzian ordenari eta segurtasunari eusteko ezarritako xedapenak bete beharko ditu.

294. artikulua. *Garraiolariaren betebeharrak bagajeari dagokionez.*

Garraiolariak bagajeak ere garraiatu beharko ditu bidaiariek batera, txartelaren prezioan sartuta, pisuan eta bolumenean garraiolariak ezarritako mugak aintzat hartuta edo usadioen arabera. Adierazitako mugetatik gorako bagajeak aparteko baldintzak izango ditu, eta bidaiariari aldeztu aurretik jakinarazi behar zaizkio muga horiek eta kostua.

295. artikulua. *Bagajea.*

1. Aurreko artikulua ondu ondorioetarako, bagajetzat hartuko dira garraiolariak, pasaia-kontratua dela-eta, garraiatutako fardel edo turismo-ibilgailuak, eta ez dira kontuan hartuko salgaiak garraiatzeko kontratuaren bidez garraiatzen direnak, ez eta bizirik dauden animaliak ere.

2. Kabinako bagajetzat hartzen da soilik bidaiariak bere kabinan zein garraiatutako ibilgailuan edo haren gainean duena, eta berak eduki, zaindu edo kontrolatzen duena.

3. Sotoko bagajetat hartzen dira garraiolariari entregatutako fardelak eta turismo-ibilgailuak. Bagajea onartzeko unean, garraiolariak honako datu hauek jasoko ditu txartelean edo agiri osagarrian:

- a) Fardelen edo ibilgailuen kopurua eta pisua.
- b) Garraiolariaren izena eta establezimendu nagusiaren egoitza.
- c) Bidaiariaren izena.
- d) Irteera-portua eta helmuga-portua.
- e) Balizko balio aitortua.
- f) Garraioaren prezioa.

4. Bagajeei 232. artikuluan jasotako xedapenak aplikatuko zaie, hala badagokie.

296. artikulua. *Pribilegioa eta atxikitze-eskubidea.*

Garraiolariak sotoko bagajearen gainean dituen lehentasun- eta atxikitze-eskubideak arautuko dira 236. eta 237. artikuluen arabera.

297. artikulua. *Kontratu azkentzea.*

Kontratu azkenduko da honako kasu hauetan:

a) Dagokion egunean bidaiaria ontziratzen ez bada. Kasu honetan, garraiolariak beretzat hartuko du pasaiaren prezioa, kasu hauetan izan ezik: bidaiariaren edo familiako bidaideen heriotza edo gaixotasuna, atzerapenik gabe jakinaraziz gero edo bidaiariaren ordeztu besterik onartzatzea lortuz gero.

b) Ustekabean bidaia ezinezkoa bada edo atzeratu behar bada. Kasu honetan, garraiolariak pasaiaren prezioa itzuliko du eta ez du beste erantzukizunik izango.

c) Arlo hauetan aldaketa handiak egin badira: ordutegiak, aurreikusitako eskalak, itundutako ibilbidetik desbideratzea, bidaiariak erositako akomodazio-plazak eta adostutako erosotasun-baldintzak. Kasu honetan, bidaiariak erabakitzen badu kontratu azkentzea, pasaiaren prezio osoa berreskuratzeko eskubidea izango du, edo egin gabe geratu zaion ibilbideari dagokion proportzioa; halaber, kalte eta galeren ordaina jasotzeko eskubidea izango du, aldaketaren kausak justifikatuta ez badaude.

d) Bidaia hasi aurretik edo bidaiak irauten duen bitartean, ontzia edo bidaiariak ustekabeko arriskuan jartzea dakarten gertaera belikoak sortu badira. Kasu honetan, bi alderdiek eska dezakete azkentzea, kalte-ordainik gabe.

e) Bidaia hasi ondoren, bidaiariak ezin badu jarraitu ustekabeko kausen ondorioz. Kasu honetan, garraiolariak prezioaren zati proportzionala jasotzeko eskubidea izango du, bidaiariak egindako ibilbidearen arabera.

298. artikulua. *Erantzukizun-araubidea.*

1. Garraiolariaren erantzukizuna arautuko da, nolahi ere, bidaiariak eta haien bagajeak itsasoz garraiatzeari buruz 1974ko abenduaren 13an Atenasen egindako nazioarteko hitzarmenaren (PAL), hura aldatzeko protokoloen –Espainia estatu parte-hartzaile izanez gero–, Europar Batasuneko arauen eta lege honen bidez.

2. Kapitulu honetan jasotako xedapenak nahitaez aplikatuko zaizkio itsasoz egiteko pasaia-kontratu orori. Erantzukizun hori arindu edo baliogabetu nahi duten klausulek, kalte-ordaina exijitzeko eskubidearen titularraren kaltetan, ez dute eraginik izango.

299. artikulua. *Erantzukizunaren mugaketa.*

1. Garraiolariaren erantzukizunaren mugak dira bidaiariak eta haien bagajeak itsasoz garraiatzeari buruzko nazioarteko hitzarmenean eta hura aldatzeko protokoloetan ezarritakoak, Espainian indarrean baldin badaude.

2. Bagajea garraiatzen bada bere balio aitortuarekin, garraiolariak onartuta, haren erantzukizunaren muga izango da balio horri dagokiona.

300. artikulua. *Derrigorrezko aseguria.*

1. Hamabi bidaiaritik gora garraiatzen dituen ontziaren garraioa egikaritzen duen benetako garraiolariak derrigorrezko erantzukizun zibileko aseguria kontratatu beharko du, garraiatzen dituen bidaiarien heriotza eta lesioa estaltzeko. Aseguru horretan, bidaiari eta istripu bakoitzeko muga ezingo da izan txikiagoa, hitzarmenetan eta Europar Batasuneko arauetan ezarritakoa baino. Erregelamendu bidez arautuko dira derrigorrezko aseguru horren xehetasunak, bai eta ontziek ezinbestean eraman beharreko ziurtagiriarenak ere.

2. Kaltetuak aseguratzaillearen aurkako ekintza zuzena izango du, aseguraturako zenbatekoaren mugaraino. Aseguratzailleak aurkaratu ahal izango ditu garraiolariari dagozkion salbuespen berberak, bidaiariak eta haien bagajeak itsasoz garraiatzeari buruzko nazioarteko hitzarmeneko 3. artikuluari jarraituz, eta hala badagokio, aseguratuak doloz sortu zuela istripua. Horrez gainera, aurkaratu ahal izango du aipatu hitzarmenaren 7. artikuluan ezarritako erantzukizun-muga, bai eta aseguratuak galdu badu ere, hitzarmenaren 13. artikulua araberara.

IV. KAPITULUA

Atoi-kontratua

301. artikulua. *Kontzeptua.*

Atoi-kontratuaren bidez ontzi baten armadoreak, prezio baten truke, bere ontzia baliatuta beste ontzi handi, itsasontzi txiki edo itsas artefaktu bat lekualdatzeko beharrezkoak diren maniobrak egiteko konpromisoa hartzen du, edo atoitutako ontziari maniobrak egiten laguntzeko konpromisoa, edo hala badagokio, ontziaz laguntzea edo ontzi hori eskura jartzea.

302. artikulua. *Atoi-garraioa.*

1. Atoiontzia armadorea ontzi edo artefaktu atoitua lekualdatzeko konpromisoa hartu badu, ulertuko da maniobra atoiontzia kapitainak zuzendu beharko duela, kontrakoa berariaz itundu ezean. Pleitamentu-kontratuan ontzia eskura jartzeari buruzko II. kapituluko arauak aplikatuko dira, kontratuaren xedearekin bat datozen heinean.

2. Atoitutako elementuak atoiontzia arduradunari entregatu bazaizkio, ulertuko da haien zaintza bere gain hartzen duela, horrek dakarren erantzukizunarekin batera.

303. artikulua. *Atoi-maniobra.*

Atoia xedea bada atoiontzia lagun diezaiola atoitutako ontziari maniobrak egiten, ulertuko da ontzi atoituan agintea duenak zuzenduko duela maniobra, kontrakorik itundu ezean.

304. artikulua. *Kalteen erantzukizuna.*

1. Ontzi bakoitzaren armadorea, dagozkion prestazioak betetzean zabarkeriaz jokatzearen ondorioz beste ontziari eragindako kalteen erantzulea izango da.

2. Bi armadoreak erantzule solidarioak izango dira, hirugarrenen aurrean, atoi-trenak eragindako kalteei dagokienez, bietako batek frogatu ezean kalte horiek ez direla atoi-treneko bere elementuari egotz daitezkeen kausen ondorio. Nolanahi ere, armadoreen artean berreskaera-eskubidea egoki izango da, bakoitzaren erru-mailaren arabera.

305. artikulua. *Ustekabeko atoa.*

Atoi-zerbitzuak ohiz kanpoko egoeretan eskatzen direnean, itsas salbamendu kasuak izan gabe, eta alde zuzenetik prestazioaren baldintzak eta prezioa adostu gabe, atoiontzia armadoreak ordainsari egokia jasotzeko eskubidea izango du, emandako

zerbitzuen truke. Ordainsari horrek barnean hartuko ditu atoi-entziak atoi-lanaren ondorioz pairatutako kalte eta galerak, prestazioa eman bitartean lortu ez dituen irabaziak, eta emandako zerbitzuaren araberako prezio egokia. Ordainsari hori jasotzeko ez da nahitaezkoa izango eragiketa arrakastatsua izatea.

306. artikulua. *Ekintzen preskripzioa.*

Atoi-kontratutik sortutako ekintzak urtebeteko epean preskribatuko dira.

V. KAPITULUA

Itsas alokairuaren kontratua

307. artikulua. *Kontzeptua.*

Itsas alokairuaren kontratuaren bidez, errentatzaileak errentariaren esku jartzen du ontzi handi edo itsasontzi txiki bat denboraldi baterako, prezio baten truke, kirol- eta aisia-xedeetarako soilik.

308. artikulua. *Modalitateak eta aplikatu beharreko araubidea.*

1. Itsas alokairua tripulaziorik gabe edo tripulazioarekin izan daiteke.
2. Tripulaziorik gabeko itsas alokairuaren kontratua arautuko da kapitulu honetan jasotako xedapenen arabera, bai eta ontziak alokatzeko kontratuei aplikatzeko xedapenen eta alderdiek askatasunez adostutako itunen arabera ere.
3. Tripulazioa barnean hartuta egindako itsas alokairuaren kontratua arautuko da kapitulu honetan jasotako xedapenen arabera, 210. artikuluan aurreikusitakoari jarraituz, eta alderdiek askatasunez adostutako itunen arabera.
4. Kapitulu honetako xedapenak nahitaez bete beharrekoak izango dira.

309. artikulua. *Atzerapena ontzi handia edo itsasontzi txikia entregatzeko garaian.*

1. Itundutako eguna iristen denean errentatzailea atzeratzen bada ontzi handia edo itsasontzi txikia entregatzean, errentatzaileak errentariari ordaindu beharko dio xede horretarako itundutako zenbatekoa, eta halakorik zehaztu ez bada, eragindako atzerapenaren proportzioan kalkulatu da zenbatekoa.
2. Entregatzean edo eskura jartzean berrogeita zortzi ordutik gorako atzerapena gertatuz gero, aurreko paragrafoan aipatutako kalte-ordainaz gainera, errentariak bi aukera hauen artean erabaki ahal izango du: kontratua indargabetzea ala atzerapenaren arabeko denboraz luzatzea.

310. artikulua. *Errentatzailearen jarraibideak eta patroiaren irizpide profesionala.*

Tripulazio eta guzti kontratatutako alokairuan, patroiak, eta hala badagokio, tripulazioko gainerako kideek, errentariaren jarraibideak beteko dituzte, ontzia itundutakoari jarraituz erabiltzeari dagokionez, baldin eta ez badute ontziko segurtasuna edo nabigazioa arriskuan jartzen. Arrisku hori sortuz gero, patroiaren irizpide profesionalak izango du lehentasuna, eta bai errentariak, bai harekin daudenek, patroiaren agindu edo jarraibideak bete beharko dituzte.

311. artikulua. *Pairatutako kalteei buruz informatzeko betebeharra.*

Tripulaziorik gabeko alokairuan, errentariak errentatzaileari jakinarazi beharko dio, ahal bezain laster, ontzi handiaren edo itsasontzi txikiaren nabigagarritasunean edo segurtasunean eragin dezakeen edozein gorabeherari buruz.

312. artikulua. *Derrigorrezko aseguria.*

Errentatzailearen betebeharra izango da erantzukizun zibileko nahitaezko aseguria kontratatzea eta indarrean izatea, erregelamendu bidez ezarritako xedapenen arabera, eta 464. artikuluan ezarritakoaren arabera.

313. artikulua. *Preskripzioa.*

Ontzia alokatzeko kontratuaren ondoriozko ekintzak urtebeteko epean preskribatzen dira, kontratua amaitutako egunetik zenbatzen hasita, edo errentaria eta bere lagunak ontzia behin betiko utzitako egunetik kontatzen hasita, azken hori beranduago izanez gero.

V. TITULUA

Nabigazio-kontratu osagarriak

I. KAPITULUA

Itsas kudeaketako kontratua

314. artikulua. *Kontzeptua.*

Itsas kudeaketako kontratuaren bidez, pertsona batek ontziaren ustiapenaren alderdiren bat edo guztiak kudeatzeko konpromisoa hartzen du bere gain, armadorean kontura eta haren izenean, ordainsari baten truke. Alderdi horiek ontziaren kudeaketaren arlo hauetakoak izan daitezke: merkataritza, nautika, lana edo aseguruak.

315. artikulua. *Kudeatzailearen betebeharrak egikaritzea.*

Kudeatzaileak bere eginbideak bete beharko ditu, legezko ordezkari eta enpresaburu txukun baten prestasunaz, armadorearen interesak babestuz.

316. artikulua. *Kudeatzailearen jokabideak.*

1. Hirugarrenetik harremanetan, kudeatzaileak jakinarazi beharko du armadorearen ordezkari dela, eta azken horren identitatea eta helbidea adierazi beharko ditu kontratu guztietan.

2. Kudeatzaileak kontratuetan betetzen ez baditu aurreko paragrafoan adierazitako baldintzak, erantzule solidarioa izango da, armadorearekin batera.

317. artikulua. *Aplikatu beharreko araubidea.*

Armadorearen eta kudeatzailearen arteko harremanak arautuko dira kudeaketa-kontratuan ezarritako xedapenen arabera, eta halakorik ezean, agentzia-kontratuan edo merkataritza-komisioaren kontratuan jasotako arau erregulatzailleen bidez, harreman horiek iraunkorrak edo ez-iraunkorrak izatearen arabera.

318. artikulua. *Kontratuz kanpoko erantzukizuna.*

Kudeatzailea erantzule solidarioa izango da, armadorearekin batera, berak edo bere mendeandakoen hirugarrenei kontratuz kanpo eragindako kalte eta galerak direla-eta, kudeatzaileak berak eta armadoreak lege honen VII. tituluaren ezarritakoari jarraituz erantzukizuna mugatzeko duten eskubidearen kalterik gabe.

II. KAPITULUA

Ontziak kontsignatzeko kontratua

319. artikulua. *Kontzeptua.*

Kontsignataria da ontzia abiarazteko eta portuan eman behar zaizkion gainerako arretak emateko behar diren izapide material eta juridikoez arduratzen den pertsona, armadorearen edo ontzi-ustiatzailearen kontura diharduena.

320. artikulua. *Erregimena.*

Kontsignarioaren eta armadorearen edo ontzi-ustiatzailearen arteko barne-harremanak arautuko dira merkataritza-komisioaren kontratuaren araubide juridikoaren arabera, noizbehinkako kontsignazioa izanez gero. Kontsignazio jarraituak edo egonkorak badira, berriz, agentzia-kontratuaren araubide juridikoa aplikatuko zaie. Azken kasu horretan, kontsignazioan eskusibotasuna itundu ahal izango da.

321. artikulua. *Ontziratze-agiriak sinatzea.*

Ontzian kargatutako salgaien ontziratze-agiriak sinatu ahal izango ditu kontsignarioak, armadorearen edo ontzi-ustiatzailearen kontura, eta kasu horretan haren izena eta helbidea adierazi beharko ditu. Ez badu hala egiten, garraioaren erantzule solidarioa izango da, armadorearekin edo ontzi-ustiatzailearekin batera. Arau bera jarraituko da kontsignarioak ontziratze-agiriak garraiolari pleitariaren kontura sinatzen dituenean.

322. artikulua. *Salgaiak pairatutako kalteen erantzukizuna.*

Kontsignataria ez da izango, garraioaren hartzaileen aurrean, salgaiak pairatutako kalte eta galerek edo berandu entregatu izanak sortutako kalte-ordainen erantzule. Alabaina, bere erruz sortutako kalteen erantzule izango da, armadorearen edo ontzi-ustiatzailearen aurrean.

Dena dela, kontsignarioak jaso beharko ditu garraioaren hartzailearen galera edo kalteen erreklamazio eta erreserbak, eta armadoreari edo ontzi-ustiatzaileari berehala jakinarazteko konpromisoa hartuko du. Kontsignarioari jakinarazitako erreklamazio eta erreserbak izango dituzte armadoreari edo ontzi-ustiatzaileari adierazitakoen ondorio berberak.

323. artikulua. *Manipulazio-zereginak.*

Ontziaren kontsignarioak portuan salgaiak manipulatzeko zereginetan diharduenean, jarduera horri dagozkion berariazko arauak aplikatuko zaizkio.

324. artikulua. *Garraio-kudeatzaile gisa jardutea.*

Kontsignazioaz gainera beste jarduera batzuk egiten badira, bai garraio-kudeatzaile gisa, bai bestelako izaera dutenak, kontsignarioaren betebeharrei erantsi beharko zaizkie kontsignarioak zehazki bere gain hartu dituen prestazio osagarriak.

III. KAPITULUA

Portuan pilotatzeko kontratua

325. artikulua. *Portuan pilotatzeko kontratua.*

Portuan pilotatzeko kontratuaren bidez, prezio baten truke, portu-pilotuak bere gain hartzen du kapitainari aholkularitza ematea, zenbait lan eta maniobra egiteko, portuko uretan edo inguruetan ontziek seguru nabigatze aldera.

326. artikulua. *Elkarrekiko betebeharrak.*

1. Kapitainak eta portu-pilotuak elkarrekin egin beharko dute maniobraren plangintza, eta horretarako premiazko informazioa ere trukatu beharko dute.
2. Halaber, kapitainak eta portu-pilotuak elkarrekin lankidetzan jardun beharko dute, maniobrak egikaritzeko garaian.

327. artikulua. *Kapitainaren gailentasuna.*

Portu-pilotua ontzian egoteak ez du guardiako ofiziala bere betebeharretatik salbuesten, nabigazioaren segurtasunari dagokionez, eta ez du ordeztzen kapitainaren aginte gorena, ontzia gobernatzeari eta zuzentzeari dagokionez, portu-pilotuaren aholkularitzak maniobrak egiteko jarraibideak ematea edo maniobra bera egitea ekartzearen kalterik gabe, kapitainaren esanbidezko edo isilbidezko baimena izanez gero.

328. artikulua. *Portu-pilotuaren jardunean sortutako kalteen erantzukizuna.*

1. Portu-pilotuak kapitainari eman beharreko aholkua zuzena ez bada edo eman ez bada, ontziari edo hirugarrenei sortutako kalte edo istripuen erantzukizuna portu-pilotuarena izango da, kapitainak jasotako jarraibideak betetzean egindako akats edo arduragabekeriaren ondorioz hark ere izan dezakeen erruaren kalterik gabe.
2. Portu-pilotuari soil-soilik egotz dakizkiokeen kalteen erantzulea portu-pilotua bera izango da.
3. Erru partekatuaren ondorioz sortutako kalteen erantzule solidarioak izango dira, halaber, kapitaina eta armadorea.
4. Aurreko paragrafoetan jasotako kasuetan aplikatu beharko dira armadoreen eta portu-pilotuen erantzukizuna mugatzeko arauak.

IV. KAPITULUA

Portuan manipulatzeko kontratua

329. artikulua. *Kontzeptua eta aplikatu beharreko araubidea.*

1. Portuan manipulatzeko kontratuaren bidez, operadore batek bere gain hartzen du, prezio baten truke, salgaiak portuan manipulatzeko lege honetan aurreikusitako edo antzeko lanen bat edota lan horiek guztiak egiteko konpromisoa.
2. Salgaien galerak, kalteak, edo berandu entregatu izanak sortutako erantzukizunak direla-eta, operadorearen erantzukizun-araubidea ezingo da kontratu bidez aldatu zerbitzuaren kontratatzailearen kaltetan.

330. artikulua. *Betebeharrak.*

1. Salgaiak portuan manipulatzeko kontratuak barnean har ditzake honako lan hauek: zamalanak, ontziko estibatze- eta desestibatze-lanak, salgaiak hartzeko, sailkatzeko eta kaian edo portuko biltegietan uzteko eta gordetzeko lanak, eta portu barruko garraio-lanak. Halaber, aurreko lan horien antzeko lanak edo haiei lotuak barnean

hartu ahal izango ditu. Horiek guztiak egikarrituko dira indarrean dagoen eta aplikatu behar zaien araudiaren arabera.

2. Portuko operadoreak karga-ontziratzaileen edo salgaien hartzaileen kontura jardunez gero, garaiz eta modu egokian egin beharko ditu garraiatzaileak entregatzen dizkion unean salgaiak duten egoerari buruzko protesta edo salaketak. Protesta edo salaketa ez egiteagatik edo behar baino beranduago egiteagatik sortutako kalteen erantzule izango da.

331. artikulua. *Lanak kontratatzea.*

Salgaiak portuan manipulatzeko lanak zuzenean kontratatu ahal izango dituzte karga-ontziratzaileek edo salgaien hartzaileek, bai eta haien aurrean salgaiak egiaztatzeko betebeharra beren gain hartu dutenek ere.

332. artikulua. *Dokumentazioa.*

1. Portuko operadoreak idatzizko agiri batean adierazi ahal izango du salgaiak jaso dituela, manipulatzeko. Agiri horretan salgaien egoera eta kopurua adieraziko ditu, azterketaren bidez zehazteko gai izanez gero. Idazki horren orde, hartu-agiri soil bat egin daiteke, operadoreak nahi izanez gero. Horretarako, data eta operadorearen sinadura jasoko da salgaiak entregatzen dituenak aurkeztutako edozein dokumentutan, eta agiri horretan behar bezala identifikatuko dira aipatu salgaiak.

2. Salgaiak hartu direla egiaztatzen duen dokumentua egitea eta sinatzea nahitaezkoa izango da, salgaiak entregatzen dituenak hala eskatuz gero. Hala ere, operadoreak aukeratu ahal izango du idatzizko agiria egitea edo hartu-agiri soil bat ematea.

3. Idatzizko agiri hori egin ez bada, edo dagokion hartu-agiria eman ez bada, joko da operadoreak itxuraz egoera onean jaso zituela salgaiak, bestelako frogarik ezean.

333. artikulua. *Portuko manipulatzailearen erantzukizunaren funtsa.*

1. Portuko operadoreak salgaiak bere ardurapean dituen bitartean pairatutako kalte eta galeren edo berandu entregatzearen erantzulea izango da, ezusteko kausen ondorio izan zirela eta ondorioak saihesteko zentzuzko neurri guztiak hartu zirela frogatzen ez badu. Operadorearen erantzukizun-aldiak irauten du salgaiak hartu zituen unetik hasi eta hartzeko legitimitatea duen pertsonaren eskura jarri arte.

2. Salgaiak entregatu ondorengo hiru lanegunetan portuko operadoreari ez bazaio eman salgaiak pairatutako kalte edo galeren idatzizko abisurik, haien izaera oro har deskribatuta, joko da hartze-agirian deskribatu bezala entregatu direla, eta agiririk eman ez bazen, egoera onean jaso zirela, kontrakoa frogatu ezean. Agerikoak ez diren kalteen kasuan, epea izango da egutegiko hamabost egunekoa.

334. artikulua. *Erantzukizunaren mugaketa.*

1. Ontziratze-agirien alorreko zenbait arau bateratze aldera egindako nazioarteko hitzarmenaren 4.5.e) artikuluan aurreikusitakoari jarraituz salgaien galera edo kalteengatik garraiolariak duen erantzukizuna –portuan manipulatzeaz arduratzen den operadoreari ere aplikatu beharrekoa– mugatzearen kalterik gabe, aipatu operadoreak garraiatutako salgaien galera edo kalteengatik duen erantzukizuna mugatuko da honako arau hauen arabera:

a) Salgaien galera edo kalteak gertatuz gero, muga izango da Nazioarteko Diru Funtzak definitutako bi igorpen-eskubide bereziren batura pisu gordinaren kilogramo bakoitzeko.

b) Salgaiaren zati baten galera edo kalteak gainerako zatiaren balioan eragina izanez gero, erantzukizunaren muga ezartzeko kontuan hartuko da galdutako edo kaltetutako salgaien eta eragindako salgaien gutzirako pisua.

c) Berandu entregatuz gero, muga izango da berandu entregatutako salgaiei dagozkien zerbitzuengatik jaso beharreko ordainsaria bider bi eta erdi, betiere salgai horiek eta balizko beste batzuek osatzen duten sortagatik jaso beharreko guztizko ordainsaria gainditu gabe.

2. Galerak, kalteak eta berandu entregatu izana direla-eta metatutako erantzukizuna ez da inolaz ere izango handiagoa salgai guztien galeragatik aplikatu beharreko zenbatekoa baino, 1.a) paragrafoa aplikatuta.

335. artikulua. *Ekintzei erantzukizun-araubidea aplikatzea.*

Portuko manipulatzailearen erantzukizun-araubidea eta haren mugaketa, aurreko artikuluetan ezarritakoaren arabera, aplikatuko zaizkio kalte, galera edo atzerapenen ordaina helburu duen ekintza orori, ekintza egikaritzeko prozedura eta funtsa edonolakoak izanda ere, kontratukoa zein kontratutik kanpoko, portuko manipulatzailearen aurkakoa edota hark prestazioa betetzeko erabilitako laguntzaileen aurkakoa.

336. artikulua. *Legitimazioa eta ekintzak.*

Portuko operadoreak manipulaturako salgaien kalte edo galerengatik duen erantzukizuna exijitu ahal izango dio, nolahi ere, dagozkion lanak harekin kontratatu zituenak. Gainera garraiolariak, garraio-kudeatzaileak edo garraio-komisiodunak bere gain hartutako manipulazioa izan duten salgai garraiatuen hartzaileak operadorearen aurkako ekintza zuzena izango du erantzukizun hori erreklamatzeko, garraiolari, garraio-kudeatzaile edo garraio-komisiodun horren erantzukizuna ere erreklamatzearen kalterik gabe.

337. artikulua. *Ekintzen preskripzioa.*

Manipulaturako salgaien kalte, galera edo berandutzeengatik erreklamazioak preskribatuko dira operadore arduradunak entregatu eta bi urte igaro ostean. Erabateko galera izanez gero, epe hori zenbatzen hasiko da salgaiak entregatu behar ziren egunean.

338. artikulua. *Atxikipen-eskubidea.*

Portuko manipulazioen operadoreak salgaiak atxikitze eskubidea izango du, zerbitzuengatik zor zaion prezioa ordaintzen ez zaion bitartean.

VI. TITULUA

Nabigazio-istripuak

I. KAPITULUA

Abordatzea

339. artikulua. *Araubide juridikoa eta abordatzearen kontzeptua.*

1. Abordatzea arautuko da abordatzeen alorreko zenbait arau bateratze aldera 1910eko irailaren 23an Bruselan sinatutako nazioarteko hitzarmenean xedatutakoari jarraituz, gai horri buruz egindako gainerako hitzarmenen arabera –Espainia estatu parte-hartzaile izanez gero– eta kapitulu honetako xedapenen bidez.

2. Abordatzea da ontzi handi, itsasontzi txiki edo itsas artefaktuek parte hartutako talka, haietako batentzat, pertsonentzat edo gauzentzat kalteak eraginez gero.

3. Halaber, ontzi handi, itsasontzi txiki edo itsas artefaktu batek, nabigazioan maniobra akastuna egitearen ondorioz, beste bati eragindako kalteak arautuko dira kapitulu honetan jasotako arauen bidez.

4. Kapitulu honetako xedapenak ez dira aplikatuko estatu-ontziak esku hartzen duten abordatzeetan.

340. artikulua. *Erantzukizunaren funtsa.*

1. Abordatzea eragin duen ontzi handi, itsasontzi txiki edo itsas artefaktuaren armadoreak kalte-ordaina emango du beste ontziak eta haren barruko pertsona eta gauzek pairatutako kalte eta galerengatik, bai eta haietatik kanpo sortutako kalte eta galerengatik ere. Kirol-ontziak edo laketontziak izanez gero, betebeharrak hori titularrari edo jabeari dagokio.

2. Kalte-ordaina eskatzen duenak frogatu behar du abordatzeari dagokion kausalitate-erlazioa eta nor izan den haren erruduna.

341. artikulua. *Erru partekatuak eragindako abordatzea.*

1. Bi ontzien erru partekatuak sortutako abordatzea izanez gero, bakoitzaren armadorearen erantzukizuna mailakatuko da, ontzi handi, itsasontzi txiki edo itsas artefaktu bakoitzari egotzitako erruaren proportzioan.

2. Bakoitzaren erruaren norainokoa ezarri ezin bada, gertaeraren inguruabarrengatik, edo bataren eta bestearen hutsegiteak parekoak izan badira, erantzukizuna bi armadoreei egotziko zaie, neurri berean.

342. artikulua. *Solidaritate-kasuak.*

1. Bi armadoreak erantzule solidarioak izango dira erru partekatuak eragindako abordatzeetan, hirugarrenek pairatutako kalteei dagokienez, pertsonalak zein materialak izanda ere.

2. Solidaritate hori dela-eta kalte-ordaina eman duen armadoreak atzerabide-ekintza baliatu ahal izango du beste armadorearen aurka, haren ontziaren erruaren proportzioan.

343. artikulua. *Salbuespen aurkagarriak solidaritate-kasuetan.*

Errua partekatua den kasuetan, armadore demandatuak baliozki aurkaratu ahal izango ditu, hirugarrenen aurrean, beste armadoreari dagozkion salbuespenak, bereziki bien arteko balizko kontratuaren ondorio direnak, edo erantzukizunaren mugaketagatik aplikatzekoak direnak.

344. artikulua. *Betekizun formalen eskakizuna.*

1. Abordatzearen kalte-ordaina exijitu ahal izateko ez da ezinbestekoa izango inolako baldintza formala betetzea, uzia eratu duten gertaerak frogatu behar diren kalterik gabe.

2. Hala eta guztiz ere, abordatze batean inplikaturako alde guztiek elkarri erraztasunak eman behar dizkiete pairatutako kalteak ikuskatze aldera.

345. artikulua. *Arauen aplikagarritasuna.*

1. Kapitulu honetako arauak aplikatuko zaizkio, nolnahi ere, abordatzeak eragindako kalteen erantzukizunari, erantzukizun hori prozedura judizial zibil edo penal batean zein administrazio-prozedura batean eskatu izana kontuan hartu gabe.

2. Arau horiek ez dira aplikatuko pleitamendu-, pasaia- edo lan-kontratu baten bidez lotutako alderdien artean, kasu horiek berariazko arauen bidez zuzenduko baitira.

346. artikulua. *Abordatzeak eragindako kutsadurak sortutako kalteak.*

Abordatze baten ondorioz eragindako kutsadurak sortutako kalteak arautuko dira V. kapituluaren xedatutakoaren arabera.

II. KAPITULUA

Matxura handia

347. artikulua. *Kontzeptua eta egintzaren eskakizunak.*

Matxura handiaren egintza sortzen da itsas bidaiaren batean konprometitutako ondasunen salbamendu komunerako ohiz kanpoko kalte edo gastua egiten denean, nahita eta arrazoiz, guztiak arrisku baten mehatxuarekin egotearen ondorioz.

348. artikulua. *Matxura handian onargarriak diren sakrifizioak.*

Matxura handiaren masa aktiboan onargarriak izango dira soilik matxura-egintzaren ondorio zuzenak edo aurrez ikus daitezkeenak.

349. artikulua. *Matxura handian ekarpena egitea.*

Matxura handiaren egintzan sortutako kalte edo gastuak beren gain hartuko dituzte matxura gertatutako unean arriskuan dauden interesen titularrek, proportzioan eta bakoitzak salbatutako balioaren muga kontuan hartuta.

350. artikulua. *Formaltasunik ez egotea.*

Kapitainak nabigazio-egunkariari buruz dituen betebeharrak dagokienez lege honetan ezarritakoaren kalterik gabe, matxura handian ekarpena egiteko betebeharra ez dago ontzian baldintza formalen bat betetzearen mendean.

351. artikulua. *Arrisku-egoera sortzearen errua.*

Matxura handiaren egintza justifikatzen duen arrisku-egoera izanez gero bidaiaren interesa duten alderdietako baten errua, eragindako kalte eta gastu guztiak errudunaren kontura izango dira, eta alde errugabeek ez dute ekarpenik egin behar.

352. artikulua. *Atxikipen-eskubidea.*

Armadoreak salgai garraiatuak atxiki ahal izango ditu, ontzian edo lehorrean, haietan interesa dutenek ekarpen-eginbidea betetzeko berme nahikoa eratzten ez duten bitartean. Halaber, matxura ordaintzeko konpromisoa sinatu behar dute, dagozkion salgaiak eta haien balioak xehatuta.

353. artikulua. *Likidazio pribatua.*

Pribatuan egindako matxura-likidazioak ez du interesdunak behartzeko indarrik, iturburu duen tituluan bestelakorik itundu ezean, eta interesdun horiek kontra egin ahal izango diote dagokion prozedura judizialean.

354. artikulua. *Egiaztagiri publikoaren espedientearen bidez likidatzea.*

Likidazio pribaturik ezean, matxura likidatuko da 506.etik 511.era bitarteko artikuluetan aurreikusitako izapideen arabera.

355. artikulua. *Preskripzioa.*

Matxura handian ekarpena egitea exijitzeko eskubidea preskribatzen da bidaiaren amaitu eta urtebete igaro ostean, eta ulertuko da salgaien partida bakoitzarentzat amaitzen dela behin betiko deskarga egiteko unean. Epe hori eteten da likidatzeko prozedura pribatua edo egiaztatze publikoa hasiz gero.

356. artikulua. *Itunak egiteko askatasuna.*

1. Bidaian interesa dutenek edozein unetan askatasunez itundu ahal izango dituzte likidazioa egiteko arauak. Bestelakorik zehaztu ezean, ulertuko da York eta Anberesko Arauen bertsio berriena aplikatuko dela, eta edozein arau hautatu ezean, legez xedatutako arauak aplikatu beharko direla.

2. Halaber, itundu ahal izango dute armadoreak hautatutako likidatzaile batek matxura handiaren likidazio pribatua egin dezala.

III. KAPITULUA

Salbamendua

357. artikulua. *Araubide juridikoa.*

Salbamendua arautuko da 1989ko apirilaren 28an Londonen egindako itsas salbamenduari buruzko nazioarteko hitzarmenaren eta hura aldatzeko protokoloen bidez –Espainia estatu parte-hartzaile izanez gero–, bai eta kapitulu honetako xedapenen bidez ere.

358. artikulua. *Kontzeptua.*

1. Salbamendutzat joko da ontzi handi, itsasontzi txiki edo itsas artefaktu bati sorospena edo laguntza emateko ekintza oro, bai eta edozein ur nabigagarritan arriskuan dagoen beste edozein ondasun babesteko edo berreskuratzekeko ekintza oro ere, itsasoko urekin komunikatuta ez dauden eta itsas nabigazioko ontziek baliatzen ez dituzten ur kontinentaletakoak izan ezik.

2. Ez da salbamendutzat joko itsasertzari etengabe eta nahita lotuta dauden ondasunei emandako laguntza.

3. Ez dira salbamendutzat joko urpeko kultura-ondarea xede duten operazioak; izan ere, operazio horiek berariazko legediaren bidez eta Espainiak sinatu dituen eta indarrean dauden nazioarteko hitzarmenen bidez arautuko dira.

4. Uretan edo itsasertzean aurkitutako eta berehala berreskuratutako ondasunak salbamendutzat joko dira, itsasoaren beraren edo ur nabigagarrien produktu izan ezean.

359. artikulua. *Estatu-ontziei aplikatzea.*

1. Salbamenduari buruzko arauak aplikatu beharko zaizkie estatu-ontzi handi eta txikiei, 3. artikuluan definitutakoari jarraituz. Alabaina, kasu horietan saria eskatu beharko da dagokion administrazio-prozeduraren bidez, eta ez dira aplikatuko salbatutako ontzi edo ondasunak atxikitzeari edo enbargatzeari buruzko arauak.

2. Halaber, arau horien bidez erregulatuko dira estatu-ontzi handi eta txikiek egindako salbamenduak. Kasu horietan saria jarriko da estatu-ontzi horien ardura duen administrazio edo erakundearen eskuetan, eta haiek ekitatez aplikatuko dituzte arauak.

360. artikulua. *Agintaritza publikoak agindutako edo ikuskatutako salbamendua.*

Salbamendu bat agintzen edo ikuskatzen duten agintaritza publikoek edo haien funtzionarioek ez dute sariak jasotzeko eskubiderik izango. Alabaina, haiek agindutako edo ikuskatutako operazioak egiten dituzten salbatzaileek saria jasotzeko eskubidea izango dute, lege honetako xedapenen arabera.

361. artikulua. *Salbamendu-kontratuak.*

1. Alde interesdunek askatasunez kontratatu ahal izango dituzte salbamenduaren baldintzak, muga bakar hau kontuan hartuta: ingurumenaren kalteak saihesteko edo ahalik eta gehien murrizteko behar den prestasunez jarduteko betebeharra, indargabetu ezin dena.

2. Ontziaren kapitainak eta armadoreak salbamendu-kontratua egiteko ahalmena dute, ontziko ondasunen jabearen izenean.

362. artikulua. *Saria jasotzeko eskubidea.*

1. Emaizta baliagarria izandako salbamendu-operazioetan parte hartutako salbatzaileek saria jasotzeko eskubidea izango dute. Sari horren zenbatekoa ezingo da izan handiagoa ontziaren eta salbatutako gainerako ondasunen balioa baino.

2. Sariaren ordainketa egingo da ontziarekin eta salbatutako gainerako ondasunekin lotura duten interes guztiak kontuan hartuta, bakoitzaren balioaren proportzioan, salbatutako ontziaren armadoreak saria ordaindu ahal izatearen kalterik gabe, salbatutako ondasunen gainerako interesdunei bakoitzaren ekarpenaren arabera edo matxura handietan dagokionaren arabera erreklamatzeko eskubidea gordeta.

Ontzian ez dauden edo ontzi batek garraiatu ez dituen ondasunak salbatuz gero, ondasun horien titularrak eman beharko du saria.

3. Ontzi salbatzailea eta salbatua jabe berdinenak izanda ere, saria eman beharko da.

363. artikulua. *Saria armadorearen eta tripulazioaren artean banatzea.*

1. Salbamendu-saria ontzi salbatzailearen armadorearen eta haren tripulazioaren artean banatuko da, salbatzaileari eragindako kalte, gastu edo galerak ordaintzeko dagokion zatia kendu ostean; heren bat armadorearentzat izango da, eta bi heren tripulazioarentzat, kontrakoa itundu ez bada. Tripulazioari dagokion zatia kideen artean banatuko da kategoria bakoitzaren oinarritzko soldataren proportzioan.

2. Aurreko paragrafoan ezarritako araua ez zaie aplikatuko atoiontziei, ez eta ontzi armatuei eta salbamendurako ekipatutako ontziei ere. Kasu horietan, tripulazioaren eskubideak arautuko dira haien ontziratze-kontratuetan edo hitzarmen kolektiboan ezarritakoaren arabera.

3. Atzerriko ontzien kasuan, aurreko banaketa-arauak aplikatuko dira, banderari dagokion estatuko legeak beste zerbait xedatu ez badu.

364. artikulua. *Salbamendua egiteko debekua.*

Laguntza jasotako ontziaren armadoreak edo kapitainak edota ontzian inoiz egon gabe arriskuan zeuden beste ondasun batzuen jabeak esanbidez eta arrazoiz adierazitako debekua gorabehera emandako zerbitzuek ez dute saria jasotzeko eskubiderik emango.

365. artikulua. *Atxikipen-eskubidea.*

1. Salbatzaileak ontzia eta salbatutako beste ondasun batzuk portuan edo salbamendu-operazioak amaitu ostean eramandako tokian kontrolpean atxikitzeko eskubidea izango du, erreklamaturako sariaren zenbateko nahikoaren bermea eratzen ez den bitartean.

2. Salbatutako ontziaren armadoreak, salbatzaileak eskatuta eta haren kontura, ontzi horrek garraiatutako salgaiak entregatzeko baldintza gisa eskatu beharko du hartzaileek berme nahikoa era dezatela, eman beharreko balizko sariaren erantzule izan daitezten. Eginbide hori ez badu betetzen, salbatzaileak horregatik pairatutako kalteen erantzule izango da.

366. artikulua. *Immunitate subiranoa duten atzerriko ontzi eta kargamenduak.*

1. Banderari dagokion estatuak baimendu ezean, lege honetako salbamenduari buruzko arauak ez zaizkie aplikatuko laguntza emateko unean immunitate subiranoa zuten atzerriko estatu-ontziei, nazioarteko zuzenbidean eskuarki aitortutako printzipioen arabera.

2. Halaber, kanpoan geratuko dira, estatu jabeak baimena eman ezean, atzerriko estatu batenak diren eta aurreko paragrafoan aipatutako immunitatea duten ondasun ez-komertzialak.

367. artikulua. *Itsas Administrazioaren esku-hartzea.*

1. Itsas Administrazioak ahalmena izango du, nolana ere, espainiar itsas eremuetan egindako salbamendu-operazioetan esku hartzeko, nabigazioaren segurtasuna eta gizakien bizitza itsasoan babestea helburu hartuta, eta ingurumena itsas kutsaduratik babeste aldera. Helburu horietarako, Administrazioak eman ahal izango ditu salbamendu-operazioekin lotutako jarraibideak, eta jarraibide horiek ezinbestean bete beharko dituzte, bai kapitainak, bai armadoreak edo haren ordezkariak, bai karga-ontziratzaileak, bai eta salbatzaileak ere.

2. Itsas Administrazioaren zuzeneko jardunaren ondorioz, saria edo konpentsazioak sortzen direnean, halakoak zuzenean sartuko dira Altxorrean, sarrera hori eragin duten jardueren garapenerako kreditua sortzeko aukerarekin.

Administrazioak arestian aipatu jarduerak gauzatzen dituenean, erakunde pribatu edo publikoen bidez, aipatu sariak edo konpentsazioak banatzeko formulak hitzartu ahal izango ditu zerbitzuak emateko kasuan kasuko kontratuetan.

368. artikulua. *Jabe ezezaguna duten ondasun salbatuak.*

1. Nabigazioan edo kostaldean aurkitutako jaberik gabeko edo jabe ezezaguneko ondasunak aurkitzen dituztenek Armadari jakinarazi beharko diote lehenengo eskala-portuan.

2. Armadak espediente bat hasiko du, jabe legitimoak zein diren jakitea helburu hartuta, erregelamendu bidez ezarritako moduan. Ontzi handi edo itsasontzi txiki matrikulatuak izanez gero, banderari dagokion kontsulari jakinarazi beharko zaio nahitaez. Bien bitartean, salbatzaileak atxiki ahal izango ditu salbatutako ondasunak, eta egoki kontserbatzeko beharrezko neurriak hartuko ditu.

3. Jabea identifikatu ostean, Armadako organo eskudunak haren identitatea jakinaraziko dio salbatzaileari. Horrenbestez, hark izango ditu itsas salbamenduari buruzko nazioarteko hitzarmenaren 8.2.c artikuluan eta lege honen 365. artikuluan jasotako eskubideak, kontserbazio-gastuen ordaina eta salbamenduagatik dagokion prezioa eskuratzeko dagozkion ekintzen kalterik gabe.

4. Jabea ez bada aurkitzen sei hilabeteko epean, administrazio-espedientea hasitako egunetik zenbatuta, salbatutako ondasunak tasatzeko neurri egokiak hartuko ditu Armadak. Balioak hiru mila euro gainditzen ez baditu, salbatzaileak beretzat hartuko ditu ondasunak, espediente-gastuak ordaindu ostean. Balioa kopuru hori baino handiagoa izanez gero, ondasunak enkante publikoan salduko dira, eta espediente-gastuak ordaindu ostean, zenbateko horrez gainera, lortutako prezioaren hiru mila eurotik gorako zatiaren heren bat eskuratuko du, bai eta egindako gastuen ordaina ere. Gainerako kopurua, halakorik izanez gero, Altxor Publikoan sartuko da.

5. Artikulu honetan aurreikusitakoa ulertu behar da, nolana ere, merkataritza debekatuta edo murriztuta duten ondasunei buruz 381. artikuluan ezarritakoaren kalterik gabe. Kasu horretan, ondasun horiei dagokien xedea emateari ekingo dio Armadak, aplikatu beharreko legediari jarraituz.

6. Portuko agintaritzen betebeharra izango da salbatutako ondasunen porturatzea eta egonaldia bideratzea, eta titular legitimoari helarazi ahal izango dizkio sortutako gastuak.

Nolana ere, titulartasun publikoa duten ontziak, ontzi armatuak eta salbamendurako ekipatuta daudenak gastu eta karga guztietatik salbuetsita egongo dira.

IV. KAPITULUA

Urperatutako edo hondoratutako ondasunak

369. artikulua. *Aplikatzeko kasuak eta salbamendu-erregimenarekiko erlazioa.*

1. Kapitulu honetako arauak aplikatu beharko zaizkio kasu bakoitzean adierazitako nabigazio-eremuen ondoan dauden ontzi urperatuak edo beste ondasun batzuk berreskuratzeko operazio orori, salbamenduaren objektu izateko aukeraren kalterik gabe. Kasu horretan, titularraren eta salbatzailearen arteko erlazioak arautuko dira aurreko kapituluaren arabera.

2. Nolanahi ere, lehentasunez aplikatuko dira urperatutako edo hondoratutako ontziak kentzeari buruzko arauak.

3. Kapitulu honetako arauetan berariaz kontrakoa adierazi ezean, arau horiek ez zaizkio aplikatuko urpeko kultura-ondareari, berariazko araudiaren arabera arautuko baita.

370. artikulua. *Jakinarazteko betebeharra.*

1. Espainiako itsas eremuetan urperatzen edo hondoratzen diren ontzien kapitainek eta armadoreek gertaera horiek jakinarazi behar dizkiote Itsas Administrazioari, erregelamendu bidez ezarritako moduan eta bertan jasotako ondorioetarako.

2. Betebehar berdina izango dute ontzi edo itsasontzien bidez garraiatu ez diren beste ondasun urperatu batzuen jabeek.

371. artikulua. *Istripua izandako ondasunen jabeei jakinaraztea.*

Itsas Administrazioak ofizioz ekingo dio istripua pairatu duten ontzien eta gainerako ondasunen jabeei egoera jakinarazteari, haien interesei komeni zaizkien urgentziatzko neurriak hartzeko aukera izan dezaten.

372. artikulua. *Balitzatzeko eta kutsadura prebenitzeko betebeharra.*

Ontzien armadoreek eta urperatutako edo hondoratutako ondasunen jabeek berehala egin behar dituzte interes nazionalak babesteko beharrezkoak diren balitzatze-lanak, bai eta kutsadura prebenitzekoak ere. Horretarako, Itsas Administrazioak emandako jarraibide eta aginduen arabera jokatu beharko dute.

1. atala. Jabetza-eskubideak

373. artikulua. *Jabetzari eustea.*

1. Ontzien eta urperatutako edo hondoratutako beste ondasun batzuen jabetzak ez du ondoriorik izango urperatzearen edo hondoratzearen eraginez; izan ere, jabetza ez da galduko, titularrak borondate hori berariaz adierazi ezean.

2. Ondasun horien jabeek baliatu ahal izango dituzte, eta bereziki, aseguratzailearen esku utz ditzakete, egoki izanez gero.

374. artikulua. *Estatuaren aldeko preskripzioa.*

1. Estatuak eskuratuko du Espainiaren barruko itsas uretan edo jurisdikziopeko uretan urperatuta edo hondoratuta dagoen edozein ontzi edo ondasunen jabetza, urperatutako edo hondoratutako egunetik hiru urte igaro ostean, estatu-ontzi handi eta txikien kasuan izan ezik.

2. Halaber, aipatutako epea amaitu ostean, eremu ekonomiko eksklusiboan edo itsas zabalean dauden eta espainiarren jabetza diren ontzi edo ondasunak eskuratuko ditu estatuak.

375. artikulua. *Eskuratze-preskripzioa geldiaraztea.*

Preskripzio-epea geldiaraziko da erauzte eskatutako unean, baldin eta lan horiek hasten badira horretarako emandako epean. Epea berriro zenbatzeari ekingo zaio lanak eteten badira edo emandako epea amaitzen bada.

2. atala. *Erauzteen araubidea*

376. artikulua. *Esplorazio-lanak.*

Espainiaren barruko itsas uretan edo jurisdikziopeko uretan urperatuta edo hondoratuta dauden ontzi edo ondasunak esploratzeko, arakatzeko eta aurkitzeko lanak egiteko Armadaren baimena beharko da. Armadak baimen hori emango die jabetza egiaztatzen dutenei, edo beste kasu batzuetan, irizitakoaren arabera eta eskusibotasunik gabe.

377. artikulua. *Erauzte-lanak.*

Espainiaren barruko itsas uretan edo jurisdikziopeko uretan urperatuta edo hondoratuta dauden ontzi edo ondasunak erauzteko lanak egiteko Armadaren alde zuzeneko baimena beharko da, eta Armadak ezarriko ditu, hain zuzen, lan horiek egiteko epe eta baldintzak. Baimenaren titularren betebeharra izango da lanak hastean eta amaitzean jakinaraztea, bai eta Armadak ikuskapenak eta zaintza egiteko erraztasunak ematea ere.

378. artikulua. *Erauzteko eskubidearen titularrak.*

1. Erauzteko baimena eskatu ahal izango dute urperatutako edo hondoratutako ontzi edo ondasunen jabeek, haien jabetza behar bezala egiaztatuz gero.
2. Zenbait jabe badira, haien artean adostuta egin beharko dute eskabidea, edo erauzteko interesik ez dutenek berariaz adierazi beharko dute uko egiten diotela.
3. Ontzien eta ontziko ondasunen erauztea izanez gero, ontziaren jabeari dagokio erauzteko izapideei ekitea.

379. artikulua. *Erauzteko kontratuak.*

Erauzteko eskabidea hirugarrenek aurkeztu ahal izango dute, jabearekin salbamendu-kontratua edo zuzenbidean balioduna den beste edonolako kontratua hitzartuz gero.

380. artikulua. *Estatuaren jabetza diren ontzi edo ondasunak erauztea.*

Ontziak edo ondasunak Estatuaren jabetza badira, eta zuzenean erauztea edo ustiatzea komeni ez bazaio, Armadak lehiaketa bidez eman ahal izango du, Herri-administrazioen ondareari buruzko legediaren arabera.

381. artikulua. *Merkataritza debekatuta edo murriztuta duten ondasunak erauztea.*

Armak, munizioak, lehergaiak edo estatuko defentsan ondorioak eragin ditzakeen bestelako material militarra erauzteko, bai eta urpeko kultura-ondarea osatzen duten objektuak eta merkataritza debekatuta edo murriztuta duten gainerako ondasunak erauzteko ere, aplikatu beharreko arau bereziak bete beharko dira, bai eta dagokion erauzketarako baimen edo kontratu publikoan ezarritakoak ere, halakorik balego.

382. artikulua. *Urperatutako edo hondoratutako estatu-ontzi handi eta txikiak.*

1. Aurreko 358.4 eta 359. artikuluetako xedapenen kalterik gabe, espainiar estatu-ontzi handi eta txiki urperatu edo hondoratuak, haien hondakinak, eta ekipo eta kargen hondakin guztiak, edozein unetan galduta eta edozein tokitan egonda ere, Estatuaren

jabari publikoko ondasunak dira, besterenezinak, preskribaezinak eta enbargaezinak, eta jurisdikzio-immunitatea dute.

2. Espainiar estatu-ontzi handi eta txiki urperatu edo hondoratuak esploratzeko, arakatzeko, aurkitzeko eta erauzteko lanetarako Armadaren baimena beharko da, haiek babesteko eskumen osoak baititu, ondare historiko eta kulturalari buruzko legedian xedatutakoaren kalterik gabe, halakorik balego.

3. Espainiako itsas eremuetan urperatu edo hondoratu diren atzerriko gerra-ontzien hondakinak jurisdikzio-immunitatea dute, 50. artikuluan xedatutakoari jarraituz. Alabaina, hondakin horiek esploratzeko, arakatzeko, aurkitzeko eta erauzteko lanak adostu beharko dira banderari dagokion estatuko organo eskudunen eta Defentsa Ministerioaren artean. Lan horiek 2001eko azaroaren 2an urpeko kultura ondarea babesteari buruz egindako hitzarmenean jasotako xedapenen arabera izango dira.

383. artikulua. *Jurisdikziopeko uretatik haratago dauden urpeko kultura-ondareko objektuak.*

1. Espainiar jurisdikziopeko uren ondoko eremuan urpeko kultura-ondarea xede duten jarduerak erregulatzea eta baimentzea, bai eta eremu ekonomiko eskusiboan eta plataforma kontinentalean urpeko kultura-ondarea xede duten jarduerak baimentzea ere, arautuko dira 2001eko azaroaren 2an urpeko kultura ondarea babesteari buruz egindako hitzarmenean eta berariazko legedian jasotako xedapenen arabera.

2. Nolanahi ere, espainiar eremuaren alboko itsas hondoan dauden objektu arkeologiko edo historikoak erauzteko baimen administratiboa beharko da. Ondasun horiek beharrezko baimenik gabe berreskuratuz gero, zehapena ezarri ahal izango zaio, espainiar lurraldean egindako arau-hauste gisa.

V. KAPITULUA

Kutsaduraren erantzukizun zibila

384. artikulua. *Aplikazio-eremua.*

Edonon dauden ontzi handi, itsasontzi txiki eta itsas plataforma finkeen eraginez espainiar kostalde eta itsas eremuetan pairatutako kutsadurak sortutako kalteen erantzukizun zibila arautuko da kapitulu honetako xedapenen arabera.

385. artikulua. *Subjektu erantzuleak.*

1. Kutsadurak sortutako kalteen ordaina eman beharko du ontziaren armadoreak edo kutsadura sortutako gertaera jazotako unean itsas artefaktu edo plataformaren erabilera edo ustiapena zuen titularrak, gertaera horren errudunen aurkako berreskaera-eskubidearen kalterik gabe.

2. Kutsadura sortutako gertaeran zenbait ontzik parte hartu badute, haien armadoreek modu solidarioan ordaindu beharko dituzte kutsadurak eragindako kalteak, kalte horiek ontzietako bati soilik arrazoiz egotz daitezkeenak izan ezean.

386. artikulua. *Erantzukizunaren funtsa.*

1. Kutsadurak sortutako kalteen erantzulea izango da armadorea, gertatu izanagatik soilik. Hala eta guztiz ere, erantzukizunetik salbuetsita geratuko da, kalteak ezinbestean gertatu direla frogatzen badu, bai eta argiak edo nabigatzeko beste laguntza batzuen ardura duen edozein agintaritzaren zabarkeriaz edo hirugarren batek nahita egindako ekintzaren edo ez-egitearen ondorioz gertatu direla frogatzen badu ere, hirugarren horrek izan dezaken erantzukizunetik babestuta.

2. Aplikatu beharreko nazioarteko hitzarmenen kalterik gabe, erantzukizun-exijentzia honako printzipio hauetan oinarrituko da: kautela eta prebentzio-ekintza, ingurumenaren

aurkako atentatuak ahal den neurrian jatorrian bertan zuzentzea, eta kutsatzen duenak ordain dezala.

387. artikulua. *Kaltetuaren errua.*

Armadoreak frogatzen badu kutsadurak sortutako kalteak izan zirela, neurri batean edo erabat, kalte horiek pairatu zituen pertsonaren ekintza edo ez-egite errudun edo dolozkoaren ondorio, pertsona horrekiko duen erantzukizunetik salbuetsita geratuko da, neurri batean edo erabat.

388. artikulua. *Kalte-ordainaren irismena.*

1. Kalte-ordaina izango dute kutsadurak ontzitik kanpo sortutako galera edo kalteek.
2. Halaber, kalte-ordaina izango dute istripuaren ondoren edozein pertsonak zentzuz hartutako neurriek, kutsadurak eragindako kalteak prebenitzea edo minimizatzea helburu hartuta.

Nolanahi ere, lege honen VII. tituluan araututako erantzukizun-mugaketa aplikatuko da.

389. artikulua. *Derrigorrezko aseguria.*

1. Kostaldeak eta ur nabigagarriak kutsatzeagatik eragindako kalteen erantzukizun zibileko aseguria derrigorrezkoa da, eta aseguru horren baldintzak eta gutxieneko estaldura erregelamendu bidez zehaztuko dira.

2. Kutsaduraren ondorioen kalteak erantzukizun zibilaren aseguratzailaren aurkako ekintza zuzena izango dute, aseguraturako zenbatekoaren mugara arte. Aseguratzailak aurkaratu ahal izango ditu armadoreari dagozkion salbuespen berberak, 386. eta 387. artikuluetako xedapenen arabera, eta horiez gainera, honako hau: kutsadura izan zela armadoreak berak nahita egindako ekintza baten ondorio. Halaber, aurreko artikulua arabera aplikatu daitezkeen erantzukizunaren mugaketa baliatu ahal izango du.

390. artikulua. *Nabigazioa debekatzea.*

1. Itsas Administrazioak debekatuko du aurreko artikuluan aipatutako aseguruaren estaldurarik ez duten ontzi handi eta itsasontzi txikien nabigazioa, bai eta estaldura hori gabeko itsas artefaktu eta plataforma finkoen jarduera ere.

2. Halaber, aipatutako aseguruaren estaldurarik ez duten atzerriko ontzi handi, itsasontzi txiki edo artefaktuei ez die utziko portu nazionaletan sartzen edo haietatik irteten, ez eta barruko itsas uretan edo jurisdikziopeko uretan dauden ainguratoki edo terminalak baliatzen ere.

391. artikulua. *Nazioarteko hitzarmenen lehentasunezko aplikazioa.*

1. Hidrokarburoek, edo substantzia kaltegarri, arriskutsu edo toxikoak, edo ontzien erregaiak eragindako kutsadurak sortutako kalteen erantzukizun zibilaren alorrean Espainiak sinatutako nazioarteko hitzarmenetako xedapenak lehentasunez aplikatuko dira dagozkien eremuetan.

2. Kapitulu honetan jasotako xedapenak ez dira aplikatuko sustantzia erradioaktibo edo nuklearrek eragindako kalteetan, berriazko xedapenen arabera arautuko baitira.

VII. TITULUA

Erantzukizuna mugatzea

I. KAPITULUA

Xedapen orokorrak

392. artikulua. *Erantzukizuna mugatzeko eskubidea.*

Istripu beraren ondorioz sortutako erreklamazioen aurreko erantzukizuna mugatzeko eskubidea arautuko da itsas eskubideari buruzko erreklamazioengatik erantzukizuna mugatzeari buruz 1976ko azaroaren 19an Londonen egindako nazioarteko hitzarmena aldatzen duen 1996ko protokolo xedapenen arabera, Espainiak atxikitze-tresnan egindako erreserbak kontuan hartuta, eta titulu honetako xedapenen arabera.

393. artikulua. *Erantzukizun-araubidearekiko lotura.*

Erantzukizuna mugatzeko araubidea aplikatuko da prozedura judizial zibil, sozial edo penal batean edota administrazio-bidean erantzukizuna eskatu izanari erreparatu gabe.

394. artikulua. *Aplikazio-eremua.*

1. Titulu honetako arauak aplikatuko dira mugatzeko eskubidea duen edozein titularrek eskubide hori betetzeko eskatuz gero espainiar organo judizial edo administratibo eskudunen aurrean. Ondorio horietarako, hartzekodunen edo zordunen nazionalitatea edo helbidea garrantzirik gabea izango da, bai eta mugaketa-eskubidea eskatzen den ontziaren bandera ere.

2. Ezingo dira mugatu itsas hondoko edo itsas zorupeko natura-baliabideak esploratzeko edo ustiatzeko plataforma finkoei eta itsas artefaktuei buruzko erantzukizunak.

395. artikulua. *Mugaketa-araubide bereziak.*

1. Titulu honetako xedapenak ulertuko dira, garraio-kontratuak ez betetzeagatik egindako erreklamazioen esparruan, salgaien edo bidaiarien itsas garraiolariarentzat lege honetan ezarritako berriazko mugaketa-eskubideen kalterik gabe.

2. Armadore garraiolariak edo pleitari garraiolariak aukeratu ahal izango du, kasu bakoitzean, aurreko paragrafoan aipatutako berriazko mugaketa-araubidea edo titulu honetan ezarritako araubide globala aplikatzea.

II. KAPITULUA

Kreditu mugagarriak

396. artikulua. *Mugaketari lotutako erreklamazioak.*

1. Mugaketari lotuta egongo dira honako erreklamazio hauek:

a) Heriotzagatik edo gorputz-lesioengatik egindako erreklamazioak eta gauzetan pairatutako galera edo kalteengatik egindakoak, portuko obrei, bide nabigagarriei, nabigatzeko lagungarriei eta itsasoko edo portuko demanioaren gainerako ondasunei egindako kalteak barnean hartuta, ontzian gertatu badira edo ontziaren ustiapenarekin zein salbamendu-operazioekin zuzenean lotuta badaude, bai eta kausa horietako edozeinen ondorioz sortutako kalteak ere.

b) Karga, bidaiariak eta haien bagajeak garraiatzean gertatutako berandutzearen ondorioz sortutako galerekin lotutako erreklamazioak.

c) Kontratu bidez sortuak ez diren eskubideen urraketak eragindako galerekin lotutako erreklamazioak. Galera horiek ontziaren ustiapena edo salbamendu-operazioak direla-eta zuzenean sortu dira.

d) Erantzulea ez den pertsona batek sustatutako erreklamazioak, kalteak saihesteko edo murrizteko hartutako neurriei lotuak, erantzuleak haiei buruz duen erantzukizuna mugatzeko aukera izanez gero, eta neurri horiek gero eragindakoak, erantzulearekin hitzartutako kontratuaren bidez hartu direnean izan ezik.

2. Aurreko 1. paragrafoan ezarritako erreklamazioak, erantzukizun-kasuak edonolakoak izanda ere, erantzukizun-mugaketari lotuta egongo dira, egikaritutako ekintzaren izaera kontratu bidezkoa zein kontratuz kanpokoa izanda ere.

397. artikulua. *Mugaketarik gabeko erreklamazioak.*

1. Ez dira mugagarriak izango itsas eskubideari buruzko erreklamazioengatik erantzukizuna mugatzeari buruzko nazioarteko hitzarmenaren 3. artikuluan zerrendatutako erreklamazioak.

2. Halaber, ez dute mugaketarik izango ontziak ateratzeari buruzko arau erregulatzaileetan aurreikusitako Itsas Administrazioaren edo Portu Agintaritzaren erreklamazioak.

III. KAPITULUA

Gehienezko kalte-ordainak

398. artikulua. *Muga orokorrak.*

Hurrengo artikuluan aurreikusitako kasuetan izan ezik, erreklamazio mugagarriengatik ordaindu beharreko gehienezko kalte-ordaina kalkulatu da istripu bakoitzeko, progresiboki, kredituak sortutako ontziaren erregistroko tonaje gordinaren arabera, itsas eskubideari buruzko erreklamazioengatik erantzukizuna mugatzeari buruzko nazioarteko hitzarmenaren 6.etik 9.era bitarteko artikuluetan ezarritakoari jarraituz.

399. artikulua. *Muga bereziak.*

1. Ontzi baten istripu beraren ondorioz eragindako bidaiarien heriotzarekin edo gorputz-lesioekin lotutako erreklamazioei dagokienez, erregistroko tonaje gordina edonolako izanda ere, erantzukizunaren muga izango da nazioarteko hitzarmenetan eta Europar Batasuneko arauetan aurreikusitako zenbatekoa bider ontziak garraia ditzakeen bidaiarien kopurua, dagokion ziurtagirian baimendutakoaren arabera. Ondorio horietarako, ulertuko da bidaiarien kontzeptuan sartzen direla salgaiak garraiatzeko kontratu baten bidez ibilgailu batekin edo animalia biziekin batera garraiolariaren baimenarekin ontzian bidaiatzen duten pertsonak.

2. 300 tonatik beherako tonajea duten ontzi handi eta itsasontzi txikien kasuan aplikagarriak dira honako erantzukizun-muga hauek:

a) Milioi bat igorpen-eskubide berezi heriotzarekin edo gorputz-lesioekin lotutako erreklamazioentzat.

b) Bostehun mila igorpen-eskubide berezi gainerako erreklamazio mugagarrientzat.

400. artikulua. *Hartzekodun bat baino gehiago izatea.*

1. Aurreko artikuluetan xedatutakoaren arabera lortutako zenbatekoek osatuko dute dagokien funtsa, eta istripu berari dagozkion hartzekodunen artean banatuko da, aitortutako erreklamazioen zenbatekoen arabera.

2. Alabaina, heriotzagatik edo lesioengatik sortutako erreklamazioetarako zenbatekoa guztiak asetzeko nahikoa ez bada, hartzekodunak gainerako hartzekodun

mugagarriekin lehiatuko dira, maila berean, kreditu materialak ordaintzeko funtsetik geldikina kobratzeko.

3. Nolanahi ere, Itsas eta Portu Administrazioak lehentasuna izango du, heriotzagatik edo gorputz-lesioengatik ez diren erreklamazioak dituzten hartzekodun guztien aurretik, portuko obrei, bide nabigagarriei, nabigatzeko lagungarriei, eta oro har, itsasoko edo portuko demanioari egindako kalteen erreklamazioak izanez gero.

401. artikulua. *Subrogazioa*

Erantzulea, haren aseguratzailea edo banaketaren aurretik mugaketa-funts bati egozteko moduko erreklamazio bat ordaindu duen edozein hirugarren subrogatuta geratuko da kalte-ordaina jasotako pertsonak funts horren aurrean izango lituzkeen eskubideetan.

402. artikulua. *Moneta nazionalera bihurtzea.*

1. Aurreko artikuluetan aipatutako zenbatekoak euro bihurtuko dira, mugaketarako dagokion funtsa eratutako egunean indarrean zegoen truke-balioa oinarri hartuta.

2. Aurreko paragrafoan aipatutako trukea kalkulatu da Nazioarteko Diru Funtsek dagokion egunean eragiketa eta transakzioetan benetan aplikatutako ebaluazio-metodoaren bidez.

IV. KAPITULUA

Mugaketa-funtsa

403. artikulua. *Mugatzeko eskubidearen baldintzak.*

1. Mugatzeko eskubidea espainiar jurisdikzio-organoen aurrean baliozki alegatzeko, titularrak dagokion mugaketa-funtsa eratu beharko du, kapitulu honetan ezarritako zenbatekoak eta erantzukizuna sortu zuen istripuaren egunetik sortutako legezko interesak barnean hartuta.

2. Funtsa eratu ahal izango da dagokion zenbatekoa jarrita, edota berme nahikoa emanez gero, organo judizialaren iritziz.

404. artikulua. *Funtsaren helmuga eta beste neurri batzuk geldiaraztea.*

1. Erregularriki eratutako funtsa erabili ahal izango da soilik erantzukizun-mugaketa eskatzeko moduko erreklamazioak ordaintzeko, bai eta mugatzeko eskubidearen titularrak parte hartuta ere.

2. Mugaketa-funtsa eratu ondoren, kreditu mugagarrien titularrek ez dute izango zordunaren beste edozein ondasun jartzeko ekintzarik, ez eta kreditu beraren beste zordun batzuen aurrean ere.

3. Mugatzeko eskubidearen titularraren ontziak edo bestelako edozein ondasun enbargatu edo bahitu badira, eratutako funtsaren aurka susta daitekeen erreklamazio bati erantzuteko, eraketaz arduratutako organo judizialak agindutako karga-kentzearen bidez liberatuta geratuko dira.

405. artikulua. *Mugatzeko eskubidearen prozedura eta iraingitzea.*

1. Mugaketa-funtsa eratzeko, bai eta hartzekodunen artean banatzeko ere, lege honen IX. tituluko IV. kapituluaren araututako prozedura baliatuko da.

2. Mugaketa-funtsa eratzeko eskubidea bi urteko epean iraingiko da, mugatzeko eskubidea eskatzea eragindako istriputik sortutako lehenengo erreklamazio judiziala aurkeztu zen egunetik zenbatzen hasita.

VIII. TITULUA

Itsas aseguruaren kontratua

I. KAPITULUA

Xedapen orokorrak

406. artikulua. *Aplikazio-eremua.*

1. Lege hau bete beharko dute itsas nabigazioari dagozkion arriskuek sortutako kalteen ordaina ematea xede duten aseguru-kontratuek.

Lege honetan aurreikusi gabeko alderdietan Aseguru Kontratuko Legea aplikatuko da.

2. Kirola edo aisia xede duten itsasontzi txikien derrigorrezko aseguruak arautuko dira Aseguru Kontratuko Legean jasotako xedapenen arabera, eta kontrakoa adierazten duten hitzarmenak baliogabeak izango dira.

407. artikulua. *Xedapen-izaera.*

1. Berariaz beste modu batean xedatu ezean, alderdi kontratatzaileek askatasunez itundu ahal izango dituzte egoki iritzitako estaldura-baldintzak.

2. Itsas aseguruaren kontratua baliozki egiteko ez da beharrezkoa izango forma zehatz baten arabera izatea, 421. artikuluan ezarritakoaren kalterik gabe.

II. KAPITULUA

Itsas aseguru mota desberdinen xedapen komunak*1. atala. Interes aseguratuak*

408. artikulua. *Interes aseguratuaren egotea.*

1. Aseguratu ahal izango dira itsas nabigazioaren arriskupean dauden ondare-interes legitimoak, bai egungoak, bai etorkizunekoak. Interesik ez izateak kontratuaren deuseztasuna eragingo du, 422. artikuluan xedatutakoaren kalterik gabe.

2. Interesa dagoela jotzen den kontratu bidezko itunek onartuko dute, nolahi ere, kontrakoaren frogagiria.

409. artikulua. *Interesen zerrenda.*

Zehazki, itsas aseguruaren xede izan daitezke honako interes hauek:

a) Ontzi handiak, itsasontzi txikiak eta itsas artefaktuak, eraikitzeke zein desegiteko fasean daudenak ere barnean hartuta.

b) Pleita.

c) Karga.

d) Nabigazioa egikaritzeak eragindako erantzukizun zibila.

e) Itsas nabigazioaren arriskupean jarritako beste edonolako ondare-interes legitimoak.

410. artikulua. *Ontziarekiko interesa.*

Ontziaren aseguruak barne hartzen du haren zati, ondasun eta osagarriei buruzko interesa.

411. artikulua. *Pleitarekiko interesa.*

1. Pleitaren aseguruak salgaiak edo bidaiariak garraiatzearen prezioa barnean hartzen du, bai egiteko prozesuan dagoena, bai espero dena kontuan hartuta. Halaber, barnean hartzen du garraiolariari bere salgaiak garraiatzeak dakarkion onura.
2. Pleitaren balio aseguragarria da haren zenbateko gordina.

412. artikulua. *Interesaren titularra.*

Ulertuko da aseguru-kontratua hitzartu duela istripuaren unean interesaren titular denak.

2. atala. Balio aseguraturua, seguru anizkoitza eta asegurukidetza

413. artikulua. *Interesaren balioa eta aseguraturutako zenbatekoa.*

1. Ezbeharrak gertatu den unean aseguraturutako zenbatekoa interesaren balioa baino txikiagoa bada, aseguraturutako interesa estaltzen den proportzio berean ordainduko du sortutako kaltea.
2. Aseguraturutako zenbatekoak aseguraturutako interesaren balioa gainditzen badu, alderdietako edozeinek eska dezake zenbatekoa eta prima murriz daitezela. Kasu horretan, bada, aseguraturutako jasotako gehiegizko primak itzuli beharko ditu. Ezbeharren bat gertatuz gero, aseguraturutako benetan gertatu den kaltea ordainduko du.
3. Aurreko paragrafoan aurreikusitako gainasegurua aseguru-hartzailearen edo asegurudunaren gaitzustearen ondorio denean, kontratua deuseza izango da. Hala eta guztiz ere, fede oneko aseguraturutako epemuga igaro zaien primak eta indarrean dagoen epealdiari dagozkionak atxiki ahal izango ditu.

414. artikulua. *Poliza estimaturua.*

Ontzi handi, itsasontzi txiki eta itsas artefaktuen aseguruan joko da polizan edo kontratua egin ostean aitortutako balioa dela alderdi kontraturutako loteslea den balio estimaturua, aseguraturaren aldetik doloz jokatu ezean, edo akats baten ondorioz interesaren balioa baino askoz ere handiagoa denean.

415. artikulua. *Seguru anizkoitza.*

1. Zenbait aseguru-kontratuk arrisku eta interes berdina izan eta epealdi berbera estaltzen badute, hartzaile berak edo zenbait hartzaile desberdinek hitzartuak izanda ere, aseguraturutako ezingo du inolaz ere kalte-ordain handiagoa jaso, kaltearen benetako zenbatekoa baino. Muga hori errespetatuz, aseguraturutako bakoitzak kaltearen ordaina emateko betebeharrak du, dagokion polizan aseguraturutako zenbatekora arte.
Kasu horietan aseguruaren hartzaileak edo aseguraturutako hitzartutako aseguruak jakinarazi beharko dizkio aseguraturutako bakoitzari. Doloz jakinarazpena egiten ez bada eta gainasegurua izanik ezbeharrak gertatzen bada, aseguraturutako ez dute izango kalte-ordaina ordaintzeko obligaziorik.
2. Kalte-ordaina eman duen aseguraturutako gainerako aseguraturutako aurkako ekintza zuzena izango du, kontraturutako bakoitzak aseguraturutako kapitalen proportzioan ezbeharrak estaltzen parte har dezaten behartzeko.
3. Aseguraturutako zenbatekoek, guztira, aseguraturutako ondasunaren balioa nabarmen gainditzen badu, kontraturutako edozein alderdik eskatu ahal izango du zenbatekoa eta prima murriztea, eta aseguraturutako itzuli egin beharko du jasotako primetan gehiegizko eran jaso duten zatia.

416. artikulua. *Asegurukidetza.*

1. Interes, arrisku eta epealdi berari buruzko aseguru-kontratu baten edo batzuen bitartez kuoten banaketa jakin bat egiten bada zenbait aseguratzailearen artean, haien eta hartzailearen arteko alde aurreko akordioaren bidez, aseguratzaile bakoitzak kaltea ordaindu beharko du dagokion kuotaren arabera proportzioan soilik.

Proportzioz dagokion kopurua baino gehiago ordaindu duen aseguratzaileak gainerako aseguratzaileei berreskatu ahal izango die.

Nolanahi ere, salbu geratuko da kideko aseguratzaileen berreskatzeko eskubidea, irekitzailearen aurrean, ahalmenen gehiegikeria gertatuz gero.

2. Asegurukidetzaren irekitzailea den aseguratzailea aktiboki zein pasiboki legitimatuta egongo da, judizialki eta judizioz kanpo, kontratuaren ohiko kudeaketarako eta aseguratzailearen aurrean edozein erabaki hartzeko, ezbeharrari eta haren likidazioari dagokionez, bai eta kaltearen erantzule diren hirugarrenen aurka erreklamazioak egiteko, edo erantzukizun zibileko aseguruetan hirugarren kaltetuen erreklamazioei erantzuteko ere, baina jarduera horiek ez dakarte kideko aseguratzaileen arteko solidaritaterik.

3. Polizan berariaz izendatu ezean, irekitzailetzat hartuko da aseguruaren kuota handienarekin parte hartzen duen kideko aseguratzailea.

*3. atala. Nabigazioaren arriskuak*417. artikulua. *Estalitako arriskuak.*

Aseguratzaileak aseguruari kalteak ordainduko dizkio, kontratuan ezarritakoaren arabera, nabigazioaren arriskuen ondorioz interes aseguruak pairatutako kalteengatik.

418. artikulua. *Zenbait arrisku kanpoan uztea.*

Aseguruaren estalduratik kanpo geratuko dira honako arrisku hauek:

- a) Gerra deklaratu edo deklaratu gabea, zibila edo nazioartekoa, eta haren ondorioz sortutako blokeoa eta itsasontzien harrapatzea.
- b) Harrapaketa, enbargoa edo atxiloketa, estatuko edo atzerriko agintaritzaren baten aginduz.
- c) Pirateria, matxinada, terrorismoa eta ordena publikoa haustea dakarten egoerak.
- d) Grebak eta ugazaben itxierak.
- e) Leherketa atomiko edo nuklearrak, erradiozioak eta kutsadura erradioaktiboak.

419. artikulua. *Aseguruaren eta haren mendekoen doloa eta errua.*

1. Aseguratzaileak ez du erantzungo aseguruaren doloz haren interesei eragindako kalteengatik, eta horren kontra itundutakoa baliogabea izango da. Halaber, ez du erantzungo aseguruaren erru larria gertatuz gero, eta alderdiek kontrakoa adostuz gero, kalteen % 10, gutxienez, aseguruaren kontura izango dira. Gutxieneko % 10 hori xedaezina da alderdientzat.

2. Aseguratutako objektuaren kontserbazio-egoerari eusteko edo mantentzeko lanak egite aldera lehorrean kudetzailertzan edo zuzendaritzan diharduten aseguruaren mendekoen doloz edo erru larritz sortutako kalteengatik aseguratzaileak duen erantzukizuna arautuko da 1. paragrafoan aseguruaren erru larriaren kasurako aurreikusitako irizpideen arabera.

3. Aseguratzaileak erantzungo du aseguruaren gainerako mendekoen doloz edo erruz sortutako ezbeharretan.

420. artikulua. *Berezko akatsa.*

Berezko akatsak edo aseguratutako objektuaren izaera intrintsekoak sortutako kalteak eta higadura eta erabilera naturalaren ondorio direnak estalduratik kanpo geratzen dira.

4. atala. Kontratua amaitzea eta kontratatzailearen eginbeharrak

421. artikulua. Aseguruaren frogagiria.

Aseguratzalearen betebeharra da hartzaileari poliza edo estalduraren behin-behineko dokumentua edo ziurtagiria ematea. Agiri horiek eman aurretik, kontratua froga daiteke aseguratzaleak estaldura onartu duela egiaztatzen duen edozein bitarteko baliatuta.

422. artikulua. Arriskua egotea.

1. Ezbeharra gertatu ondoren edo arriskua amaitu ostean egindako kontratua deuseza da, alderdietako batek egoera horren berri izanez gero. Aipatu egoera ezagutzen dela joko da hari buruzko albiste publikoa hedatu bada kontratua egindako tokian edo aseguratzalearen zein hartzailearen bizilekuan.

2. Hala eta guztiz ere, kontratua albiste on edo txarren ostean egin bazen, deuseza izango da soil-soilik hartzaileak ezbeharraren berri zuela edo aseguratzaleak arriskua amaitu zela bazekiela frogatuz gero.

423. artikulua. Arriskuaren aitortpena.

1. Aseguruaren hartzaileak aseguratzaleari aitortu behar dizkio, kontratua burutu aurretik, ezagutzen dituen edo zentzuz ezagutu behar dituen inguruabar guztiak, aseguratzale zahur baten arriskuaren neurketan eragin adierazgarria izan badezake. Kontratua beste pertsona baten kontura eginez gero, aitortzeko betebeharra hedatuko da pertsona horrek ezagutzen zituen edo ezagutu behar zituen inguruabarretara.

2. Kontratuaren indarraldian zehar aseguruaren hartzaileak edo aseguratuak aseguratzaleari lehenbailehen jakinarazi beharko dizkio arriskua areagotzen duten inguruabar guztiak, haien izaeragatik, aseguratzaleak kontratua burutzeko unean inguruabar horiek ezagutu izan balitu, kontratua ez gauzatzeko edo baldintza garestiagoak jartzeko bide emango luketenean.

424. artikulua. Zehaztasunik ezaren edo datu guztiak ez ematearen ondorioak.

1. Aurreko artikuluan aipatutako inguruabarrak osatu gabe edo zehaztasunik gabe adierazi izanak kontratua indargabetzeko eskubidea ematen dio aseguratzaleari, hilabeteko epean, erreserbaren edo zehaztasunik ezaren berri izandako egunetik zenbatzen hasita. Indargabetutako unean abian dagoen epealdiko primak aseguratzalearentzat izango dira, iruzurrik edo akats larririk egin ez badu.

2. Ezbeharra gertatuz gero aseguratzaleari aurreko paragrafoan aipatutako jakinarazpen hori egin baino lehen, aseguratzalearen prestazioa murriztu egingo da, adostutako primaren eta arriskuaren benetako izaera ezagutu izan balitz ezarriko zen primaren arteko diferentziari dagokion heinean. Alabaina, hartzaileak edo aseguratuak doloz jokatu bazuen edo erru larria bazuen, aseguratzaleak ez du inolako prestaziorik eman beharko.

425. artikulua. Prima ordaintzea.

1. Aseguruaren hartzaileak prima ordaindu beharko du, polizan edo ziurtagirian xedatutako baldintzen arabera. Bi aldeek aldizkako primak itundu baldin badituzte, horietako lehena kontratua sinatutakoan eskatu ahal izango da. Ordaintokia hartzailearen bizilekua izango da. polizan bestelakorik adierazi ezean.

2. Dagokion prima, prima horren zatiren bat edo aldizkako primak ordaintzen ez badira, aseguratzaleak kontratua indargabetu dezake, edo haren ondorioak eten ditzake, ordainketa egin arte. Indargabetzea edo etetea gauzatu da hartzaileari prima ordaintzeko eskatu eta hilabete igaro ondoren. Alabaina, prima bakarra, primaren lehenengo zatia edo aldizkako primetatik lehenengoa izanez gero, aseguratzaleak ez du

erantzungo ordainketa egin aurretik gertatutako ezbeharretan, ordaintzeko eskaera egin ez bada ere.

3. Salgaien aseguruetan, aseguratzailerak estaldura-ziurtagiri bat eman badu, ezingo dio aurkaratu primaren ordainketa ez egin izana salgaiak fede onez erosi eta ziurtagiri hori jaso duenari, eta kontrakoa adosten duten itunak ez dira baliozkoak izango.

426. artikulua. *Ezbeharra jakinaraztea.*

Aseguratuak edo aseguruairen hartzaileak aseguratzaileri edo polizan izendatutako matxura-komisarioari jakinarazi beharko dio ezbeharra gertatu dela, zazpi eguneko epean, jakindako unetik zenbatzen hasita. Jakinarazpen hori egiten ez bada, edo berandu jakinarazten bada kalte-ordaina jasotzeko eskubidea galduko da aseguratuak edo hartzaileak doloz jokatu badu edo errua larria izan badu soilik. Ezbeharra ez jakinaraztean edo berandu jakinaraztean zabarkeria edo erruzko berandutzea gertatuz gero, aseguratzailerak kalte-ordaina jaso ahal izango du horregatik sortutako kalte eta galerak direla-eta, baina ez da balioduna izango aseguratuari egoera okerragoa ezartzea helburu duen itunik.

427. artikulua. *Kaltea saihesteko edo murrizteko betebeharra.*

1. Aseguruaren hartzaileak edo aseguratuak eta haren mendekoeak eskura dituzten zentzuzko neurri guztiak erabili behar dituzte aseguraturako gauzak salbatzeko edo berreskuratzeke, eta oro har, ezbeharra eragindako kaltea saihesteko edo murrizteko.

2. Aseguratzailerak esku hartu ahal izango du neurri horiek erabakitzean eta hartzean, eta haren jokabidearengatik ez da inolaz ere aurrez juzgatuko ezbeharren erantzukizuna onartzen duenik.

3. Aseguratzailerak erantzungo die, kontratuan adierazitako moduan, aseguruaren hartzaileak, aseguratuak eta haren mendekoeak zentzuz egindako gastuak, artikulua honen lehenengo paragrafoan ezarritako betebeharrari jarraituz, bai eta objektu aseguratuari egindako kalteak ere.

428. artikulua. *Interes aseguratuaren eskualdatzea.*

1. Ontzien eta itsas artefaktuen aseguruetan, armadorearen edo ontzi-ustiatzailearen beste interes batzuen aseguruetan eta erantzukizun-aseguruetan ontzia besterentzeak edo itsas kudeaketan titularra aldatzeak aseguru-kontratuaren iraungipena dakar, aseguratzailerak jarraipena berariaz eta idatziz onartu ezean.

2. Salgaien aseguruan, haien jabetzaren eskualdatzea ez zaio aseguratzaileri jakinarazi behar, eta eskuratzailerak aseguru-kontratuan subrogatuko da.

5. atala. Kalte-ordaina

429. artikulua. *Kalte-ordaina eman beharra.*

1. Aseguru-kontratuak estalitako ezbeharra gertatuz gero, aseguratzailerak kalte-ordaina eman beharko dio aseguratuari, polizan ezarritako baldintzen arabera, 419. artikuluan aurreikusitako erantzukizun-gabetze kasuetan izan ezik.

2. Aseguratuari dagokio kaltea eta haren irismena frogatzea.

430. artikulua. *Kalte-ordainaren zenbatekoa.*

1. Aseguratzaileraren kalte-ordainak barnean hartuko ditu objektu aseguratuak pairatutako kalte materialen balioa, aseguraturako zenbatekoaren mugaraino, bai eta estaldura osagarri hauek ere:

a) Interes aseguratuaren kontura matxura handiari egindako ekarpenaren zenbatekoa.

- b) Salbamenduagatik emandako ordainsari batean interes horri dagokion zatia.
- c) Aseguruaren hartzaileak, aseguratuak eta haren mendekoek kalteak murrizteko egindako zentzuzko gastuak.

2. Aurreko zenbakian zerrendatutako estaldura osagarrien kalte-ordainetan, aseguratzailerak aplikatu ahal izango du proportzioaren araua ere, hala badagokio. Alderdiak adostuz gero, proportzioaren araua baztertu ahal izango dute, polizan bertan edo kontratua egin ondoren.

431. artikulua. *Ordezpena bazterzea.*

Aseguratzailerak ezingo da behartu aseguraturako objektuak ordeztara edo konpontzera.

432. artikulua. *Baztertutako kalte eta galerak.*

Kalte-ordainik ez dute jasoko honako kalte eta galera hauek:

- a) Ezbeharrak eragindako kalteak, hala nola atzerapenak, berandutzeak, gelditzeak, merkatu-galtzeak, truke-diferentziak, lortu gabeko irabaziak, eta oro har, zeharkako edozein kalte, lege honetan berariaz jasotakoak izan ezik.
- b) Aseguraturako objektuak pertsoneri eragindako kalte eta galerak, horren ondorioz sortutako erantzukizuna aseguruaren xede denean izan ezik.

433. artikulua. *Matxuren eta uzteen ekintzak.*

- 1. Ezbeharraren likidazioa matxura-ekintzaz edo uzte-ekintzaz egingo da.
- 2. Aseguratuari dagokio prozedura bat ala bestea hautatzea. Dena dela, aseguratuak 449. eta 461. artikuluetan ezarritako kasuetan soilik izango du uzteko eskubidea.

434. artikulua. *Uzte-adierazpena.*

- 1. Uzte-adierazpena idatziz jakinarazi beharko zaio aseguratzailerari. Aseguratuak emango du uzten dituen gauzen gainean eraturako beste edozein aseguru edo eskubide errealean berri.
- 2. Aurreko paragrafoan adierazitako egoeren berri ez izateak kalte-ordaina eteteko ahalmena ematen dio aseguratzailerari, aseguratuak haien berri eman arte.

435. artikulua. *Uztearen esanbidezko edo presuntziosko onarpena.*

- 1. Uztea ezingo da partziala izan, ez eta baldintzatua ere, eta interes aseguruaren xede diren gauza guztiak barnean hartzen ditu.
- 2. Uztearen onarpena esanbidezkoa edo presuntzioskoa izan daiteke. Uztea gertatu dela ulertuko da aseguratzailerak ez badu ukatzen hilabeteko epean, adierazpena jasotako egunetik zenbatzen hasita.

436. artikulua. *Uztearen ondorioak.*

- 1. Aseguratzailerak onartutako uzteak, edo haren faltan, judizialki baliodun aitortu denak, aseguratzailerari ematen dio gauza aseguratuaren jabetza. Eskualdatze horrek atzera egiten du, aseguratzailerak uzte-adierazpena jaso zuen unera. Alabaina, polizan baliozki itundu ahal izango da aseguratzailerak gauza aseguratuaren edo haien hondakinen jabetza eskualdatzeari uko egiteko eskubidea izan dezala.
- 2. Aseguratzailerak uzte hori onartzen badu, edo hala badagokio, uztea baliozkoa dela adierazten duen deklarazio judiziala badago, aseguratzailerak zenbateko aseguraturak osorik ordaindu beharko du.

437. artikulua. *Ezbeharraren likidazioa eta kalte-ordainaren ordainketa.*

1. Aseguratzailerak ezbeharraren likidazioa egin beharko du polizan ezarritako epean. Epe hori ezingo da izan hilabetetik gorakoa, gertaera hauetatik zenbatzen hasita:

a) Uztearen esanbidezko edo presuntziosko onarpena, edo uztea baliozkoa dela adierazten duen deklarazio judiziala.

b) Aseguratzailerak ezbeharra onartzea, matxura-ekintzaz egindako likidazioen kasuan. Hilabeteko epean, aseguratuak kaltearen froga eta kausak aurkeztutako egunetik zenbatzen hasita, aseguratzailerak ezbeharra onartu beharko du edo ukatzen duela adierazi beharko du, prozedura perizialak kausak ikertzeko epe luzeagoa behar ez badu, edo ezbeharra likidatzeko aseguratuak dokumentu gehiago aurkeztu behar ez baditu.

2. Ezbeharraren likidazioa egin ostean, aseguratzailerak kalte-ordaina emango du hamabost eguneko epean, aseguratuak likidazio horrekiko adostasuna adierazitako egunetik zenbatzen hasita. Ordainketa atzeratuz gero, aseguratzailerak legezko interesak ordaindu beharko ditu, kalte-ordainaren zenbatekoa oinarri hartuta, eta aseguratzailerak uzteari edo matxurari uko egiten ziola adierazitako unetik zenbatuta.

3. Aseguratzailerak eta aseguratuak ez badatoz kalte-ordainaren zenbatekoari buruz, aseguratzailerak finkatutako zenbatekoa jasotzeko eskubidea izango du aseguratuak, hamabost eguneko epean, aseguratuak ados ez dagoela adierazitako unetik zenbatzen hasita, eta zenbateko hori jasotzeak ez dio eragotziko aseguratuari erreklamazio judiziala egitea, haren iritziz kalte-ordainak izan beharko lukeen zenbatekoa eskatzeko.

4. Aseguratzailerak eta aseguratuak itundu ahal izango dute, bai ezbeharraren aurretik, bai ondoren, ezbeharren likidazioa egitea biek adostuta izendatutako matxura-likidatzaile baten bidez. Horrela egindako likidazioa loteslea izango da bi alderdientzat, haietako batek hogeita hamar eguneko epean, jakinarazitako egunetik zenbatzen hasita, judizialki aurkaratu ezean.

5. Aseguratzailerak kalte-ordaina eman ostean, aseguru-kontratuaren arabera, aseguratuari dagozkion eskubide eta ekintzetan subrogatuko da, kalte-ordainaren mugara arte, ezbeharraren edo haren ondorioak areagotzearen edota bien erantzulearen aurka.

Aseguratzailerak ezin izango ditu baliatu subrogatutako eskubideak aseguratuaren kaltetan. Aseguratzailerak, subrogatzeko eskubidean, bere ekintzekin edo ez-egiteekin eragin ditzakeen kalteen erantzulea aseguratuak izango da.

Aseguratzailerak ez du subrogazioa baliatzeko eskubiderik izango, baldin eta aseguratuak erantzule egiten duten ekintzak edo omisioak egin edo ezbeharra eragin duten pertsonak aseguratuaren senide zuzenak edo zeharkakoak baldin badira, odol-ahaidetasunaren hirugarren gradu zibilarren barruan, edo aseguratuarekin bizi diren aitaorde, amaorde edo adopziozko seme-alabak baldin badira. Arau horrek ez du eraginik izango erantzukizuna iruzurraren ondorio bada, edo erantzukizuna aseguru kontratuaren bidez babestuta badago. Azken kasu horretan, kontratuak adierazitako muga izango du subrogazioak.

Aseguratzailerak eta aseguratuak biak batera egiten badute erantzule den hirugarren baten aurka, berreskuratutako kopurua bien artean banatuko dute bakoitzaren interesaren proportzioan.

Kaltea sortu duen hirugarrena erantzukizunetik salbuestea, aseguratuak edo hartzaileak hirugarren horrekin itunduta, ez da aurkagarria izango, aseguratzailerari dagokionez, azken horrek salbuestea berriaz onetsi ezean, aseguru-polizan jasota.

6. atala. *Preskripzioa*

438. artikulua. *Preskripzioa.*

Aseguru-kontratutik sortutako eskubideak bi urteko epean preskribatzen dira, baliatzeko aukera sortutako unetik zenbatzen hasita.

III. KAPITULUA

Aseguru mota batzuen berariazko xedapenak*1. atala. Ontzien aseguruak*

439. artikulua. *Aseguruak denboraren edo bidaien arabera.*

Ontzien aseguruak kontrata daitezke bidaiak baterako, zenbait bidaiatarako, edo denbora jakin baterako.

440. artikulua. *Bidaien arabera aseguruaren estalduraren hasiera eta amaiera.*

1. Aseguruak bidaiak bat edo zenbait bidaiak egiteko kontratatzen bada, aseguratuak erantzukizuna hasten da karga ontzian jasotzeko unean, eta deskargatzeko lanak bukatzean amaitzen da, eta nolahi ere, helmuga-portura iritsi ostean hamabost egun igaroz gero.

2. Bidaiak lastan egiten bada, aseguratuak erantzukizuna hasten da aingura altxatzean edo irteera-portuan amarrak askatzean, eta amaitzen da helmuga-portuan ontzia ainguratzean edo amarratzean.

441. artikulua. *Denboraren arabera aseguruaren estalduraren hasiera eta amaiera.*

1. Aseguruak denboraren arabera kontratatzen bada, aseguratuak erantzukizuna hasten da kontratua egin eta hurrengo egunaren 00:00etan, eta amaitzen da azken egunaren 24:00etan.

2. Aurreko paragrafoan aurreikusitako ondorioetarako, kontratua egindako tokian indarrean dagoen ordutegia hartuko da kontuan.

442. artikulua. *Denboraren arabera aseguruaren estalduraren luzapena.*

1. Itundutako epea amaitzean ontzia itsasoan badago, arriskuan, edo babes-portu naturalean edo eskalan badago, aseguruak luzatuko da helmuga-portura iritsi arte, eta hartzaileak ordaindu beharko du luzatutako denborari dagokion primaren proportzioa.

2. Polizak ezarri ahal izango da aurreko paragrafoan aurreikusitako luzapena egiteko aseguratuak aseguratuak jakinarazi beharko diola bertan aurreikusitako egoera.

443. artikulua. *Abordatzeen erantzukizuna.*

1. Ontzi-aseguruak estaltzen du armadorearen erantzukizun zibila abordatze-kasuetan beste ontzi handi, itsasontzi txiki edo itsas artefaktu bati eta haien kargei eragindako kalteak. Estaldura hori ontziak berak pairatutako kalteen osagarria da.

2. Polizak hedatu ahal izango du aseguratuak erantzukizunaren estaldura, plataforma finkoekin edo beste obra zein instalazio batzuekin talka egitearen ondorioz sortutako kalteak direla-eta armadorearen erantzukizuna barnean hartzeko.

444. artikulua. *Ontziaren nabigagarritasuna.*

Aseguruak ontzi handi, itsasontzi txiki edo itsas artefaktu aseguruaren nabigagarritasunari eutsi beharko dio estalduraren iraunaldi guztian.

445. artikulua. *Ezkatuko akatsak.*

Aseguruak ez du erantzun beharko ontzi aseguruak ezkatuko akats baten ondorioz pairatutako kalteengatik. Ulertuko da ezkatuko akatsa dela armadore bati zentzuz eskatzeko moduko bitartekoekin aurkitu ezin daitezkeen akatsak.

446. artikulua. *Tripulazioko kideen aurkako subrogazioa.*

Ezbeharretan, aseguratzaileak ezingo ditu baliatu subrogatutako eskubideak ontzi aseguratuko tripulazioaren aurka, haiek ezbeharra doloz sortu ezean.

447. artikulua. *Kapital aseguratua automatikoki birjartzea.*

Aseguratzailearen erantzukizunak aseguratutako zenbateko osoa hartzen du kontratuaren iraunaldian gertatzen den ezbehar bakoitzean, aseguratzaileak ezbehar horietako bakoitzaren ostean aurretik itundutako prima-osagarria eskatzeko duen eskubidearen kalterik gabe.

448. artikulua. *Berritik zaharrera.*

Ontziak pairatutako kalteen ordainean, aseguratzaileak ez ditu murrizketak egingo berritik zaharrera.

449. artikulua. *Uzte-kasuak.*

Aseguratuak uzteko eskubidea baliatu ahal izango du honako kasu hauetan:

- a) Ontzia erabat galtzea.
- b) Nabigatzeko behin betiko desgaitzea edo ontzia konpontzeko ezintasuna.
- c) Konponketen zenbatekoen baturak hartzen badu polizan aseguratutako zenbatekoaren balioa. Kalkulu hori egiteko, konponketen zenbatekoari gehituko zaizkio ontziaren konturako ekarpenak matxura handian edo salbamenduan.
- d) Ontzia galtzea laurogeita hamar eguneko epean berririk ez izan ostean. Ulertuko da galera egiaztatu dela epe horren amaierako egunean, azken berriak jasotako egunetik zenbatzen hasita.

450. artikulua. *Uzteko epea.*

1. Uzte-adierazpena aseguratzaileari aurkeztu beharko zaio laurogeita hamar eguneko epean, ezbeharra gertatutako egunetik zenbatzen hasita. Aurreko artikuluko d) idatz-zatian jasotako kasuan, epea zenbatuko da bertan adierazitako beste laurogeita hamar egunak igaro ostean.

2. Aurreko zenbakian adierazitako epeak igaro ondoren, aseguruak kalte-ordaina erreklamatu ahal izango du matxura-ekintza bidez soilik.

451. artikulua. *Primak eta estornuak.*

1. Bidaiaren araberako aseguruan, aseguratzaileak prima-eskubidea eskuratzen du bidaiaren hasieratik. Denboraren araberako aseguruan, aseguratzaileak prima-eskubidea eskuratzen du finkatutako epea hasten denetik.

2. Nolanahi ere, ulertuko da prima-estornu oro dagoela aseguratzaileak ontzia ez utzi izanaren mende, 449. artikuluan aurreikusitakoaren arabera, edo kontratuak estalitako erabateko galera ez gertatu izanaren mende.

452. artikulua. *Subsidiarotasuna.*

Atal honetako arauak pleita-aseguruari aplikatuko zaizkio, bai eta armadorearen edo ontzi-ustiatzailearen beste interes batzuei ere, haien izaerarekin bateragarriak izanez gero, eta alderdiek adostutako klausulek onartuz gero.

*2. atala. Salgaien aseguruak*453. artikulua. *Itsasoz egiten ez diren garraio-faseak.*

Salgaien aseguruak erregulatzeko arauak aplikatuko dira, bai itsas garraioan, bai beste modu batzuetan egindako garraio-fasetan, baldin eta itsas bidaiaren osagarri badira.

454. artikulua. *Interesaren balorazioa.*

1. Alderdiek itundutakoari jarraituz, salgaien balio aseguragarria finkatuko da jatorrizko balioa oinarri hartuta, eta hari garraioa eta aduanako gastuak erantsita.

2. Aurreko paragrafoan adierazitako balioa handitu ahal izango da espero den irabaziaren zenbatekoarekin. Salgaiak jatorrian duten balioaren % 10etik gorako irabazi-marjina aseguratzeko, hala adierazi beharko da berariaz polizan edo ziurtagirian.

455. artikulua. *Estalduraren hasierako eta amaierako unekak.*

Salgaien estaldura hasten da ontziratzeke lurra uzten duten unean, eta amaitzen da helmuga-portuan lurreratutako unean.

456. artikulua. *Biltegitik biltegirako klausula.*

Aseguru-kontratuak «biltegitik biltegirara» edo antzeko klausula izanez gero, estaldura hedatzen da polizan finkatutako tokian dagoen jatorrizko biltegitik salgaiak irteten diren unetik polizan zehaztutako tokiko helmugako biltegirara iritsi arte.

457. artikulua. *Bidaian dauden salgaiak.*

Aseguru bidaian dauden salgaiak estaltzeko kontratatzen bada, estaldura hasten da kontratua burututako eguneko 00:00etan.

458. artikulua. *Poliza flotatzailea.*

1. Poliza flotatzaile bidez kontratatutako aseguruan jotzen da aseguratuaren betebeharra dela hari aplikatzea polizan adierazitako eta indarraldiko epean egindako ontziratze guztiak, bai eta aseguratzaileak igortze horien estaldura automatikoa bere gain hartzea ere.

2. Polizak adierazi beharko du aseguratzaileak zenbateko kapitala bermatzea onartzen duen, gehienez, igortze bakoitzean.

459. artikulua. *Abisu-betebeharra poliza flotagarrian.*

1. Poliza flotagarriak adieraziko du zer epe duen aseguratuak abian dagoen igortzea aseguratzaileari jakinarazteko, ulertuta epe hori ez dela izango berrogeita zortzi ordutik beherakoa, aseguratuak igortzearen berri izandako unetik zenbatzen hasita.

2. Abisu-betebehar hori ez betetzeak aseguratzailea libre uzten du igortze zehatz hori estaltzeko betebeharretik, hari dagokion prima edo hari dagozkion primak erreklamatzeko eskubidearen kalterik gabe. Gainera, aseguratzaileak kontratua indargabetu dezake, baina indargabetze horrek ez du ondorioz izango, indargabetzea deklaratu aurretik jakinarazitako igortzeei dagokienez.

460. artikulua. *Estalduraren hedapena bidaiaren iraunaldian.*

1. Aseguratutako salgaiak bidaiaren iraunaldi osoan estaliko ditu kontratuak, ontzi-aldaketak, igarotzeko edo heltzeko portuetako zamalanak eta kaian edo bertako biltegian egindako egonaldiak barne hartuta, aseguratuak egoera horien berri izan bezain laster

aseguratzaileari jakinarazteko duen betebeharraren eta kasu bakoitzean ordaindu beharreko balizko gainprimaren kalterik gabe.

2. Halaber, aseguratuaren nahiarekin zerikusirik ez duten bidaia- edo ibilbide-aldaketak estalita geratuko dira, eta jakinarazteko betebeharrari eutsiko zaio, bai eta gainprimen ordainketari ere, aurreko atalean aurreikusitakoaren arabera.

461. artikulua. *Uzte-kasuak.*

Aseguratuak utzi ahal izango ditu salgai aseguratuak honako kasu hauetan:

- a) Salgaiak erabat galtzea.
- b) Matxuren zenbatekoa, egokitzeko kostua eta helmugara berriro igortzeko kostua erantsita, polizan ezarritako salgaien baliora iristea. Kalkulu hori egiteko, konponketen zenbatekoari gehituko zaizkio salgaien konturako ekarpenak matxura handian edo salbamenduan.
- c) Ontzi garraiatzailea galtzea, 449.d artikuluaaren arabera.
- d) Bidaian ontzia galtzea edo nabigatzeko ezintasuna sortzea, salgaiak ezin izan badira helmugara berriro igorri laurogeita hamar eguneko epean edo polizan jasotako epean, galera edo nabigatzeko ezintasuna gertatutako egunetik zenbatzen hasita.

462. artikulua. *Uzteko epea.*

Aseguratuak uzte-adierazpena egingo du aurreko artikulua kasu bakoitzerako ezarritako baldintzak gertatu ondorengo hirurogei egunetan. Epe hori igaro ondoren, aseguratuak kalte-ordaina erreklamatu ahal izango du matxura-ekintza bidez soilik.

3. atala. *Erantzukizun zibilaren aseguru*

463. artikulua. *Arauen esparrua.*

Erantzukizun zibileko aseguruak erregulatzeko arauak aplikatu dira, mota honetako aseguruetan ez ezik, bestelako itsas aseguruetak estalduretan, hirugarrenei kalte-ordainak emateko betebeharrak jakin batzuk sortzeko arriskua barne hartzen badute.

464. artikulua. *Derrigorrezko aseguru.*

Lege honek eskatzen dituen erantzukizun zibileko derrigorrezko aseguruak arautuko dira, lehenik eta behin, haien berariazko arauen bidez, eta halakorik ezean, atal honetako xedapenen arabera.

465. artikulua. *Aseguratzailearen betebeharra eta ekintza zuzena.*

Aseguru-mota hauetan aseguratzailerak kalte-ordaina emateko betebeharra du aseguratuaren erantzukizuna sortzen denetik, hirugarren kaltetuaren aurrean. Azken horrek aseguratzaileraren aurkako ekintza zuzena izango du, hari dagokion betebeharra bete dezan exijitzeko. Artikulu honetan xedatutakoa aldatzen duen kontratu bidezko edozein itun baliogabea izango da.

466. artikulua. *Estalduraren muga.*

Aseguratzailea erantzule izango da, gehienez ere, aseguratuak zenbatekoaren mugaraino, kontratuaren indarraldian gertatu eta erantzukizuna sortu duen gertaera bakoitzeko.

467. artikulua. *Kalte-ordaina emateko erantzukizunaren mugak.*

Aseguratzailleak kaltetuari aurkaratu ahal izango dizkio bere aseguratuari dagozkion salbuespen berberak, eta batez ere, hark dituen erantzukizun-mugaketa kuantitatiboak, aplikatu beharreko legearen arabera, edo erantzukizuna sortu duen kontratuaren arabera.

IX. TITULUA

Berezitasun prozesalak

I. KAPITULUA

Jurisdikzio- eta eskumen-berezitasunak

468. artikulua. *Jurisdikzio- eta arbitraje-klausulak.*

Espanian indarrean dauden nazioarteko hitzarmenetako eta Europar Batasuneko arauetako xedapenen kalterik gabe, ontzia erabiltzeko kontratuetan edo nabigazio-kontratu osagarrietan atzerriko jurisdikzioaren mende edo atzerriko arbitrajearen esku geratzea dakarten klausulak deusezak izango dira eta ez dira aintzat hartuko, banaka eta berezita negoziatu ez badira.

Zehazki, aurreko lerrokadan adierazitako edozein kontratutako baldintza idatzietan jurisdikzio- edo arbitraje-klausula bat sartzeak ez dakar, berez, bertan eskatutako baldintzak betetzeko eginbidea.

469. artikulua. *Eskumena esleitzeko irizpideak.*

1. Alderdiek jurisdikzio-klausula eskusibo bat edo arbitraje-klausula bat baliozki sartu ezean, kapitulu honetan ezarritakoaren arabera, artikulua honetan jasotako irizpideak aplikatuko dira.

2. Ontzia erabiltzeko kontratuetan eskumena izango dute, eskatzaileak egindako aukeraren arabera, eremu hauei dagozkien auzitegiak:

- a) Demandatuaren bizilekua.
- b) Kontratua egindako tokia.
- c) Kargatzeko edo deskargatzeko portua.

3. Nabigazio-kontratu osagarrietan eskumena izango dute, eskatzaileak egindako aukeraren arabera, eremu hauei dagozkien auzitegiak:

- a) Demandatuaren bizilekua.
- b) Kontratua egindako tokia.
- c) Zerbitzuak emateko tokia.

4. Matxura lodiaren likidazioaren aurkaratzeaz arduratzeko, pribatuan egina zein notario batek dagokion egiaztatze publikoaren espedientearen arabera egina izanda ere, eskumena izango du garraioa amaitutako tokiko auzitegiak, edo ontzia porturatutako tokiko auzitegiak, azken hori desberdina izanez gero.

II. KAPITULUA

Ontzien aurreneurritzko enbargoa

470. artikulua. *Neurriaren izaera eta erregulazioa.*

1. Ontzi nazionalen zein atzerriko ontzien prebentziozko enbargoaren kautelazko neurria arautuko da ontzien prebentziozko enbargoari buruz 1999ko martxoaren 12an Genevan egindako nazioarteko hitzarmenaren bidez, lege honetako xedapenen bidez, eta

osagarri gisa, urtarrilaren 7ko 1/2000 Legean, Prozedura Zibilari buruzkoan, ezarritakoaren bidez. Neurri horrek nahitaez dakar ontziaren ibilgetzea, dagoen portuan bertan.

2. Inolaz ere ezingo da eskatu prebentziozko enbargoa jada emandako epaia edo arbitrajeko laudoa betearaziko dela bermatzeko.

3. Kapitulu honetan jasotako xedapenak itsasontzi txikiei ere aplikatuko zaizkie.

471. artikulua. *Eskumena.*

1. Ontzi baten prebentziozko enbargoa dekretatzeko eskumena izango du uzi nagusiaz arduratzeko eskumen objektiboa duen auzitegiak, edo ontzia dagoen portuari edo tokiari dagokionak, edota porturatzea espero den tokiko epaitegiak, kautelazko neurria eskatu duenak aukeratutakoaren arabera. Hala eta guztiz ere, ontzia ez bada iristen espero zen tokira, portu horri dagokion auzitegiak eskumena galduko du.

2. Ontzi baten prebentziozko enbargoa agindu ostean, auziaren funtsaz arduratzeko eskumena beste auzitegi espainiar batek izanez gero, erabakitako neurriari eutsiko zaio, baldin eta demanda jarriz gero epaiak ezarritako epean, kasuaren inguruabarren arabera.

472. artikulua. *Itsas kredituengatik enbargatzea.*

1. Itsas kredituaren ondorioz, ontzi baten prebentziozko enbargoa dekretatzeko, ontzien prebentziozko enbargoari buruzko nazioarteko hitzarmenaren 1. artikuluan definitutakoaren arabera, nahikoa izango da erreklamaturako eskubide edo kredituak, haien kausa eta ontzia enbargatzeko gaitasuna alegatzea.

2. Epaileak, nolana ere, berme nahikoa eskatuko du, sor daitezkeen kalte, galera eta kostuei aurre egiteko. Fidantza hori zuzenbideak aitortutako edozein motatakoa izan daiteke, banku-abala barnean hartuta.

Bermea izango da alegatutako itsas kredituaren zenbatekoaren % 15ekoa, gutxienez. Berme hori finkatu ostean, auzitegiak zenbatekoa berrikusi ahal izango du, ofizioz edo alderdietako batek eskatuta, ontziaren edukia eta tamaina, portuko egonaldiaren kostua, eguneko merkatu-prezioa, linea erregularrari lotuta edo lotu gabe egotea eta kontratu bidezko konpromisoak kontuan hartuta.

473. artikulua. *Beste kreditu batzuentatik enbargatzea.*

1. Materialki espainiar jurisdikziopean dauden espainiar ontziak enbargatzea, ohiko bizilekua edo establezimendu nagusia Espainian duten pertsonak eskatuta, edo haiek lagatako edo subrogatutako kreditua eskuratu dutenek eskatuta, erabaki ahal izango da, bai itsas kredituengatik, bai tratatzea eskatutako ontziaren edo ontzien jabe den zordunaren aurkako beste eskubide edo kreditu batzuentatik.

Eskumena duen administrazio-organoak ere enbargatu ahal izango ditu espainiar ontziak, aplikatu beharreko berariazko araudiko xedapenen arabera.

2. Aurreko paragrafoan aipatutako enbargoetan, ibilgetzea ordezkatu ahal izango da, eskumena duen jurisdikzio- edo administrazio-organoaren iritzia arabera, neurri hori eta, hala badagokio, besterentzeko debekua Ondasun Higigarrien Erregistroan jasotzearen bidez.

3. Ontzien prebentziozko enbargoari buruz 1999ko martxoaren 12an Genevan egindako nazioarteko hitzarmenean parte hartu gabeko estatu baten bandera duten ontzien enbargoa hitzarmen horretan jasotako xedapenen bidez arautuko da, eta salbuespen gisa, itsas kredituengatik ez ezik, beste edozein kredituengatik enbargatu ahal izango dira.

474. artikulua. *Prebentziozko enbargoa eta atzerriko jurisdikziopean egotea.*

Bidezkoa izango da, halaber, ontzi bat prebentzioz enbargatzea, berme bat lortze aldera, bai eta enbargoa eskatzea eragin duen itsas kredituaz arduratu behar dena, kontratuan edo beste dokumentu batean arbitraje-klausula baten edo jurisdikzio-klausula baten arabera, atzerriko jurisdikzio edo arbitraje- auzitegi bat izanda ere.

475. artikulua. *Enbarga daitezkeen ontziak.*

Itsas kreditua duela alegatutako edozein ontzi enbargatu ahal izango da, ontzien prebentziozko enbargoari buruzko nazioarteko hitzarmenean jasotako xedapenen eta irismenaren arabera.

476. artikulua. *Enbargo-neurriaren izapidetze prozesala.*

Ontzien enbargoan Prozedura Zibilaren Legeko 728., 730.2 eta 733.2 artikuluetan jasotako urgentzia eta berandutza prozesalaren arriskua daudela joko da.

477. artikulua. *Enbargoa egikaritzea.*

1. Enbargoa erabaki ostean, auzitegiak ebazpena helaraziko dio, bitarteko azkarrena baliatuta, ontzia dagoen edo iristea espero den portuko itsas kapitainari, eta hark hartuko ditu ontzia geldiarazteko eta itsasoratzea debekatzeko beharrezko neurriak. Helburu horretarako, aipatutako Itsas Administrazioak ontziaren dokumentazioa hartu eta atxiki ahal izango du, eta bai Portu Agintaritzaren, bai Segurtasun Indar eta Kidegoen, bai kostaldea zaintzeko betebeharra duten erakunde publikoen laguntza eskatu ahal izango du, eta haiek eman beharko dute eskatutako laguntza, bakoitzaren eskumenen arabera.

2. Kapitulu honetako xedapenek ez dute eraginik Herri-administrazioei eta portuko administrazioei dagozkien eskubide edo ahalmenei, administrazio-legediaren eta aplikatu beharreko nazioarteko hitzarmenen arabera, jurisdikziopeko ontzi bat atxikitzeari edo beste nolabait itsasoratzea eragozteari dagokionez.

478. artikulua. *Enbargoa jakinaraztea.*

Enbargoa erabaki eta egiaztatu ondoren, eta tratatzea bermatu ostean, ontziaren kapitain edo kontsignatarioari jakinaraziko zaio, egindako demandaren kopiarekin eta erabakitze autoarekin batera.

479. artikulua. *Auziaren funtsari buruzko jurisdikzioa.*

Ontzien prebentziozko enbargoari buruzko nazioarteko hitzarmenaren 7. artikuluan ezarritakoaren arabera, espainiar auzitegiek Espainian enbargatutako ontzi bati buruzko auziaren funtsaz arduratzeko eskumenik ez duten kasuetan, enbargoa egindako auzitegiak ofizioz edo alderdi batek eskatuta epe bat ezarri beharko du, hogeita hamar egunetik beherakoa eta laurogeita hamar egunetik gorakoa izango ez dena, itsas kredituaren titularrak egiazta dezan prozeduraren hasiera eskumena duen auzitegi judizialaren edo arbitraje-auzitegiaren aurrean. Epe horretan prozedura ez bada hasten, epaileak erabakiko du, alderdietako bat eskatuta, enbargatutako ontzia askatzea edo emandako bermea ezereztea.

III. KAPITULUA

Ontzien nahitaezko salmenta

480. artikulua. *Erregulazioa.*

Ontziaren nahitaezko salmenta izango da Prozedura Zibilaren Legean jasotakoaren arabera, eta erregistro bidezko publizitateari lotutako ondasun higigarrien enkanterako aplikatu beharreko administrazio-araudiaren arabera, itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruz 1993ko maiatzaren 6an Genevan egindako nazioarteko hitzarmenean aurreikusita ez dauden alderdi guztietan.

481. artikulua. *Nahitaezko salmentaren jakinarazpena.*

Ontziaren nahitaezko salmentari ekin aurretik, eskumena duen agintaritza judizial edo administratiboak salmenta hori jakinaraziko die honako pertsona hauei:

- a) Ondasun Higigarrien Erregistroko erregistratzaile titularra, eta bandera aldi baterako altxatzeko baimena emandako estatuan ontzia inskribatzeko eskumena duen agintaritza, halako kasuetan.
- b) Ontziaren jabetza bere alde inskribatuta duen pertsona.
- c) Eramaillearentzat eratu ez diren hipoteka edo karga inskribatuen titullarrak.
- d) Eramaillearentzat eraturako hipoteka edo karga inskribatuen titular guztiak, eta itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruzko nazioarteko hitzarmenaren 4. artikuluan zerrendatutako itsas pribilegioen titular guztiak, baldin eta eskumena duen epaile edo administrazio-organoak kreditu horietako bakoitzaren jakinarazpena jaso badu.

482. artikulua. *Jakinarazpena egiteko epea eta edukia.*

1. Aurreko artikuluan aipatutako jakinarazpena egin beharko da nahitaezko salmentarako aurreikusitako eguna baino hogeita hamar egun lehenago, gutxienez, eta honako datu hauek adieraziko ditu:

- a) Nahitaezko salmenta egiteko eguna eta tokia, eta nahitaezko salmentari edo emaitza hori ekarri duen prozesuari buruzko inguruabar nahikoak jakinarazpena jaso behar duten pertsonen interesak babesteko, prozesuaz arduratzen den agintaritza judizial edo administratiboaren iritziaren arabera.
- b) Nahitaezko salmenta egiteko eguna eta tokia ezin badira ziur zehaztu, nahitaezko salmentaren gutxi gorabeherako data eta aurreikusitako tokia jakinaraziko dira, bai eta aurreko paragrafoan adierazitako inguruabarrak ere. Hala eta guztiz ere, datu horiek jakiten direnean, nahitaezko salmentarako benetako eguna eta tokia jakinaraziko dira, salmentarako aurreikusitako data baino zazpi egun lehenago, gutxienez.

2. Jakinarazpena idatziz helaraziko zaie aurreko artikuluan adierazitako interesdunei, ezagutzen badira, Prozedura Zibilaren Legean edo administrazio-araudian ezarritako bitartekoak baliatuta –salmenta judizial edo administratiboa izatearen arabera, hurrenez hurren–, posta ziurtatua, bitarteko elektronikoak, edo hartu izana jasotzeko aukera ematen beste edozein bitarteko egoki erabilita, bai eta Espainiatik kanpoko helbidea duten pertsoneri jakinarazi behar bazaie ere.

Halaber, aplikatu beharreko hitzarmenetan xedatutako kasuetan, jakinarazpena egingo da estatu-eremuko bi egunkaritan argitaratutako iragarkien bidez; gainera, ediktuek txertatu ahal izango dira beste argitalpen batzuetan, nahitaezko salmentari ekingo dion agintaritza judizial edo administratiboak egoki iritiz gero.

483. artikulua. *Eskubide hobeko hirugarrengotzak.*

1. Itsas kreditu pribilegiatuen titularrek agertzeko eta eskubide hobeko hirugarrengotzak adierazteko aukera izango dute, Prozedura Zibilaren Lagearen 614.etik 620.era bitarteko artikuluetan aurreikusitako moduan eta bertan adierazitako ondorioak dituztela.

2. Aurretik xedatutakoa aplikatuko da, halaber, ontzi-hipoteka egikaritzeko edozein prozedura judizialean.

3. Premiamendu-prozedura administratiboan eskubide hobeko hirugarrengotzak jartzea arautuko da berariazko araudiko xedapenen arabera.

484. artikulua. *Nahitaezko salmentaren ondorioak.*

1. Ontziaren nahitaezko salmentaren ondorioz, inskribatutako hipoteka eta karga guztiak, hartzekodunen baimenarekin erosleak subrogatutakoak izan ezik, bai eta

ontziaren gaineko pribilejio guztiak eta beste edonolako kargak ere, ondoriorik gabe geratuko dira, eta hala badagokie, baliogabetzeko agindua eman beharko da.

2. Ez da aplikatuko Prozedura Zibilaren Legearen 666., 668.3, 670 eta 672. artikuluetan kargak baloratzeari eta deklaratzeari buruz eta karga eta zamei buruz xedatutakoa.

485. artikulua. *Pertsona edo erakunde espezializatuak ondasunak diru bihurtzea.*

Ontzien salmenta judizialean aplikatuko da Prozedura Zibilaren Legearen 641. artikuluan xedatutakoa.

486. artikulua. *Ontziaren enkantean edo zuzeneko salmentan eskuratutako zenbatekoaren xedea.*

1. Salmentaren emaitzarekin ordainduko dira, lehenik eta behin, epaiketa-kostuek eta prebentziozko enbargoak edo betearazteak eta horren ondorioz ontzia saltzeak sortutako gastuak. Kostu eta gastu horiek barnean hartzen dituzte, besteak beste, ontzia kontserbatzeko eta tripulazioa mantentzeko gastuak, soldadak eta beste zenbateko batzuk, eta itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruzko nazioarteko hitzarmenaren 4.1.a artikuluan aipatutako gastuak, prebentziozko enbargoaren unetik aurrera edo betearaztea hasitako unetik aurrera sortuak.

2. Soberakoa banatuko da itsas pribilegioei eta ontzi-hipotekei buruzko nazioarteko hitzarmenean xedatutakoaren arabera. Kreditu guztiak ordaindu ostean, saldoa geratuz gero, jabeari emango zaio eta nahieran transferitu ahal izango da.

IV. KAPITULUA

Itsas kredituen erantzukizuna mugatzeko prozedura

487. artikulua. *Eskumena.*

1. Erantzukizunaren mugaketa-funtsaren eraketaz arduratzeko eskumena izango du mugatzeko eskubidearen titularraren aurka aurkeztutako edozein erreklamazio mugagarriz arduratzen den merkataritza-arloko epailea.

2. Mugatzeko eskubidea espainiar organo judizialen aurrean eskatu nahi bada, atzerriko organo judizialen aurrean jarritako erreklamazioak direla-eta, Europar Batasuneko araudian eta aplikatu beharreko hitzarmenetan xedatutakoa beteko da.

488. artikulua. *Eskaria eta eratzeko epea.*

1. Prozedura zibil batean erreklamaturako erantzukizuna mugatzeko eskubidea eskatzen duen pertsona orok mugaketa-funtsa eratzeko izapidea hasi beharko du hamar eguneko epean, gehienez jota, eskaria egindako egunetik zenbatzen hasita.

2. Horretarako, funtsa eratzeko eskaera aurkeztuko du, lege honetan xedatutako moduan, erreklamazioaz arduratzen den epaitegi berean, eta hark izapidetuko du, auzi nagusitik bereizita.

489. artikulua. *Beste prozedura batzuetan eskatzea.*

1. Mugaketa prozedura judizial penal batean, administrazioarekiko auzien prozedura batean, lan-arloko prozedura batean, edo administrazio-prozedura batean alegatzen bada, toki bereko merkataritza-arloko epaitegian aurkeztuko da, eta lekukotza bidez egiaztatuko da zigor-arloko epaitegian, administrazioarekiko auzien epaitegian, lan-arloko epaitegian, edo administrazio-organoaren aurrean, aurreko artikuluan adierazitako epean.

Kasu hauetan, prozeduretan emandako epai edo ebazpen irmoak ez dira egikarigarriak izango, erregularki eraturako funtsaren kontura izan ezean.

2. Merkataritza-arloko epaitegi eskudunak izapidetuko du kasu honetan eskabidea, lege honetan xedatutakoaren arabera, eta aurreikusi gabeko alderdietan, hitzezko epaiketaren izapideen arabera.

490. artikulua. *Eskaeraren edukia.*

Mugaketa-funtsa eratzeko eskabidea idatziz aurkeztuko da, abokatuak eta prokuradoreak sinatuta. Idazkian jasoko dira eskatzen den mugaketari buruzko gertaera garrantzitsuak, honako dokumentu hauekin batera:

a) Egindako erreklamazioen izaeraren arabera, VII. tituluko III. kapituluan jasotako araei jarraituz kalkulaturako kalte-ordainaren gehienezko zenbatekoa, istripuaren egunetik eraturako egunera bitarteko legezko interesak erantsita, epaitegiaren kontuan sartu izana egiaztatzen duen agiria. Diru-sarreraren orde, epaitegiaren aldeko berme nahikoa eratu ahal izango da, Espainian jarduteko baimena duen finantza-erakunde batek emanda.

b) Tonaje-ziurtagiriaren kopia kautoa.

c) Istripua gertatutako unean ontzian zeuden tripulazioko kideen zerrenda.

d) Mugaketa izanez gero bidaiarien heriotzagatik edo lesioengatik egindako erreklamazioei buruzkoa, ontziaren baimenaren arabera gehienez garraia ditzakeen bidaiarien kopurua jasotzen duen egiaztagiria.

e) Ontziaren nabigagarritasun-ziurtagiriaren kopia kautoa.

f) Diru-agintaritzaren ziurtagiria, funtsa eratzeko unean igorpen-eskubidea euro bihurtzeari buruzkoa.

g) Mugaketaren zenbatekoaren kalkulua jasotzen duen dokumentua.

h) Mugaketari lotutako hartzekodunen zerrenda, helbidea adierazita, ezagutuz gero, bai eta haren erreklamazioaren titulua eta kalkulaturako zenbatekoa.

491. artikulua. *Onarpena eta zuzentzea.*

1. Epaileak autoa emango du eskabidea onartuz, aurreko baldintzak betetzen badira, eta bestela, bost eguneko epea emango dio eskatzaileari, hautemandako ez-egiteak zuzentzeko.

2. Epaileak eskabidea atzera bota dezake, adierazitako datuen arabera funtsaren zenbatekoa oker kalkulatu dela iritziz gero. Kasu horretan, zenbateko egokia adieraziko du eta bost eguneko epea emango du zuzentzeko.

492. artikulua. *Onartzeko eta ukatzeko autoak.*

1. Izapidetzea onartzeko autoan epaileak mugaketa-funtsa eratu dela deklaratu du, ondoren aurkez daitezkeen aurkaratzeen kalterik gabe.

2. Auto horren lekukotza titulu nahikoa izango da, istripu beraren ondorioz sortutako beste edozein prozedura judicial edo administratibotan, ontziaren gaineko edo mugatzeko eskubidearen titularraren jabetzako beste ondasun batzuen gaineko edonolako enbargoak edo kautelazko beste neurri batzuk altxatzea lortzeko. Ekintzen galera berbera gertatuko da kreditu beraren beste zordun batzuen aurrean, haien izenean funtsa eratu ostean.

3. Prozedura horiek dagokien izapidea jarraituko dute epaia eman arte, baina mugaketaren onuradun diren pertsonen aurkako egikaritzea metatu beharko da, nahitaez, funtsa osatzeko eta banatzeko espedientean.

4. Funtsaren eraketa ukatzen duen autoa errekurritu ahal izango da eskatzailearen apelazioaren bidez.

493. artikulua. *Komisario likidatzailearen izendapena.*

1. Aurreko artikuluan adierazitako autoan, epaitegiak komisario likidatzaile bat izendatzea erabakitzen du.

2. Interesdunek komisario likidatzailea errekusatu ahal izango dute, Prozedura Zibilaren Legean perituentzat ezarritako kausak adierazita.

3. Izendatutako perituak hiru eguneko epean onetsi beharko du kargua, epaitegian agertuta. Ordainsari eta gastuen ordain gisa, hartzekodunen artean azkenean banatutako funtsaren % 1eko zenbatekoa jasotzeko eskubidea izango du. Halaber, berehalako gastuetarako funtsen hornidura eskatu ahal izango du eta eskatzaileak ordaindu beharko du.

494. artikulua. *Zatiak eratzea eta behin-behineko banaketa.*

1. Komisario likidatzaileak hiru zati bereizi egingo ditu. Lehenengoa funtsaren egoera pasiboa arautzeko izango da, bigarrenak egoera aktiboari dagokion guztia hartuko du, eta hirugarrena banaketari dagokion zatia izango da.

2. Komisario likidatzaileak epaileari proposatu ahal izango dio, egoki iritziz gero, funtsaren zati baten behin-behineko banaketa. Epaileak onetsiz gero, komisario likidatzaileak ordainketa aurreratuak egin ahal izango ditu, kasu bakoitzean ezarritako mugen barruan, eta ordainketa horiek behin betiko banaketaren arabera dagokionaren kontura izango dira.

495. artikulua. *Egoeren eraketaren publizitatea.*

1. Funtsa eratuta dagoela deklaritzen duen autoa irmoa denean, komisario likidatzaileak eskatzailearen idazkian ageri diren hartzekodun guztiei eta geroago agertutako guztiei jakinaraziko die prozedura hasten dela, eta kreditua adierazteko eta prozeduran parte izateko eskubidea dutela.

2. Autoa Merkataritza Erregistroaren Aldizkari Ofizialean argitaratuko da, eta komisario likidatzaileak egoki iritziz gero, beste hedabide batzuetan.

3. Hartzekodunei, haien erreklamazio eta tituluei, dagozkien zenbatekoei eta multzoan sartzeari buruzko jakinarazpenak eta gainerako gorabeherak lehenengo zatian antolatuko dira.

4. Hartzekodunei hogeita hamar eguneko epea emango zaie tituluak edo kredituen egiaztagiriak aurkezteko. Epe horren halako bi izango dute bizilekua atzerrian dutenek. Komisario likidatzaileak egoki iritzitako dokumentazioa eskatu ahal izango dio hartzekodun bakoitzari, kreditua behar bezala egiaztatzeko.

496. artikulua. *Egoera pasiboa eratzeko autoa.*

1. Funtsaren eratzzaileak edo hartzekodunek aurkeztu ahal izango dituzte, komisario likidatzailearen aurrean, kredituen bidezkoasuna edo zenbatekoa aurkaratzea xede duten alegazioak. Halaber, egoera pasiboan txertatzea ez dela egoki alegatu ahal izango dute.

2. Komisario likidatzaileak txosten bat aurkeztuko dio epaitegiari, egoera pasiboan onartutako kreditu guztien zerrenda eta bakoitzaren behin-behineko edo behin betiko zenbatekoa adierazita, bai eta aurkaratzeak edo jasotako alegazioak eta hartutako erabakia justifikatzen duten arrazoiak ere. Txosten hori ikusi ostean, epaitegiak egoera pasiboaren osaera ebatziko du, auto bidez.

3. Auto hori berraztertzeke errekurtsioa jarri ahal izango dute interesdunek, eta erabakiaren aurkako apelazio-errekurtsioa jarri ahal izango da probintzia-auzitegiaren aurrean.

497. artikulua. *Egoera aktiboa eratzeko autoa.*

1. Funtsaren egoera aktiboari buruzko zatian jasoko dira hartzekodunek egindako aurkaratzeak, erantzukizuna mugatzeko eskubidearen bidezkoasunari buruzkoak edo funtsaren zenbatekoari eta formari buruzkoak, halakorik izanez gero. Aurkaratze horiek eskatzaileari helaraziko zaizkio, hogeitahiru eguneko epean alegazioak egin ditzan.

2. Aurkaratzeak hiru hilabeteko epean aurkeztu beharko dira, hartzekodun bakoitzari espediente helarazitako egunetik zenbatzen hasita, eta geroago aurkeztutakoak ez dira onartuko.

3. Azken epe hori igaro ostean, aurkaratzeak aurkeztuta edo aurkeztu gabe, komisario likidatzaileak epaileari helaraziko dio mugaketa-funtsaren baliozkotasunari eta zenbatekoari buruz egin duen txostena, bai eta aurkeztutako aurkaratzeei buruzkoa ere, eta bere iritzia justifikatzen duten arrazoiak.

4. Amaitzeko, epaileak funtsaren jatorriari eta zenbatekoari buruzko ebazpena emango du auto bidez, eta aurreko artikuluan aipatutako errekurtsio berberak jarri ahal izango dira.

498. artikulua. *Egoera aktiboaren osagarria.*

Aurreko artikuluan aipatutako autoan ezarritako funtsaren zenbatekoa izanez gero lehendik jarritako edo eraturako funtsaren zenbatekoarekin bat ez datorrena, azken hori osatu beharko du eskatzaileak, hamar eguneko epean, bai eta autoaren aurkako errekurtsioa jarri badu ere. Ez badu hala egiten, dagokion erantzukizuna mugatzeko eskubidea galduko du, eta hurrengo artikuluan aurreikusitako ondorioak izango ditu.

499. artikulua. *Mugaketa bidegabeagatik amaitzea.*

Ebazpen irmoaren bidez ezarriz gero erantzukizunaren mugaketa bidegabea dela, izapidea amaitu dela deklaratu du epaileak. Hala eta guztiz ere, hirurogei egunetz atxikiko da abala edo jarritako bermea, epaile eskudunaren aurrean egin daitezkeen erreklamazioak bermatzeko, eta lehendik aurkeztutako egikaritzea ere bermatze aldera.

500. artikulua. *Zatia eta banaketa-autoa.*

1. Funtsaren egoera aktibo eta pasiboa onesten dituzten autoak irmo direnean, komisario likidatzaileak banaketa-proposamen bat egingo du, lege honen VII. tituluaren aurreikusitakoaren arabera. Proposamen hori hartzekodunei jakinaraziko zaie, eta hogeiei eguneko epean aurkaratu ahal izango dute.

2. Epaitegiak, komisario likidatzailearen behin betiko txostena ikusita, ebazpena emango du, eta auto horren aurka berraztertzeo errekurtsioa eta apelazio-errekurtsioa jarri ahal izango dira.

X. TITULUA

Itsas zuzenbideko espediente jakin batzuen ziurtagiri publikoak

I. KAPITULUA

Xedapen orokorrak

501. artikulua. *Eskumena.*

Titulu honetan araututako espedienteen arduratzeko eskumena izango du interesdunek hautatuko duten notario batek, lege honetako xedapenei jarraituz.

502. artikulua. *Egun eta ordu baliodunak.*

Itsas zuzenbideari buruzko prozeduretan egun eta ordu guztiak baliodunak izango dira, salbuespenik gabe.

503. artikulua. *Gastuak.*

Titulu honetan araututako espedienteetan sortutako gastuak eskatzailearen kontura izango dira.

Perituen parte-hartzeagatik sortutako gastuak izango dira proposamengilearen kontura.

II. KAPITULUA

Itsas protesta eta bidaia-gorabeherak

504. artikulua. *Gorabeherak egiaztatzea.*

1. Aplikatu beharreko legediak eskatzen badu kapitainak, helmuga-portura iristean, bidaiaiko zenbait gorabehera adierazteko, Itsas Kapitaintzaren aurrean egin beharko du, legean xedatutakoaren arabera, eta atzerriko herrialde bat izanez gero, espainiar kontsularen aurrean.

Halaber, espediente hori erabili ahal izango da gertakariak egiaztatzeko, kapitainak egoki iritzi gero.

2. Hogeita lau orduko epean, helmuga-portura iritsitako unetik zenbatzen hasita, gertatutako gorabeherak jasotzen dituzten nabigazio-egunkariaren eta aktaren zatien kopia aurkeztu beharko du kapitainak, bai eta helmuga-portuaren aurreko lehorreratze-portuan izapidetutako gorabeheren protestari buruzko eginbidearen kopia ere, hala badagokio. Halaber, protesta-aktaren kopia bana eman beharko die gertaeretan parte hartutako interesdun guztiei, ezagunak badira; eta egoki izanez gero, kopia konpultsatu bat aurkeztuko du ezinbestean 187. artikuluan aurreikusitako kasuan.

505. artikulua. *Peritu-tasazioa.*

1. Notarioak aztertu beharko ditu, interesdunek eskatuta, ontzia eta garraiatzen dituen salgaiak. Halaber, sortutako kalteen tasazioa egiteko agindua emango du.

Aurreko eginbideak gauzatzeko, aktaren edo akten sinatzaileen, interesdunen eta kontsignatarioen adierazpenak jasoko ditu notarioak, bertan bizi badira edo tokian ordezkaria badute.

2. Kapitainak eta interesdunek edo kontsignatarioek adostuta izendatutako peritu batek kalteen balioespena egingo du, eta adostasunik ez badago, notarioak egingo du.

III. KAPITULUA

Matxura handiaren likidazioa

506. artikulua. *Espedientearen xedea eta legitimatzea.*

Itsas bidaia bateko interesdunek matxura handia likidatzeko akordiorik lortzen ez badute, haietako edozeinek notario batengana jo ahal izango du, ondorengo artikuluetan arautzen den espedientea izapidetzea eskatzeko.

507. artikulua. *Eskaera eta interesdunei dei egitea.*

1. Matxura lodia likidatzeko espedientea eskatzeko idazkian adierazi beharko da gertatutako jazoera et inguruabarren zerrenda, sortutako gastu eta kalteak, eta eskabidea justifikatzen duten dokumentuak, bai eta interesdunen izenen zerrenda ere.

2. Eskabidea onartu ostean, notarioak itsas bidaiari, ontzian edo kargan interesa duten guztiei jakinaraziko die, eta espedientearen izapidetan esku hartzeko eskubidea jakinaraziko die.

508. artikulua. *Likidatzailearen izendapena eta esku hartzea.*

1. Notarioak likidatzaile bat izendatuko du, likidazioa egiteko.
2. Notarioak zentzuzko epea jarriko dio likidatzaileari, likidazioa prestatzeko. Kasuaren zailtasunaren arabera ezarriko da epe hori, eta ezingo da izan lau hilabetetik gorakoa, kausa arrazoituren bat izan ezean, likidatzaileak berak eskatuta. Interesdun guztiek likidatzaile izendatuak eskatutako laguntza eman beharko dute, informazioari eta dokumentazioari dagokionez.
3. Likidatzaileak matxura handiaren likidazioa edo likidazioaren bidez kotasanari buruzko irizpen negatiboa aurkeztu ostean, notarioak interesdunei adieraziko die, eta haiek adostasuna agertu ala aurkaratu ahal izango dute hurrengo hogeita hamar eguneko epean.

509. artikulua. *Aurkaratzeak.*

Adostasunak edo aurkaratzeak jasota, notarioak likidatzaileari helaraziko dizkio. Likidatzaileak haien bidez kotasanari buruzko irizpen funtsatua eman beharko du, hogeita hamar eguneko epean, bai eta proposatzen dituen jatorrizko likidazioaren aldaketak ere, halakorik balego.

510. artikulua. *Likidazioa onartzea eta errekurtsua.*

1. Notarioak, interesdunen idazkiak eta likidatzailearen irizpena ikusita, ebazpen zioduna emango du, likidazioa onesteko, aldatzeko edo atzera botatzeko.
2. Ebazpen horren aurkako errekurtsua aurkeztu ahal izango da merkataritza-arloko epaitegi eskudunaren aurrean, etete-ondorioak dituela. Kasu horretan, errekurtsua onartuz gero, idazkari judizialak beste likidatzaile bat izendatuko du, likidazioa egin dezan 508. artikuluan adierazitako modu eta epeen arabera. Interesdunen aurkaratzeak jaso ostean, edo hogeita hamar eguneko epea igaro ondoren, likidazioa jakinarazi zitzaizen egunetik zenbatzen hasita, idazkari judizialak ahozko judizio-ikustaldirako deialdia egingo du.

511. artikulua. *Egikaritzea.*

Ebazpen irmoa titulu nahikoa izango da erabakian adierazitako ekarpena hamabost eguneko epean ordaintzen ez dutenen aurkako egikaritzeari ekiteko, bai eta betebeharra bermatu zutenen aurka egiteko ere, emandako bermearen mugen barruan.

IV. KAPITULUA

Itsas garraioan salgai eta bagajeak gordetzea eta saltzea

512. artikulua. *Aplikazio-eremua eta legitimazioa.*

Kapitulu honetan jasotako xedapenak aplikatuko dira pleitamendu-kontratuari aplikatu beharreko legeak garraiolaria ahalduz duenean salgai eta bagaje garraiatuak gordetzeko eta saltzeko eskaera egiteko, hartzaileak pleita, pasaia edo garraioari lotutako gastuak ordaintzen ez dituen kasuetan, edo garraiatutako gauzak jasotzera agertzen ez denean, bai eta garraioa burutu ezin denean ere, bidaian gertatutako ezusteko baten ondorioz jarraitzea ezinezkoa, legez kontrakoa edo debekatua izanez gero.

513. artikulua. *Eskabidea.*

1. Gordetzeko eta saltzeko eskabidean argi eta garbi adieraziko dira honako datu hauek:
 - a) Zer garraio den, ontziratze-agiriaren edo pasaia-tituluaren kopia erantsita.
 - b) Hartzailearen identitatea, ezagutzen bada.

c) Erreklamaturako pleita, pasaia edo gastuak.
d) Gordetzea eskaturako salgai motaren deskribapena edo kopurua, eta haien gutxi gorabeherako balioa.

e) Eskabidearen oinarria, ez ordaintzeagatik edo salgaiak ez hartzeagatik.

2. Gordetzea eskatu duenak Prozedura Zibilaren Legearen 626. artikuluan aipatzen diren pertsona edo erakundeak proposatuko ditu.

3. Garraioa amaitzeko eragozpena bidaian gertatutako ezusteko baten ondorio bada, eta horren ondorioz jarraitzea ezinezkoa, legez kontrakoa edo debekatua izanez gero, gertaera horren agiri sinesgarria aurkeztu beharko da.

514. artikulua. *Prozedura.*

1. Eskabidea izapidetzea onartuz gero, notarioak berehala ordaintzeko eskatuko dio aurkeztutako tituluan salgaien edo bagajeen hartzaile gisa ageri denari. Titulu izenduna ez bada ez da eskaerarik egingo, eskatzaileak berariaz eskatu ezean, horretarako pertsona zehatz bat izendatuta.

2. Hartzailea ez bada aurkitzen, edo errekerimendua egin eta errekerituak ordaintzen ez badu edo berme nahikoa jartzen ez badu errekerimendu-ekitaldian edo ondorengo berrogeita zortzi orduetan, salgaiak edo bagajeak gordetzea erabakiko du notarioak.

3. Gorde eta gordailuzaina izendatu ostean, notarioak erabakiko du adierazitako gauzen tasazioa eta salmenta egitea, pertsona edo erakunde espezializatu baten bidez, edo enkante publikoan.

Gordetako gauzen salmentara joko da, halaber, hondatzeko arriskuan daudenean, bai eta haien egoera edo beste inguruabar batzuk direla-eta kontserbatzeko edo zaintzeko gastuak proportziorik gabeak izanez gero.

4. Salmentaren ondorioz eskuratutako zenbatekoarekin ordainduko dira, lehenik eta behin, gordetzeak eta enkantea egiteak sortutako gastuak, eta geldikina eskatzaileari emango zaio, erreklamaturako pleitaren edo gastuen ordainetan eta muga horretaraino.

515. artikulua. *Ordainketari aurka egitea.*

1. Salgaien edo bagajeen titularrak errekerimendu-ekitaldian edo ondorengo berrogeita zortzi orduetan ordainketari aurka egiten diola adieraziz gero, geldikina gordeko da, dagokion epaiketa egin arte. Kasu horretan, titularrak demanda jarri beharko du, edo beste nolabait hasi beharko du prozedura judiziala edo arbitraje-prozedura auzitegi eskudunaren aurrean. Espainiako auzitegi baten aurrean jarriz gero, hogeit eguneko epea izango du horretarako, eta atzerriko auzitegi batean jarriz gero, hogeita hamar eguneko epea, bi kasuetan ere aurka egitea adierazitako egunetik zenbatzen hasita.

Ezarritako epean demanda jarri ez bada, notarioak geldikina entregatuko dio eskatzaileari, aurreko artikulua 4. paragrafoan ezarritakoari jarraituz.

2. Gordetzea saihestu bada, edo altxatu bada, hartzaileak berme nahikoa jarrita, hark bere demanda aurkeztu beharko du aurreko paragrafoan ezarritako epean, eraturako unetik zenbatzen hasita. Hala egin ezean, notarioak erabakiko du erreklamaturako zenbatekoa ordaintzea, ezarritako bermearen kontura.

V. KAPITULUA

Ontziratze-agiria galtzeari, osteari edo hondatzeari buruzko espedientea

516. artikulua. *Notario eskuduna.*

Kapitulu honetan araututako espedienteaz arduratzeko eskuduna izango da ontziratze-agirian salgaiak entregatzeko adierazitako helmugan egoitza duen notarioa.

517. artikulua. *Edukitzaille gabetuaren errekerimendua.*

1. Ontziratze-agiria galdu, ostu edo hondatuz gero, hura gabe geratutako edukitzaileak notario eskudunarengana jo beharko du, eta errekerimendua egingo dio, garraiolariari eska diezaion salgaiak hirugarren bati ez emateko, hartara titulua amortiza dadin eta desagertutako ontziratze-agiriaren titularra dela aitortu dadin.

2. Edukitzaile gabetuak bere eskubideari eusteko ekintza guztiak egin ahal izango ditu. Halaber, garraiolariak garraiatutako salgaiak jaso ahal izango ditu helmugara iritsi ostean, baldin eta notarioaren aurrean kausioa eginez gero, jasotako salgaien balioaren pareko zenbatekoagatik.

518. artikulua. *Errekerimenduaren edukia.*

Edukitzaille gabetuak notarioari egindako errekerimenduan adierazi beharko ditu 248. artikuluan aipatutako edukiak, bai eta zer-nolako egoeran egin zen edukitzaile eta zer inguruabarretan gertatu zen gabetzea. Halaber, eskura dituen frogak-elementuak erantsi beharko ditu, bere eskubidea funtsatzeko baliagarriak izan daitezkeen beste batzuk proposatzeaz gainera.

519. artikulua. *Errekerimendua eta alegazioak helaraztea.*

Errekerimendua onartu ostean, notarioak akta bidez jakinaraziko dio garraiolariari, eta eskatuko dio hirugarren batek salgaiak erreklamatzuz gero, atxikitzeari ekin diezaiola, eta horren guztiaren berri eman diezaiola notarioari. Karga-ontziratzaileari jakinarazpen berdina egingo zaio, eta hala badagokio, endosu-emaileei ere, endosu-emailea edukitzailea bera izan ezean, eta haien bizilekua ezagutzen denean. Guztiak notarioaren aurrean egin ahal izango dituzte egoki irizitako alegazioak, ondorengo hamar egunetan.

520. artikulua. *Errekerimendua argitaratzea eta largestea.*

1. Notarioak, eskatutako ikerketak eta gertakarien egiazkotasunari buruz eta edukitzaile gabetuaren eskubideari buruz egoki irizitako azterketak egin ostean, aurreko artikuluan adierazitako epearen barruan, jasotako errekerimendua berehala argitaratu du Estatuko Aldizkari Ofizialaren dagokion atalean, eta hilabeteko epea jarriko du, argitaratutako egunetik zenbatzen hasita, titularen edukitzaileak agertzeko eta aurka egiteko aukera izan dezan.

2. Egindako ikerketen edo interesdunen alegazioen ondorioz nabarmen agerian geratuz gero errekerimendua funtsgabea dela, notarioak espedientea amaitu ahal izango du, argitaratu gabe. Horrenbestez, garraiolariari eskatutakoa ondorioz gabe geratuko da, eta errekeritzaileari kausioa itzuliko zaio, salgaiak lehengoratu baditu.

3. Hirugarren bat aurkeztuz gero salgaiak erreklamatzuz eta bere eskubidea dokumentu bidez egiaztatuta, garraiolariak notarioari jakinaraziko dio. Notarioak espedientean sartuko du erreklamazio hori, bai eta dokumentu bidezko justifikazioa ere, eta bi hilabetez etenda geratuko da espedientea, ostutako edo galdutako ontziratze-agiria amortizatzeko akta baimentzeko aukerarik gabe. Bi hilabete igaro ostean hirugarrenak egiaztatu ez badu bere uzia egikaritzeko demanda judiziala onartu dela, notarioak espedientea izapidetzen jarraituko du.

Hirugarrenak egiaztatu badu bere demanda judiziala onartu dela, notarioak espedientea amaitu dela deklaratu du, amortizazioa baimendu gabe.

521. artikulua. *Ontziratze-agiriaren amortizazioa.*

Errekerimendua argitaratu ondoren hilabete bat igaroz gero, inork aurka egin gabe, notarioak nabaritasun-akta bidez adieraziko du titularen amortizazioa, eta errekeritzaileari aitortuko zaio haren titularra dela.

Ontziratze-agiriaren amortizazioa deklaratu ostean, agiri horrek ez du inolako eraginikortasunik izango. Halaber, edukitzaile desjabetuaren eskubidea aitortu ondoren,

hala badagokio, hark kendu ahal izango du egindako kauzioa, edo garraiolariari exijitu ahal izango dio salgaiak berehala entregatzeko, gordetzeko sortutako gastuak ordaindu ostean.

522. artikulua. *Ontziratze-agiriaren errebindikaezintasuna eta kalte eta galeren ekintzak.*

Kapitulu honetan ezarritakoa ulertuko da 254. artikuluan xedatutakoaren kalterik gabe.

VI. KAPITULUA

Aldatuta edo matxuratuta dauden merkataritza-salgaiak besterentzea

523. artikulua. *Aplikazio-eremua.*

Ontzi baten karga osatzen duten gauzak aldatuta, matxuratuta edo matxuratzeko arrisku handian badaude, eta salgaiak zaintzeko arduradunak ez badu lortu haien titularraren jarraibiderik, notario bati eskatu beharko dio enkante publikoan edo pertsona zein erakunde espezializatu baten bidez saltzeko baimena.

524. artikulua. *Peritu-balorazioa. Gauzen salmenta.*

Saldu behar diren gauzen kopurua eta mota adierazten dituen eskabidea aurkeztu ostean, notarioak peritu bat izendatuko du, salgaiak ikuska ditzan.

Salgaien egoeraren peritu-deklarazioak egiaztatuta, notarioak beharrezkotzat joz gero, pertsona edo erakunde espezializatu bati tasazioa egiteko eta saltzeko agindua emango dio, edo adierazitako gauzak enkante publikoan emango dira. Lortutako prezioarekin ordainduko dira, lehenik eta behin, notarioaren eta perituaren gastuak, eta geldikina salgaien titularrari emango zaio.

Lehenengo xedapen gehigarria. *Zenbatekoak eguneratzea eta berme-mekanismo alternatiboak.*

1. Gobernuari baimena emango zaio, 399.2 artikuluan ezarritako kalte-ordainen gehienezko zenbatekoak berrikusteko.

2. Aurreko 282., 283., 299., 334. eta 398. artikuluetako erantzukizun-arauetan aipatutako hitzarmenetako zenbatekoen berrikuspenak bidezkoak izango dira soilik aplikatu beharreko nazioarteko hitzarmenetan egindako aldaketen ondorioz.

3. Gobernuak ezarri ahal izango ditu 300., 389. eta 464. artikuluetan xedatutako derrigorrezko aseguruaren ordezkoko berme-mekanismo alternatiboak eratzeko baldintzak.

Bigarren xedapen gehigarria. *Salbamenduen eta atoiaren sariak eta ordainak erabakitzeako organo eskudunak.*

Salbamenduen sariak eta halabeharrezko atoiaren ordainei buruzko ekintzez arduratuko diren Armadako organo eskudunak Itsas Arbitraje Batzordea eta itsas arbitrajeen auditoreak izango dira.

Haien osaera, araubide juridikoa, lurralde-eremua eta funtzionamendurako behar diren gainerako alderdiak erregelamendu bidez ezarriko dira.

Prozedura horietan interesa dutenek Armadaren aipatutako organoetara jo dezakete, edota jurisdikzio zibil arruntera.

Interesatuaren arteko adostasunik ezean, jurisdikzio zibil arrunta gailenduko da, Prozedura Zibilaren Legean aurreikusitako hitzezko edo deklarazioko prozedura arruntaren arabera gauzatuko dena, erreklamaturako zenbatekoaren arabera dagokionari jarraituz.

Hirugarren xedapen gehigarria. *Kontratazio elektronikoa.*

1. Teknika informatiko elektronikoa eta telematikoak baliatzeari dagokionez, lege honetan aipatutako kontratuak egiteari dagokionez, eta haiekin lotutako komunikazioei dagokionez, honako lege hauetan xedatutakoa beteko da: uztailaren 11ko 34/2002 Legea, informazio-gizartearen eta merkataritza elektronikoen zerbitzuei buruzkoa; abenduaren 19ko 59/2003 Legea, sinadura elektronikoa buruzkoa; lege hau; eta Europar Batasuneko Zuzenbidea.

2. Alderdiak adostu ahal izango dute, edozein unetan, kontratu-dokumentuaren euskarria aldatzea. Kasu horretan, ondorengo dokumentu guztietan gertatutako aldaketaren berri emango da, modu egokian, bai eta aldaketa horren iraupena ere, hala badagokio.

Laugarren xedapen gehigarria. *Azaroaren 16ko 1/2007 Legegintzako Errege Dekretu bidez onartutako Kontsumitzaile eta Erabiltzaileen Defentsarako Lege Orokorren eta beste lege osagarri batzuen testu bateginako ekintzak.*

Lege honen II. tituluko VI. kapituluan salmenta-kontratuarentzat aurreikusten diren ekintzen egikaritzea bateraezina izango da ondasuna eta kontratua bat ez etortzearen ondorioz sortutako ekintzen egikaritzearekin. Ekintza horiek aurreikusita daude Kontsumitzaile eta Erabiltzaileen Defentsarako Lege Orokorren eta beste lege osagarri batzuen testu bateginaren Bigarren Liburuaren V. tituluan.

Bosgarren xedapen gehigarria. *Kontsumitzaileekin sortutako gatazkak konpontzeko sistema alternatiboak.*

Lege honen bidez araututako kontratuei dagokienez, alderdietako bat kontsumitzailea denean, Kontsumitzaile eta Erabiltzaileen Defentsarako Lege Orokorren eta beste lege osagarri batzuen testu bateginak, azaroaren 16ko 1/2007 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onetsiak, xedatutakoari jarraituz, kontratuko alderdiak nahi izanez gero, haien arteko gatazkak kontsumoko arbitraje-sistemaren mende edo Europako Batzordeak sistema horiei buruz argitaratzen duen zerrendan gatazkak epaiketaz kanpo ebazteko beste sistema batzuen mende jarri ahal izango dituzte, kontsumo-araudian ezarritako printzipioak errespetatuz gero.

Seigarren xedapen gehigarria. *Espainiar gerraontziak.*

3.3 artikuluan aurreikusitakoaren arabera, espainiar gerraontzien komandanteak Armadako kideak dira.

Defentsa Ministerioak Armadako ontzien zerrenda ofiziala erregulatuko du.

Zazpigarren xedapen gehigarria. *Plataforma kontinental.*

Espainiar plataforma kontinentalaren gaineko eskubide subiranoak eta plataforma hori berrehun itsas milien mugatik haratago zabaltzeko aukerak arautuko dira Itsas Zuzenbideari buruzko Nazio Batuen Konbentzioak, 1982ko abenduaren 10ean Montego Bayn sinatuak, xedatutakoaren arabera, bai eta Espainian indarrean dauden gainerako nazioarteko hitzarmenen arabera eta nazioarteko hitzarmen horiei jarraituz emandako barne-zuzenbideko arauen arabera ere.

Zortzigarren xedapen gehigarria. *Ontzi historikoak eta erreplikak.*

1. Ontzi handi eta txiki historikoak eta haien erreproduzio bereziak matrikula eta bandera har dezakete berriazko erregistro batean, Gobernuak erregelamendu bidez xedatutakoaren arabera. Erregelamendu horrek ezarriko du, halaber, ontzi handi eta itsasontzi txiki horiek bete beharreko egiaztatze- eta ikuskapen-araubide sinplifikatua.

2. Espainiako ondare historikoaren ondasun higigarrien inbentario orokorrean dauden ontzi handi eta itsasontzi txikiak, interes kulturalako ondasun deklaratu direnak, eta interes berezia dutenak, garrantzi handiko pertsona batenak izan zirelako edo gertaera historiko garrantzitsu batean parte hartu zutelako, aurreko paragrafoan aipatutako erregistroan inskribatzeaz gainera, araubide fiskal berezia izango dute eta portu-tasetan salbuespenak aplikatuko zaizkie, Gobernuak erregelamendu bidez xedatutakoaren arabera, ondare historikoari buruzko legedian aitortutako sustapen- eta babes-tresnak baliatuta.

Bederatzigarren xedapen gehigarria. *Aireko nabigazioaren alorreko xedapen bereziak.*

1. Lege hau ez zaie aplikatuko ur gainean dauden aireontziei, ez eta haiei lotutako langile eta bitartekoei ere; izan ere, legedi aeronautikoan eta gaiari buruzko nazioarteko hitzarmenetan ezarritakoaren arabera arautuko dira, ondorio guztietarako. Hori guztia aireontziek itsasoan giza bizia segurtatzeko nazioarteko hitzarmena (SOLAS 74/78) eta itsasoan abordatzeak prebenitzeko nazioarteko erregelamendua (COLREG-72) betetzearen kalterik gabe, ur gainean daudenean aplikatu beharrekoari dagokionez.

2. Subiranotasun nazionalako eremuetan, Itsas Administrazioarekin alde aurretik adostuta, Sustapen Ministerioak edo Defentsa Ministerioak, dagokionaren arabera, aire-nabigaziorako berariaz erreserbatutako eremuak ezarri ahal izango ditu. Eremu horiek arautuko dira legedi aeronautikoan xedatutakoaren arabera, bai eta itsas segurtasunaren eta kutsaduraren aurkako borrokaren alorreko araudiaren arabera ere, abiazio zibil edo militarreko agintaritzen kontrolpean, itsasoratzeari edo aireratzeari eta aireontziak kontrolatzeari dagokionez. Eremu horiek balizatuko dira, beharrezkoa izanez gero, Itsas Seinaleen Nazioarteko Elkartearen irizpideen arabera.

3. Erregelamendu bidez ezarriko dira, Itsas Administrazio eskudunarekiko koordinazioa erregulatzeke beharrezko xedapenak, arlo hauek aintzat hartuta: aireontzien zirkulazioa aire-nabigaziorako erreserbatutako eremutik kanpo; eremu horiek balizatzea, Itsas Seinaleen Nazioarteko Elkartearen irizpideen arabera; irrati-komunikaziorako sistemen erabilera; eta aireontzi horien tripulazioei eskatu beharreko betekizunak.

Hamargarren xedapen gehigarria. *Notarioen eta erregistroen tarifak.*

Gobernuak onetsiko ditu notarioen, jabetza-erregistratzaileen eta merkataritzako erregistratzaileen esku-hartzei dagozkien tarifak, Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atalean ontzi handiak, itsasontzi txikiak eta itsas artefaktuak inskribatzeko.

Lehenengo xedapen iragankorra. *Izapidetzen ari diren salbamendu-, atoi-, aurkikuntza- eta erauzte-espeditentak.*

Lege hau indarrean jartzean, itsasoko sorospenen, salbamenduen, atoi, aurkikuntzen eta erauzteen alorrean izapidetzen ari diren espeditentak erregulatuko dira, amaitu arte, abenduaren 24ko 60/1962 Legeak, sorospen, salbamendu, atoi, aurkikuntza eta erauzteei buruzkoak, jasotako xedapenen arabera.

Itsas Arbitraje Batzordea eta itsas arbitrajeen auditoreak eratu arte, Itsas Auzitegi Nagusiak eta Itsas Epaitegi Iraunkorrek egungo funtzioak beteko dituzte, abenduaren 24ko 60/1962 Legeak, sorospen, salbamendu, atoi, aurkikuntza eta erauzteei buruzkoak, jasotako xedapenen arabera.

Bigarren xedapen iragankorra. *Ontzi-entitateen erregimena, tonajearen arabera.*

4/2004 Legegintzako Errege Dekretuak, martxoaren 5koa, Sozietateen gaineko Zergaren Legearen testu bategina onesten duenak, VII. tituluko XVII. kapituluaren araututako ontzi-entitateen tonajearen araberako araubidea aplikatzeko ondorioetarako, lege honetan ezarritako definizioak eta gainerako kontzeptuak aplikatuko zaizkie indarrean jarri ondoren aurkeztutako eskabideei.

Xedapen indargabetzaile bakarra. *Arauk indargabetzea.*

Lege hau indarrean jartzen denean, indarrik gabe geratuko dira horren aurka doazen maila bereko edo txikiagoko xedapen guztiak, eta nolahi ere, honako hauek:

- a) 1881eko Prozedura Zibilaren Legearen 2131.etik 2161.era bitarteko eta 2168.etik 2174.era bitarteko artikulua.
- b) 1882ko Prozedura Kriminalaren Legearen 561. artikulua lehengo paragrafoa.
- c) Merkataritzako Kodearen (1885eko abuztuaren 22ko Errege Dekretua) III. liburua, 19.3 artikulua eta 951.etik 954.era bitarteko artikulua.
- d) 1949ko abenduaren 22ko Legea, merkataritza-ontzietan ontziratze-agirientzako arauak bateratzeari buruzkoa.
- e) Ontzien gaineko hipotekaren Legea, 1893ko abuztuaren 21ekoa.
- f) Abenduaren 24ko 60/1962 Legea, sorospen, salbamendu, atoi, aurkikuntza eta erauzteei buruzkoak, jasotako xedapenen arabera, II. tituluko xedapenak izan ezik, indarrean jarraituko baitute, erregelamendu bidezko arau gisa.
- g) Urtarrilaren 1eko 1/2000 Legeak, Prozedura Zibilari buruzkoak, azken xedapenetako hogeita seigarrenean jasotakoa.
- h) Estatuko portuei eta merkataritzako ontzidiari buruzko Legearen testu bateginak, irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onetsiak, 261. eta 262. artikuluetan, eta 263. artikulua f) idatz-zatian xedatutakoa.
- i) Azaroaren 24ko 27/1992 Legeak, estatuko portuei eta merkataritza-ontziei buruzkoak, xedapen iragankorretako hamargarrenean xedatutakoa.

Azken xedapenetako lehenengoa. *Rotterdameko Arauk.*

Salgaiak erabat edo partzialki itsasoz garraiatzeko nazioarteko kontratuari buruz Nazio Batuek egindako hitzarmena, 2009ko irailaren 23an sinatua (Rotterdameko Arauk), indarrean jarri gero, Gobernuak Gorte Nagusiei helaraziko die lege honetan egin beharreko aldaketak sartzeko lege-proiektu bat.

Azken xedapenetako bigarrena. *Urtarrilaren 7ko 1/2000 Legea, Prozedura Zibilarena, aldatzea.*

Bat. Prozedura Zibilaren Legearen 681. artikulua 2. paragrafoa honela gelditzen da idatzita:

«2. Ontzien gaineko hipotekarekin bermatutako zorren ordainketa erreklamatzeko bada, aurreko paragrafoan xedatutakoa egikaritu da soilik Itsas Nabigazio Legearen 140. artikulua a) eta e) idatz-zatietan deskribatutako kasuetan.

Aipatutako artikulua c) eta d) idatz-zatietan adierazitako kasuetan ekintza egikaritu ahal izango da soilik ontziaren benetako egoera alde aurretik egiaztatuta, administrazio eskudunak emandako egiaztagirien bidez; b) idatz-zatiaren kasuan, berriz, konkurtsoa adierazten duen betearazpen-aginduaren lekukotza aurkeztu beharko da.»

Bi. Prozedura Zibilaren Legearen 685. artikulua 3. paragrafoa honela gelditzen da idatzita:

«3. Kapitulu honetan araututako prozeduraren ondorioetarako, betearazpena agintzeko titulu nahikoa da, Itsas Nabigazio Legearen 128. artikuluan xedatutakoari jarraituz, ontzi-hipoteka eratzeko agiri pribatua Ondasun Higigarrien Erregistroan inskribatzea.»

Azken xedapenetako hirugarrena. *Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen testu bategina, irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onetsitakoa, aldatzea.*

Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen testu bateginean, irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onetsitakoan, aldaketa hauek egin dira:

Bat. Legearen 26. artikuluko j) idatz-zatia aldatu da, eta aurrerantzean honela geratuko da idatzita:

«j) Portuaren eremuan kontrolatzea salgai arriskutsuen onarpenean, manipulazioan eta biltegitratzean eragina duen araudia betetzen dela, bai eta ekintza terrorista eta antisozialen aurrean babesteko segurtasun- eta babes-sistemak, suteen aurkakoak, eta larrialdiak prebenitzeko eta kontrolatzeko sistemak ere, babes zibilari eta itsas kutsaduraren aurkako borrokari buruzko araudian ezarritakoaren arabera, Herri-administrazioen beste organo batzuei dagozkien eskumenen kalterik gabe, eta babes zibilaren, suteen prebentzio eta itzalketan eta salbamenduan administrazio eskudunekin lankidetzan jardutea.»

Bi. Aldatu egin da 62. artikulua 3. paragrafoa, eta honela geratu da idatzita:

«3. Portu Agintaritzak izango dira kudeatzen dituzten portuetako zerbitzugunean kutsadura-larrialdiak prebenitzeko eta kontrolatzeko erakunde eskudunak, eta gertatzen diren kutsadurak garbitzeko eta kontrolatzeko ardura izango dute».

Hiru. Legearen 106. artikuluko f) idatz-zatia aldatu da, eta honela geratu da idatzita:

«f) Lehorreko eta uretako gunek erkideen ohiko garbiketa egiteko zerbitzua. Garbiketa-zerbitzu honetan ez da sartzen kaien eta zabalguneen garbiketa, salgaiak gordetzeko eta manipulatzeko eragiketen ondorioz».

Lau. Legearen 263. artikuluko b) idatz-zatia aldatu da, eta honela geratu da idatzita:

«b) Itsasoan giza bizitzaren salbamendua, bai eta itsasoko uren garbiketa eta itsas ingurune kutsaduraren aurkako borroka ere, kutsadura hori Espainiak subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa duen eremuetan sortuz gero horretarako egokiak izan daitezkeen neurriak hartuta, eta bereziki, lege honen 310.2 artikulua d) idatz-zatian aipatutakoak, eta 264. artikuluko plan nahiz programek ezarritakoaren arabera jardutea, lurretik egindako isurketetan autonomia-erkidegoei esleitutako eskumenen kalterik gabe».

Bost. 265. artikuluar 10. paragrafoa gehitu zaio, eta honela idatzita geratu da:

«10. Ikerketa-prozedura orotan errespetatu beharko dira, salbuespenik gabe, itsas gizon-emakumeen eskubideak, itsas istripuetan itsas gizon-emakumeak tratatzeko zuzentzaruen arabera».

Sei. Legearen 266.4. artikuluko g) idatz-zatia aldatu da, eta honela geratu da idatzita:

«g) Eta, oro har, nabigazioari, itsas segurtasunari, salbamenduari eta itsas ingurune kutsaduraren aurkako borrokari lotutako eginkizun oro, Espainiak subiranotasuna, eskubide subiranoak edo jurisdikzioa duen eremuetako uretan, portuetako zerbitzugunean gertatutako kutsadura-kasuetan izan ezik. Azken kasu horietan Portu Agintaritzaren ardura da, eta horrelakoetan lankidetzan jardutea berezia izango dute».

Zazpi. Hogeita hamalagarren xedapen gehigarria erantsi zaio:

«Hogeita hamalagarren xedapen gehigarria. *Aseguru-ziurtagiria edo istripu-kasuetan bidaiariak itsasoz garraiatzearen erantzukizun zibilari buruzko beste finantza-berme bat egitearen tasa.*

1. Tasaren zergapeko egitatea da aseguru-ziurtagiria edo istripu-kasuetan bidaiariak itsasoz garraiatzearen erantzukizun zibilari buruzko beste finantza-berme bat egiteko zerbitzuak ematea.

2. Tasaren sortzapena gertatuko da zerbitzua eragiten duen eskaera egiten den unean, eta ez da izapidetuko dagokion ordainketa egin ezean.

3. Tasaren subjektu pasiboak izango dira zerga-egitatea osatzen duten zerbitzuak ematea eskatzen duten pertsona fisiko edo juridikoak.

4. Tasa 120,00 eurokoa da. Zenbateko hori aldatu ahal izango da Estatuaren Aurrekontu Orokorrei buruzko Legearen bitartez.

5. Tasa eskudirutan ordainduko da, Ogasun eta Herri Administrazioen Ministerioak baimendutako gordailu-erakundean, eta ordainketa horri aplikatuko zaio Zerga-bilketako Erregelamendu Orokorrean, uztailaren 29ko 939/2005 Errege Dekretuaren bidez onetsian, xedatutakoa.

6. Tasa kudeatuko du Merkataritzako Ontzidiaren Zuzendaritza Nagusiak, Sustapen Ministerioaren mende izango denak».

Zortzi. Hogeita hamabosgarren xedapen gehigarria erantsi zaio:

«Hogeita hamabosgarren xedapen gehigarria. *Tasen zenbatekoak eguneratzea.*

Lege honen Bigarren Liburuko IV. tituluaren araututako tasen zenbatekoak aldatu ahal izango dira Estatuaren Aurrekontu Orokorrei buruzko Legearen bitartez».

Azken xedapenetako laugarrena. *Abenduaren 29ko 14/2000 Legea, zerga-, administrazio- eta gizarte-neurriei buruzkoa, aldatzea.*

Aldatu egin da zerga-, administrazio- eta gizarte-alorreko neurri fiskalei buruzko abenduaren 29ko 14/2000 Legearen 12. artikulua bosgarren paragrafoa, eta honela gelditu da idatzita:

«Bost. Tasa eskudirutan ordainduko da, Ogasun eta Herri Administrazioen Ministerioak baimendutako gordailu-erakundean, autolikidazio gisa, edo Administrazioak aurkeztutako likidazioaren arabera, eta aplikatuko zaio Zerga-bilketako Erregelamendu Orokorrean, uztailaren 29ko 939/2005 Errege Dekretuaren bidez onetsian, xedatutakoa.

Artikulu honetako zazpigarren paragrafoan 15., 17., 18., 31., 36. eta 41. zenbakietan zerrendatutako zerbitzuak emateagatik edo jarduera horietan aritzeagatik ordaindu beharreko tasa autolikidatu beharko du subjektu pasiboak.

Tasa ordaintzea ezinbesteko baldintza da dagokion ziurtagiria emateko.

Tasaren zenbatekoa aldatu ahal izango da Estatuko Aurrekontu Orokorrei buruzko Legearen bidez.

Azken xedapenetako bosgarrena. *Martxoaren 10eko 474/1960 Dekretuak, osasun-zerbitzuen tasak baliozkotzen dituenak, atxikita duen «Itsas eta aire-trafikoaren gaineko osasun-eskubideak» osasun-zerbitzuen tasaren lehenengo atala aldatzea.*

Martxoaren 10eko 474/1960 Dekretuak, osasun-zerbitzuen tasak baliozkotzen dituenak, atxikita duen «Itsas eta aire-trafikoaren gaineko osasun-eskubideak» osasun-zerbitzuen tasaren lehenengo atala aldatu da; aurrerantzean «Itsas trafikoaren gaineko osasun-eskubideak» esango zaie eta honela idatzita geratu da atal hori:

«Kontzeptuak:

1. Ontziko osasun-kontrolaren ziurtagiriak ematea edo ontziko osasun-kontrolatik salbuestea:

Tona gordinak	Ikuskapena lan-orduetan – Eurotan	Lan-orduetatik kanpoko ikuskapena* – Eurotan
500 T arte	89,68	134,52
251 eta 3.000 T artean	176,77	265,15
3.001 eta 10.000 T artean	231,94	347,91
10.000 T baino gehiago	287,11	430,66

* Jarduera eginez gero ezarritako lanorduetatik kanpo, eskatzaileari komeni zaiolako, hasierako tarifaren % 50 erantsiko zaio.

2. Ontziko osasun-ziurtagiriaren luzapena ematea: 11,14 euro.
3. Banderapean jartzeko ikuskapenaren osasun-ziurtagiria ematea:
 - 100 T arte: 50,47 euro.
 - 101 eta 1.000 T artean: 70,07 euro.
 - 1.001 eta 1.500 T artean: 89,68 euro.
 - 1.501 eta 2.000 T artean: 109,3 euro.
 - 2.001 eta 4.000 T artean: 128,89 euro.
 - 4.000 T baino gehiago: 148,49 euro.
4. Bidaiari-ontzietako eta laketontzietako botika-kutxen azterketa:
 - A eta B motak: 22,6 euro.
 - C eta 4. zenbakia: 16,93 euro».

Azken xedapenetako seigarrena. *Eskumen-titulua.*

Lege hau Espainiako Konstituzioaren 149.1 artikulua 6. eta 20. paragrafoetan xedatutakoaren babesean ematen da; izan ere, xedapen horiek kanpo-merkataritzaren gaineko eskumen eskusiboa esleitzen diote Estatuari.

Azken xedapenetako zazpigarrena. *Gibraltari buruzko klausula.*

Legezko testu hau ezin da interpretatu Gibraltarreko itsas eremuei buruzko edozein eskubide edo egoeraren aitoren gisa, Espainiako eta Britainia Handiko koroen artean 1713ko uztailaren 13an sinatutako Utrechteko Itunaren 10. artikuluan jasota ez badaude.

Azken xedapenetako zortzigarrena. *Ondasun Higigarrien Erregistroko ontzien atala, eta ontzien eta ontzi-enpresen erregistroa.*

1. Gobernuak, Justizia Ministerioak eta Sustapen Ministerioak bakoitzari dagozkion eskumenen eremuan egindako proposamen bateratuaren ildotik, lege honetan Ondasun Higigarrien Erregistroari buruz eta ontzien eta ontzi-enpresen erregistroari buruz aurreikusitako arauak garatzeko eta aplikatzeko beharrezko xedapenak emango ditu.

2. Erregelamendu bidez, Sustapen Ministerioak eta Nekazaritza, Elikadura eta Ingurumen Ministerioak bakoitzaren eskumenen eremuan proposatuta, ontzien eta ontzi-

enpresen erregistroaren eta arrantza-ontzidi operatiboaren zentsuaren arteko koordinazioa bermatuko da.

Azken xedapenetako bederatzigarrena. *Gobernua gaitzea.*

1. Gobernua gaitzen da hiru urteko epean testu bakar batean batera ditzan itsas erakundeak arautzeko legeak, «Itsas Nabigazio Kodea» izenburupean. Horrenbestez, lege hau erregularizatu, argitu eta harmonizatuko du Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen testu bateginarekin, irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onetsiarekin, eta bateratzea burutu aurretik Espainian indarrean jar daitezkeen itsas zuzenbideari buruzko nazioarteko hitzarmen edo itun guztiekin.

2. Halaber, Gobernuari eskuespena eman zaio, lege honetan ezarritakoa behar bezala betetzeko xedapenak eman ditzan.

Azken xedapenetako hamargarrena. *Gobernua gaitzea, abenduaren 24ko 60/1962 Legeak, sorospen, salbamendu, atoi, aurkikuntza eta erauzteei buruzkoak, II. tituluaren ezarritakoa alda dezan.*

1. Lege hau indarrean jarri ondorengo hemezortzi hilabeteetan, Gobernuak aldatuko ditu abenduaren 24ko 60/1962 Legearen, sorospen, salbamendu, atoi, aurkikuntza eta erauzteei buruzkoan, jasotako xedapenak, II. tituluaren bildutako erregelamendu-izaera duten xedapenak, alegia, aldatuko ditu, Itsas Auzitegi Nagusiaren, Itsas Epaitegi Iraunkorren eta aurreikusita dauden gainerako organoen egungo egitura birmoldatze aldera, Itsas Administrazioari organikoki eta funtzionalki lotuta.

2. Aurreko paragrafoan ezarritako epe berean, Gobernuak, Justizia Ministerioaren bidez, eta Botere Judizialaren Kontseilu nagusiak adierazitakoa entzun ostean, azterlan bat egingo du, garrantzi eta larritasun berezia duten eta adierazitako gaietan eta itsas nabigazioari buruzko beste edozein gaietan jurisdikziopean jar daitezkeen auziez arduratzeko eskumen objektiboa Auzitegi Nazionalari esleitzearen bideragarritasunari buruz. Azterlan hori Gorte Nagusiei helaraziko zaie.

Azken xedapenetako hamaikagarrena. *Lege-proiektua Gorte Nagusietara bidaltzea.*

Sei hilabeteko epean, lege hau argitaratutako egunetik zenbatzen hasita, Gobernuak lege-proiektu bat prestatuko du, ondasun higigarriak uztea eta haien salmenta, notario bidezko enkantea, enkante elektronikoa eta besterentzea gauzatzeko prozedurak arautzeko, eta Gorte Nagusietara igorriko du.

Azken xedapenetako hamabigarrena. *Indarrean jartzea.*

Lege hau indarrean jarriko da, Estatuko Aldizkari Ofizialean argitaratu eta bi hilabete igarotakoan.

Hortaz,

Lege hau betetzeko eta betearazteko agintzen diet espainiar guztiei, norbanakoei eta agintariei.

Madril, 2014ko uztailaren 24a.

FELIPE E.

Gobernuko presidentea
MARIANO RAJOY BREY