

“Responsabilidad civil y patrimonial por daños ocasionados en los recintos portuarios”



Trabajo de Fin de Grado



EHU/UPV Grado en Derecho

Curso 2016/2017

Trabajo realizado por

BLANCA ÁLVAREZ DE EULATE DE SANTO DOMINGO

Dirigido por D. ALBERTO EMPARANZA SOBEJANO

Catedrático de Derecho Mercantil



CAPITULO 1: INTRODUCCIÓN	3
1.1 Resumen	3
1.2 Introducción	3
CAPÍTULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN	5
2.1 El puerto y su legislación: el ordenamiento jurídico.....	5
2.2 El concepto de puerto.....	6
2.3 El puerto geográfico: condiciones de su zona marítima.....	7
2.4 El puerto geográfico: condiciones de la zona terrestre	10
2.5 El puerto y sus servicios: instrumento de desarrollo económico.....	11
2.6 El puerto y sus sujetos: la comunidad portuaria	12
CAPÍTULO 3. LA SEGURIDAD PORTUARIA.....	14
3.1 El puerto y sus planes de seguridad: Safety and Security.....	14
3.2 El puerto y sus riesgos.....	16
CAPITULO 4: DAÑOS MATERIALES Y PERSONALES	19
4.1 Causas accidentales	19
4.1.1 Riesgo de incendio / explosiones.....	19
4.1.2 Riesgo de colisión / abordaje.....	22
4.1.3 Riesgo de naufragio/hundimiento	24
4.1.4 Riesgo de Vuelco/Escora.....	25
4.1.5 Riesgo de varada/embarancada/abandono.....	26
4.2 Causas operacionales de naturaleza humana o técnica	29
4.2.1 Riesgos en los servicios técnico náuticos.....	29
a) Riesgos en el servicio de practicaaje	30
b) Riesgos en el servicio de remolque	31
c) Riesgos en el servicio de amarre y desamarre.....	31
4.2.2 Riesgos en los servicios al pasaje.....	32
4.2.3. Riesgos en los servicios de manipulación de mercancías.....	33
a) Riesgos en los servicios de estiba y desestiba	33
b) Riesgos en los servicios de carga y descarga	34
c) Agentes consignatarios	34
CAPITULO 5. DAÑOS MEDIOAMBIENTALES	36
5.1 Riesgos y responsabilidades medioambientales en la zona terrestre.....	36



5.2 Riesgos y responsabilidades en la zona marítima	38
CAPÍTULO 6. INVESTIGACION.....	43
CAPÍTULO 7. CONCLUSIONES	44
CAPÍTULO 8. BIBLIOGRAFÍA	45



CAPITULO 1: INTRODUCCIÓN

1.1 Resumen

El presente Trabajo de Fin de Grado, titulado “Responsabilidad civil y patrimonial por daños ocasionados en los recintos portuarios”, trata de ser una aproximación a la legislación portuaria y su complejo entramado de responsabilidades, abordada a través de la evaluación de los riesgos y de los daños ocasionados por accidentes o incidentes operacionales y medioambientales que puedan surgir dentro de los recintos portuarios.

1.2 Introducción

Aunque la historia del transporte marítimo y los puertos se remonta más allá del año 3.500 a.C.¹, todavía, a día de hoy, sigue siendo uno de los medios de transporte más importantes del comercio mundial. Tres son las razones que justifican esta afirmación; en primer lugar, el transporte marítimo es uno de los medios de transporte más económicos, en segundo lugar es el que dispone de mayor capacidad de carga de mercancías para media y larga distancia y, en tercer lugar, generalmente resulta el único sistema válido para el transporte de cargas muy voluminosas o de gran tonelaje².

Además, como consecuencia de la globalización de la economía, el aumento de la competitividad, la reestructuración de negocios o la creciente presión sobre la sostenibilidad, se observa una permanente evolución y modernización en buques, instalaciones y servicios portuarios que, con objeto de satisfacer nuevos desafíos del mercado internacional, suponen un impulso importante a este sector.

Es así por lo que, a pesar del receso sufrido entre los años 2008 y 2013, consecuencia de una crisis económica que estalló en plena expansión de las infraestructuras portuarias, la realidad es que a partir del 2013 ha existido un periodo de crecimiento continuado. Así, por ejemplo, como datos ilustrativos, constatamos que en el año 2014 el transporte marítimo en los puertos del Sistema Portuario de Titularidad Estatal se incrementa en un 7% con respecto al año anterior, contabilizándose un total de 139.000 buques de los cuales un 53,5 % son operaciones de mercancías y el resto de viajeros³.

Sin embargo, a pesar de este crecimiento y a pesar de que el transporte marítimo es considerado como uno de los medios de transporte más estables y seguros, no podemos dejar de tener en cuenta que aún y todo son innumerables los riesgos que

¹ FERNANDEZ MUÑOZ, L., *Evolución del transporte marítimo Internacional* (en línea) 2010 " Disponible en: www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc_semana27/capitulo2.pdf Pág... 39.

² V. gr. Un ejemplo ilustrativo es el transporte reciente de los dos transformadores que con un peso de más de 300 toneladas y procedentes de Rotterdam llegaron al puerto de Pasaia el pasado mes de marzo.



pueden surgir, no solo durante el transporte, sino también y “especialmente” durante las diferentes operaciones que tienen lugar en los puertos, muchas de ellas de tal complejidad que exigen de una minuciosa preparación logística. Sirva como ejemplo reciente la operación de descarga de dos transformadores en el puerto de Pasaia el pasado mes de marzo⁴.

Ahora bien, si además consideramos los puertos, hoy en día, como auténticos núcleos de actividad económica industrial y comercial que los transforma en micro-ciudades, con sus servicios multifuncionales, sus sujetos intervinientes, sus bienes patrimoniales, así como con sus correspondientes marcos legislativos, nos adentramos entonces en un mundo generador de infinidad de relaciones perteneciente a un ámbito del derecho muy específico, de gran amplitud y sobre todo de gran interés.

Esta es la razón del presente trabajo, su propósito es realizar un tímido acercamiento al análisis de esos riesgos y sus consecuentes responsabilidades, pero con una limitación: centrándonos solamente en los modernos puertos actuales y con un único objetivo: poner en relieve la importancia de las cuestiones relativas a la seguridad en ese complejo entramado de actividades y relaciones. Para su elaboración, el trabajo se ha estructurado de la siguiente manera:

En primer lugar, se ha definido el ámbito de aplicación, es decir, se ha intentado delimitar lo que se puede considerar el ámbito de responsabilidad del llamado “Puerto”, comprobando cuales son las condiciones necesarias para tener ciertas garantías de seguridad tanto geográficamente como organizativamente.

A continuación, se ha realizado el mapa de los riesgos que pueden darse en dichos recintos. Dado que este apartado podría ser interminable, el trabajo se limita a realizar una clasificación de los más habituales encuadrándolos en tres grupos; por un lado, los riesgos derivados de accidentes fortuitos, por otro lado, los operacionales o resultantes de las actividades habituales, y por último, quizá por su trascendencia, se ha hecho especial énfasis en lo que se podría considerar los riesgos derivados de una contaminación medioambiental.

Metodológicamente el análisis de estos riesgos sigue aproximadamente el mismo patrón: definición, estadística, responsabilidad, régimen jurídico... teniendo presentes los accidentes o incidentes más habituales, sus daños personales, materiales o a terceros, así como los daños medioambientales. También, se han analizado las responsabilidades derivadas, y para finalizar unas conclusiones complementan este trabajo.

³ Datos obtenidos del último informe de la OTLE (Observatorio del Transporte y de la Logística en España) Febrero 2016.

⁴ Vid. VIÑAS, E., “Las dos piezas que transportará el ‘megatruck’ desembarcan en Pasaia”, *El Diario Vasco*, 26 de marzo de 2017. Según publicación en prensa, la operación logística para la carga y descarga de los transformadores fue calculada al milímetro ya que era necesario que las grúas fueran desplazando su carga dentro del barco mientras compensaban su peso en una operación perfectamente sincronizada para evitar que el barco volcara.



CAPÍTULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

2.1 El puerto y su legislación: el ordenamiento jurídico

El presente trabajo se va a basar en el ordenamiento jurídico portuario estatal el cual parte de una regulación elaborada hace más de dos décadas. Se trata de la **Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante**, a partir de la cual se crearon las Autoridades Portuarias y el ente público "Puertos del Estado".

Tras su aprobación, esta ley ha sufrido reformas y actualizaciones parciales. La primera en el año 1997, a través de la propia Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. La segunda en el año 2003, a través de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, que llevó a cabo una profunda y nueva regulación de algunas instituciones portuarias y, por último en el año 2010, por la Ley 33/2010, de 5 de agosto, dando lugar, finalmente, al actual Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el **Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM)** publicado el 20 de octubre de 2011 en el Boletín Oficial del Estado (BOE) número 253 , y entrando en vigor al día siguiente⁵. Ésta última ha sido modificada puntualmente por la Ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado para 2012.

Además, se ha tenido en cuenta la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013; la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas; la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014; Ley Orgánica 9/2013, de 20 de diciembre, de control de la deuda comercial en el sector público; Real Decreto Ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas; **Orden FOM/163/2014**, de 31 de enero, por la que se modifica el **anexo III del TRLPEMM** ; Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia; **Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM, en adelante)**; Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia; Ley 36/2014, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015⁶.

⁵ Se divide en un título preliminar y tres libros; el primero dedicado al sistema portuario de interés estatal; el segundo, a la Marina Mercante; el tercero común a ambas materias, estableciendo el régimen de policía marítima y portuaria.

⁶ Información obtenida de la página web de Puertos del Estado 2017 (disponible en: <http://www.puertos.es/es-es>)



2.2 El concepto de puerto

El concepto de puerto marítimo en el derecho español, se encuentra expresamente regulado en el artículo 2.1 TRLPEMM que lo define como *“el conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales, y de organización de modo que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente”*.

Sin embargo, como se ha señalado en la introducción, la amplitud y tipologías de los puertos hoy en día es muy amplia; existen puertos pesqueros, deportivos, de uso exclusivo militar o civil y, por supuesto, los grandes puertos comerciales e industriales. Dada la variedad en cuanto a tipología, el trabajo se va a centrar principalmente en estos últimos que destacan sobre todo por su rápida evolución y complejidad.

Así por ejemplo se observa que en los años 60 estos puertos operaban de forma aislada, y excepto por sus dimensiones o por sus características físicas, funcionalmente apenas diferían unos de otros eran los puertos que hoy se conocen como de 1ª generación. En los años 70 y 80, con la aparición de los contenedores⁷ y de las primeras actividades de transformación de mercancías, evolucionan a los denominados puertos de 2ª generación, con un aumento en su superficie física y en sus funciones, pero no será hasta los años 90 con el proceso de globalización, cuando se convierten en auténticas plataformas logísticas y centros de transporte intermodal, denominados puertos de 3ª generación. A día de hoy, en el siglo XXI, se habla ya de puertos de 4ª y 5ª generación, caracterizados por la implantación de redes telemáticas y servicios logísticos⁸.

El estudio de estos puertos de última generación, encuadrados en el Sistema Portuario Español será el objetivo de este trabajo. Su existencia resulta vital y estratégica para la cadena logística, el volumen de dinero que se maneja es elevado, por eso necesitan ofrecer garantías de todo tipo para minimizar riesgos y responsabilidades. Para ello deben de cumplir una serie de condiciones físicas de seguridad pero también necesitan el cumplimiento de una series de complejas condiciones técnicas que les permitan el desarrollo adecuado de su conjunto de actividades y servicios.

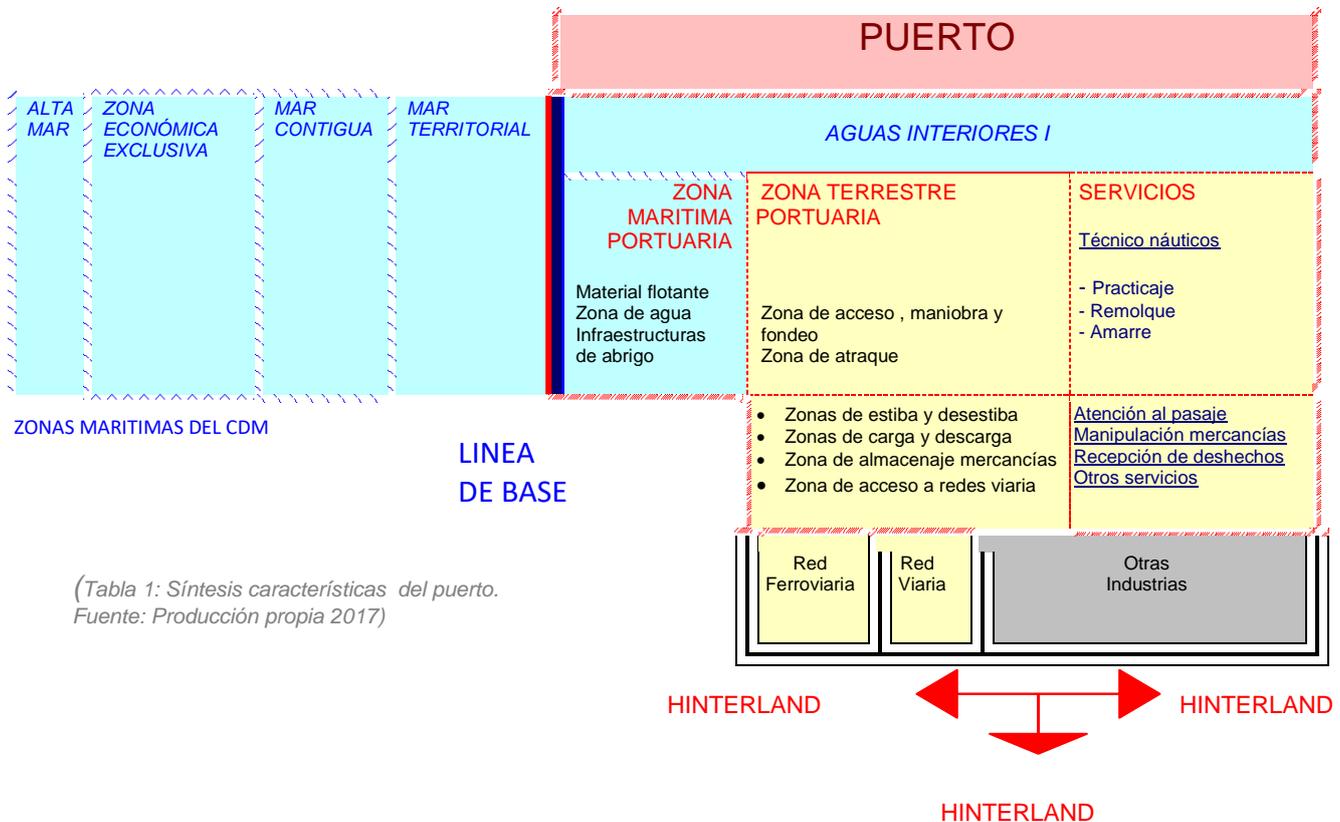
Para una organización más visual y esquemática del trabajo, en la siguiente tabla-resumen, se ha dibujado con un contorno en rojo, el área correspondiente al ámbito de

⁷ La aparición de los contenedores o "containers" supuso una revolución en el sistema de transporte

⁸ Vid. CERBAN, M y ORTÍ, J. "Estudios sobre economía española 2015/20 Infraestructuras portuarias" Ed. (Disponible en <http://www.documentos.fedea.net/> Pág. 8-9.



aplicación del trabajo, el puerto, situando la ubicación de aquellas características geográficas y de servicios como paso previo ilustrativo a los apartados siguientes.



(Tabla 1: Síntesis características del puerto.
 Fuente: Producción propia 2017)

2.3 El puerto geográfico: condiciones de su zona marítima

En la zona marítima nos encontramos tres elementos clave, el material flotante, la masa de agua y las infraestructuras de abrigo. Al hablar de “**material flotante**” nos estamos refiriendo principalmente los buques. La LNM ofrece una definición jurídico-marítima de "buque"⁹, como “vehículo con que se realiza la navegación”, pero lo cierto es que junto a éstos vehículos, y atendiendo a la nueva LNM existen también “embarcaciones”, “artefactos navales”, e incluso “plataformas”, es decir otro tipo de vehículos y construcciones que sin ser propiamente buques se encuentran en la zona marítima de los puertos y por tanto deberíamos incluirlos dentro de nuestro ámbito de aplicación¹⁰.

⁹ Definición que ofrece el derogado Decreto de 14 de diciembre de 1956, por el que se aprueba el Reglamento del Registro en su artículo 146.

¹⁰ Vid. GARCIA –PITA Y LASTRES, J.L., “Consideraciones sobre algunas instituciones fundamentales de la Ley no 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima” (Disponible en: <https://dictumabogados.com/sin-categoria/consideraciones-sobre-algunas-instituciones-fundamentales-de-la-ley-142014-de-24-de-julio-de-navegacion-maritima/8293/>)



En segundo lugar tendríamos la **“masa de agua”**. Atendiendo a la definición del TRLPEMM, la masa de agua del puerto, no debe ser inferior a media hectárea (5000 m²) y además, debe disponer de una profundidad considerable para los buques que pudiera acoger en dicho recinto o para el fondeo¹¹. Ahora bien, intentando centrar más nuestro ámbito también debemos conocer hasta donde llega en distancia la responsabilidad del puerto sobre la masa de agua, para ello debemos conocer cuál es jurídicamente su límite marítimo.

Asumiendo la división y régimen jurídico de los espacios marítimos recogidas en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, Montego Bay, 1982 (CDM, en adelante) podemos diferenciar, cinco espacios marítimos: las aguas interiores, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva y alta mar. Es importante definir también el concepto “Línea de base¹²” que nos permite diferenciar los tramos que separan las aguas interiores del resto y además desde él se miden las diferentes zonas marítimas con objeto de determinar, no sólo su extensión sino también quién tiene la soberanía sobre cada tramo. En el presente trabajo, ciñéndonos a nuestro ámbito de aplicación, los puertos, vamos a abordar las "Aguas Interiores".

Como definición, las aguas interiores son aquellas aguas que quedan situadas desde la línea de base normal¹³ hasta la costa. Esta definición, en general, no presenta problemas jurídicos ya que su área de delimitación suele ir paralela a la costa y se mide según la línea de bajamar escorada a lo largo de la costa. Sin embargo, existen zonas cuya costa es muy irregular como es el caso de Galicia, o bien que existe una franja de islotes que hace difícil definir el límite en el que debe situarse la línea de base; en esos casos, suele utilizarse el denominado sistema de líneas de base rectas¹⁴ definiendo sus aguas interiores de forma más simple, eso sí, siempre y cuando éstas estén lo suficientemente vinculadas al dominio terrestre y así puedan estar sometidas al régimen de aguas interiores.

Por último y en tercer lugar, es en las ‘aguas interiores’ en donde se sitúa lo que serían **“las infraestructuras de abrigo”**, es decir, las construcciones necesarias para permitir el amarre de los buques con total seguridad al abrigo del oleaje exterior. Esta zona es importante ya que tiene una repercusión en la delimitación jurídica, del límite de la “masa de agua”, de hecho, las construcciones portuarias de carácter permanente que

¹¹ Vid. MARTINEZ-HIDALGO Y TERAN, JM., (2002): *Diccionario náutico*. (Barcelona, Nauta Crédito S.A.) -

Acción de fondear: en la náutica consiste en amarrar la embarcación al fondo marino, mediante un cabo o una cadena, ya sea utilizando un ancla o un muerto (elemento de gran peso apoyado en el fondo).

¹² Es la línea a partir de la cual se miden las aguas interiores, mar territorial, zona económica exclusiva, alta mar. Lo que trata esta línea es de determinar la extensión de los distintos espacios marítimos de un Estado Costero.

¹³ Línea de base normal: Es la línea de bajamar a lo largo de la costa que aparece marcada en las cartas reconocidas por el Estado costero.

¹⁴ Línea de base recta: son las líneas que unen diversos puntos del continente y de las islas cercanas al mismo. Estas líneas no siguen la línea de la costa sino la dirección general de ella.



están en contacto con la costa si entran en el cálculo de lo que sería la “línea de base”, sin embargo, las instalaciones fuera de la costa o incluso las islas artificiales no se consideran construcciones permanentes y, por tanto, no entran en el cálculo de la “línea de base”¹⁵.

Por otro lado para evitar riesgos, estas “infraestructuras de abrigo”, también deben de cumplir ciertas condiciones de seguridad. Por eso se subdividen en tres zonas: la barrera, la zona de acceso, fondeo y maniobra y la zona de atraque.

La primera zona, la barrera de protección, se compone de unas infraestructuras sólidas llamadas espaldones o diques verticales de abrigo, generalmente hechos de mampostería y protegidos escolleras o bloques de hormigón o piedra o incluso ahora recientemente hechos de materiales más sostenibles como escorias siderúrgicas, suelen ser de grandes dimensiones ya que su finalidad es desviar el flujo del mar en diversas direcciones reduciendo el impacto del oleaje sobre los diques de abrigo. Sin embargo, a pesar de su seguridad pueden darse situaciones excepcionales, como los accidentes ocasionados por el gran temporal de febrero 2016 en el que varios puertos vascos se vieron afectados en sus infraestructuras de abrigo, destacando, por ejemplo, el boquete de 40 metros abierto en el espaldón del puerto de Bermeo o los 170 metros del dique de abrigo del puerto de Ondarroa. En este temporal los daños ascendieron a varios millones de euros y Gobierno Vasco fue quien planificó y coordinó a las instituciones responsables en el entorno costero (estatales, forales y municipales) para optimizar los trabajos de reconstrucción y definir correctamente las responsabilidades.

En la segunda zona, tras esta barrera protectora, están las zonas de acceso y maniobra de los buques. Aquí se encuentran, por un lado los canales de navegación, (cuya superficie acuática y para evitar accidentes como embarrancadas, debe ser calculada durante la bajamar y además estar siempre bien dragada), en ella se sitúan los diques de encauzamiento, o incluso las esclusas. Por otro lado, también aquí pueden existir espacios de fondeo para mantener los buques en aguas tranquilas y sin obstruir el tráfico de los otros buques que deben permanecer en espera de atraque en los muelles, (como por ejemplo los buques de gran calado que por seguridad sólo durante la pleamar son remolcados hasta su zona de atraque). Además, para garantizar estas operaciones con total seguridad, en estas zonas se deberá colocar su correspondiente señalización como faros, balizas, boyas, etc.

Finalmente, la superficie acuática termina al llegar a los muelles de atraque que tienen que ofrecer suficiente calado para que los buques puedan atracar de costado.

Con respecto a su régimen jurídico, las aguas interiores son de plena soberanía del Estado costero y, por tanto, tienen el mismo estatuto legal que el territorio.

¹⁵ Vid. MINISTERIO DE DEFENSA (2017): *Manual del Derecho del Mar* (Editorial Ministerio de Defensa) Págs. 29-34.



2.4 El puerto geográfico: condiciones de la zona terrestre

La superficie terrestre de los recintos portuarios, atendiendo al TRLPEMM, también necesita de una serie de condiciones físicas y geográficas que permitan la realización de las distintas actividades y servicios portuarios con seguridad, ya que aquí están ubicadas todas las instalaciones básicas de servicio. Ordenadamente se pueden clasificar en tres zonas.

En la primera zona están los espacios de amarre situados en los muelles de atraque, y las instalaciones para reparación y mantenimiento de los barcos, con sus diques secos, sus diques flotantes y varaderos. Además nos encontramos con los espacios para ayuda en manipulación de las cargas con sus poleas, cabestrantes, grúas, etc.

En una segunda zona están los espacios de depósito y almacenamiento de las mercancías o los espacios de recepción y atención al pasaje.

En una tercera zona estarán los accesos a las vías de comunicación para garantizar las conexiones con otras redes de transporte

Finalmente, a día de hoy, en muchas ocasiones, los puertos extienden su influencia más allá de sus límites geográficos, creando en zonas adyacentes el asentamiento de industrias básicas como por ejemplo: siderurgias, astilleros, petroquímicas, refinerías, etc. Es más, en algunos casos incluso ha sido necesario crear puertos exclusivamente para su servicio, como el caso del puerto exterior de Huelva (Andalucía), orientado a la industria petroquímica.

Por tanto condición indispensable es que su pavimento sea muy resistente para soportar el intenso tráfico terrestre portuario y esté bien diseñado para garantizar la agilidad de sus tráficos. En este sentido, un ejemplo claro de adecuada superficie terrestre lo encontramos en el Puerto de Bilbao (Vizcaya) que destaca su buena conexión que con las principales redes ferroviarias

Por último sólo señalar que aunque geográficamente, un recinto portuario es, según la RAI¹⁶, el espacio comprendido entre las obras de abrigo o línea externa de demarcación del área operativa acuática y el límite perimetral terrestre del área en que se ubican las instalaciones portuarias la realidad es que al ser un instrumento de desarrollo económico su área de influencia y por tanto su área de seguridad es mucho más amplia.

¹⁶ Real Academia de Ingeniería (Disponible en: <http://www.raing.es/es>)



2.5 El puerto y sus servicios: instrumento de desarrollo económico

Los puertos, como se ha señalado, no son sólo áreas geográficas, hoy en día son auténticos núcleos de actividad económica en el que se concentran flujos comerciales, convergen medios de transporte y se generan infinidad de servicios portuarios que permiten su integración en el territorio en el que se encuentran.

Estamos hablando de su “**Hinterland**” o la esfera de influencia de su asentamiento. Basta por ejemplo comprobar los últimos datos obtenidos por la consultora Deloitte y ofrecidos por la Autoridad Portuaria del Puerto de Bilbao¹⁷ sobre la contribución socio-económica del puerto de Bilbao como motor fundamental de la economía de Vizcaya. El informe señala que en la actualidad el puerto de Bilbao tiene asentadas unas 200 empresas y ejerce una zona de influencia de 16 millones de habitantes y más de 400 kilómetros A su vez, por ejemplo, el Port de Barcelona tal y como se indica en su Plan Estratégico genera un valor añadido bruto de unos 2.300 M € equivalente al 5,7 del VAB¹⁸ de Catalunya¹⁹ sin contar los beneficios que aporta al tejido industrial y comercial por su efecto propagador en el resto de los sectores económicos.

Por tanto, los tipos de servicios pueden ser muchos por eso es necesario enmarcarlos en una definición. Existe una definición concisa en la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias²⁰ que los define a los servicios portuarios en su artículo 38 como “*las actividades destinadas a garantizar y satisfacer las operaciones y necesidades de los tráficos marítimos, portuarios y náutico-recreativos, (...) siempre y cuando se desarrollen en el espacio portuario*”. Además, en unas condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia y control”

Clasificándolos por competencias de prestación se puede diferenciar, por un lado, entre los servicios generales que son aquellos que benefician a todos los usuarios del puerto en su conjunto y, por otro lado, los servicios básicos que son los que permiten la realización de las operaciones portuarias. Unos y otros pueden

¹⁷ Vid. EUROPA PRESS. Tres empresas se asentarán en el Puerto de Bilbao con 300 nuevos empleos directos). *Deia*. 29 de Diciembre 2016 : Según los datos ofrecidos por la Autoridad Portuaria del Puerto de Bilbao su actividad aporta anualmente 881,96 millones de euros al PIB vasco lo que representa el 1,29%, el 2,55% al PIB de Vizcaya y el 2,53% de empleo (disponible en: <http://www.deia.com/2016/12/29/economia/tres-empresas-se-asentaran-en-el-puerto-de-bilbao-con-300-nuevos-empleos-directos?random=648103>)

¹⁸ Valor Añadido Bruto (VAB)

¹⁹ PORT DE BARCELONA : III Plan Estratégico 2015-2020

²⁰ Vigente desde el 6 de junio de 2006



pertenecer al sector público o al privado. De hecho si se analiza el modelo de gestión existen 4 modalidades de combinación según predominio del sector público o del sector privado²¹ (Service ports, Private ports, Tool ports y Landlord ports).

En el Sistema Portuario Español, los puertos de última generación, ámbito del presente trabajo, los servicios funcionan en modo "Landlord Port", es decir, el sector público es el propietario de la infraestructura, por tanto es quien la planifica y gestiona los servicios generales, a la vez que alquila y regula, mediante concesiones de duración variable, al sector privado lo que es la prestación de servicios básicos.

En cualquier caso y con independencia del sistema de gobernanza, la realidad es que los servicios portuarios están evolucionando rápidamente tal y como se indica en el Plan estratégico del Port de Barcelona, existe una toma constante de decisiones estratégicas con creación de nuevos servicios y una clara tendencia a la sostenibilidad y responsabilidad ambiental. También hay que añadir una búsqueda constante de mejorar la cadena de suministro con el aumento de la inter-modalidad y de una logística cada vez más compleja y eficiente.

Como consecuencia se está produciendo una modificación del sistema de negocio, así por ejemplo está formándose una mayor concentración de navieras²² y sobre todo una mayor competencia apostando por la innovación y el conocimiento tecnológico como motores de desarrollo. Es por eso, que se puede afirmar que los puertos es uno de los sectores que más está acusando los cambios globales.

2.6 El puerto y sus sujetos: la comunidad portuaria

Los puertos ofrecen un conjunto de servicios prestados por diversidad de agentes que cooperan e interactúan entre ellos formando lo que denominamos la Comunidad portuaria, por tanto, comunidad portuaria es un concepto más amplio que el propio puerto y está integrado por personas y empresas posibles responsables de cualquier accidente o incidente. En el sistema portuario español, esta comunidad, estas personas o empresas son agentes públicos y privados, por tanto, su relación se regula mediante contratos, los cuales exigen una separación clara de funciones y responsabilidades.

²¹ WORLD BANK (2007) "Port Reform Toolkit". 2nd Edition Public-Private Infrastructure Advisory facility (available at www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit)

²² Plan estratégico Port de Barcelona: Ejemplos recientes de alianzas son la 2M entre Maersk y MSC, o la Ovean Three entre CMA-CGM, UASC y China Shipping



En el **sector privado de acceso regulado**, tenemos a las empresas y personas vinculadas con los servicios a los buques, como son los prácticos, instituidos como una corporación de derecho público que dependen funcionalmente de la Autoridad Portuaria, los remolcadores, o los amarradores, todos ellos regulados por los artículos 126, 127 y 128 del TRLPEMM. También aquí se incluiría a las empresas estibadoras que generalmente tienen una concesión o autorización administrativa de las Autoridades Portuarias.

Por otro lado, **en el sector privado de régimen de libre** competencia estarían el resto de empresas vinculadas a la mercancía y al pasaje, es decir, las empresas consignatarias de buques o mercancías, los agentes de aduanas, los operadores logísticos, etc. y todas las empresas de servicios auxiliares y complementarios de almacenamiento, reparaciones navales, limpieza, recogida de residuos etc.

Por último está la **Administración Pública**, representada en la Autoridad Portuaria, la Capitanía Marítima, la Aduana y aquellos organismos de inspección y seguridad, elementos claves en los planes de seguridad de los recintos portuarios. A título informativo, en el sistema portuario español, de titularidad estatal, hay 28 Autoridades Portuarias que gestionan y administran 46 puertos de interés general que dependen del ente público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento.



CAPÍTULO 3. LA SEGURIDAD PORTUARIA

Una vez definido el ámbito de aplicación geográfica y organizativamente, pasamos a estudiar la seguridad portuaria como parte esencial y necesaria de éstos.

3.1 El puerto y sus planes de seguridad: Safety and Security

El objetivo de la seguridad portuaria es conseguir un entorno en el que todas las actividades y servicios sean efectuados en óptimas condiciones de seguridad para las personas, los buques, las mercancías y el medioambiente.

Ahora bien, dada la cantidad de actividades y servicios que se dan en el ámbito geográfico de los puertos su seguridad debe tratarse de forma integral, es decir, debe existir una óptima coordinación de todos los actores con responsabilidades aplicándose una visión y un objetivo global ya que, la seguridad va más allá de las instalaciones físicas o tecnológicas del puerto. Esto hace que para garantizar la seguridad portuaria sea necesaria una adecuada planificación y coordinación entre todos los actores de la comunidad portuaria, es decir; las autoridades portuarias, sus representantes legales, directivos, empleados, empresas navieras, empresas de transporte, empresas de servicios auxiliares , etc., y, por supuesto, con las compañías aseguradoras que son quienes elaborarán las pólizas de Responsabilidad Civil y Administrativa de los puertos por los daños personales, materiales y perjuicios causados a terceros por acciones u omisiones en el ejercicio de su actividad.

Es por ello que la mayoría de los puertos además de contar con sus sistemas de seguridad habituales como el control de accesos a áreas restringidas, vigilancia y todos los sistemas y equipos de seguridad necesarios, suelen incorporar un plan de seguridad integral denominado "**Safety and Security**" entendiéndose "Safety" como seguridad tecnológica y operacional y "Security" como protección.

Por tanto el "Safety" contempla todo lo concerniente a seguridad laboral, seguridad industrial reglamentaria, riesgos tecnológicos, seguridad en el transporte de mercancías peligrosas, seguridad marítima del puerto etc. También realiza y evalúa permanentemente el Plan de Autoprotección, regula su Centro de Control de Emergencias actualizando y dotándolo de los medios humanos y técnicos más avanzados o gestiona un sistema de prevención medioambiental estableciendo los planes de contingencia necesarios para la lucha contra la contaminación.



A su vez el “Security”, se encarga de la de seguridad integral garantizada mediante la implantación del ISPS-PBIP (International Ship and Port Facility Security Code-Protección de Buques e Instalaciones Portuarias), promovido por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI²³.

La máxima autoridad de los puertos en materia de seguridad es la Autoridad Portuaria²⁴, es a ella a quien corresponde elaborar el “Safety and Security” por tanto es quien, de conformidad con la legislación autonómica aplicable en materia de control y prevención de emergencias, debe elaborar el **Plan de Emergencia Interior**, que formará parte de las Ordenanzas Portuarias (artículo 65.2 del TRLPEMM).

También elaborará el **Plan para la Protección de Buques, Pasajeros y Mercancías**, como prevención de actos antisociales y terroristas, que también formará parte de las Ordenanzas Portuarias (artículo 65.3 del TRLPEMM).

Y, finalmente, como prevención a la contaminación accidental. Tendrá que elaborar el **Plan Interior de Contingencias del Puerto**, que asimismo formará parte de las Ordenanzas Portuarias.

Y no sólo eso, además por el Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo, este Plan de Protección Portuaria, debe incorporar los procedimientos de coordinación con el Plan de Emergencia Interior y con el Plan Interior de Contingencias del Puerto.

Finalmente indicar que siendo competencia de las Autoridades Portuarias el control de la normativa que afecta a los sistemas de seguridad será ella la que decida respecto a las instalaciones portuarias en el ámbito de aplicación del **Reglamento (CE) 725/2004 del Parlamento y del Consejo, de 31 de marzo de 2004**, relativo a la mejora de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, y por el que se incorpora el **Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código ISPS o Código PBIP)**. Este código, firmado el 12 de diciembre del años 2002 nos habla ,en su artículo 14 acerca de de la "Protección de la instalación portuaria" , en el artículo 15 de su evaluación y en el articulo 16 de los Planes de Protección de los puertos.

²³ Organización Marítima Internacional (disponible en: <http://www.imo.org/es/Paginas/Default.aspx>)

²⁴ Que como ya se ha indicado se trata de una autoridad pública, con personalidad jurídica y con plena capacidad de obrar



3.2 El puerto y sus riesgos

Tal como se indica en la publicación de la OIT²⁵ sobre salud y seguridad en los puertos, no hay que confundir «riesgo» y «peligro». Se entiende por peligro una fuente de posibles daños, (elemento físico o situación). Sin embargo, la combinación de la probabilidad y las consecuencias de un peligro específico es lo que constituye un riesgo. La evaluación de riesgos es un elemento fundamental en la gestión de la seguridad de los puertos ya que es la única que proporciona una base sólida a partir de la cual pueden prevenirse.

En principio esta evaluación debería abarcar todos los aspectos relacionados con operaciones y elementos asociados lo cual es difícil de hacer en los recintos portuarios. Para ello hay varias metodologías²⁶, en julio 2003 la Organización Marítima Internacional, (OMI) redactó un “Código de Buenas Prácticas” en el que se propone un modelo para evaluación de riesgos creando una para ello una “Matriz de Análisis de Amenaza y Riesgo” (MAAR). La metodología desarrollada por el Gobierno de España en el año 2007, Puertos del Estado, es muy completa y se basa en una herramienta de evaluación de riesgos conocida como el método CARVER.

En el presente trabajo no se pretende hacer una evaluación de riesgos, por eso para hacer una estructuración ordenada se ha realizado el siguiente cuadro con intención, de mostrar una visión panorámica del mapa de riesgos habituales en los recintos portuarios.

El cuadro parte de la responsabilidad civil del puerto haciendo hincapié en las causas que se han considerado como principales en el origen de los siniestros y que se clasifican básicamente en dos tipologías accidentales u operacionales, junto a ellas se ha realizado un apartado especial en color verde, relativo al medioambiente, por su importancia y trascendencia, si bien hay que tener en cuenta que sus daños pueden ser originados bien por accidente o por las operaciones habituales.

En un segundo nivel se hace mención a los accidentes más habituales según la experiencia y la observación de lo sucedido así como los datos que suministra anualmente el Ministerio de Fomento en sus informes CIAIM²⁷. No se ha hecho mención en el cuadro a los daños y accidentes derivados por causas naturales como pueden ser los temporales o

²⁵ OIT: “Oficina Internacional del Trabajo “Seguridad y Salud en los puertos” Repertorio de recomendaciones prácticas- Ginebra 2005.

²⁶ ROMERO, D. (2016) ‘Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias’. Revista Transporte y Territorio. Pág. 27-38

²⁷ Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos es un órgano con competencia para la investigación de los accidentes e incidentes marítimos producidos tanto por buques civiles españoles como por buques civiles extranjeros cuando éstos ocurran en los recintos portuarios (y también en el mar territorial).



bien por terrorismo o actos antisociales, ya que no se han considerado riesgos habituales sino que serían riesgos de carácter excepcional.

En el tercer nivel pasamos a los daños que producen y que pueden ser daños personales, (lesiones, enfermedades o incluso muerte) tanto de trabajadores/operarios como de usuarios del puerto); y daños materiales (hablamos de daños físicos en los buques, en las infraestructuras portuarias, pérdidas de mercancías, etc.), que muchas veces son muy cuantiosos o, por último, daños medioambientales de gran trascendencia por lo que le dedicaremos un capítulo especial.

Finalmente, se realiza una introducción a la posible cobertura de estos daños a través de las diferentes pólizas de seguro existentes.



MAPA DE RIESGOS HABITUALES DE LOS RECINTOS PORTUARIOS

MAPA DE RIESGOS EN LOS PUERTOS	CAUSAS	MODALIDADES HABITUALES	DAÑOS MATERIALES	Coberturas habituales	DAÑOS PERSONALES	Coberturas habituales	
RESPONSABILIDAD CIVIL	ACCIDENTALES	Temporales Incendios Colisiones / Abordajes Naufragios/ Hundimientos Vuelcos/ Escoras Varada/Embarrancada /Abandono	Daños en Buques Mercancías Maquinaria Instalaciones Inmuebles	Seguros Responsabilidad Civil Seguro de incendios Seguro de robo Seguro de cascos para embarcaciones Seguro de lucro cesante	Lesiones, Enfermedades, Muerte.	Seguro de accidentes de Convenio Seguros de salud Seguros de vida	
	OPERACIONALES	Operaciones náuticas	Daños en Buques y material flotante				
		Operaciones de pasaje	Daños al equipaje				
		Operaciones de mercancías	Daños en Mercancías				
		Operaciones de transporte	Maquinaria Instalaciones				
	MEDIOAMBIENTALES	Operaciones de manipulación de mercancías peligrosas		Contaminación Impacto sobre el clima Malos olores Deterioro de aguas			Seguro de Responsabilidad Civil por Contaminación
		Gestión Residuos	Procedentes de los buques o empresas				
Emisiones							
Vertidos							

(Tabla 2: Mapa de riesgos. Fuente: elaboración propia)



CAPITULO 4: DAÑOS MATERIALES Y PERSONALES

4.1 Causas accidentales

Son muchas las causas accidentales que dan lugar a daños en los recintos portuarios; incluso una mínima maniobra brusca de un gran buque dentro de un recinto portuario puede generar un oleaje de tal calibre que pueda provocar la colisión de las embarcaciones amarradas en dicho recinto. Entre los daños más habituales causados de forma accidental, vamos a incidir solamente en los más comunes incendios/explosiones, la colisión/ abordaje, el vuelco/escora, naufragio e inundación...

4.1.1 Riesgo de incendio / explosiones

Definición. No es necesario definir lo que es un incendio, aunque si es quizá necesario señalar que es quizá uno de los riesgos más temidos en los puertos por las consecuencias que pueden traer, sobre todo de "efecto dominó".

Estadística. Según el informe anual de 2015 de la CIAIM fueron 5 los accidentes investigados a causa de incendios, el mismo número de incendios investigados en el año 2010, habiendo variaciones en ese periodo de años y siendo el 2013 el año en el que más incendios se notificaron alcanzando el número de 14, pero siendo únicamente 8 de ellos investigados.

Concretamente, durante el año 2015 tuvo especial significación un incendio en un buque pesquero en el Puerto de la Luz, en las Palmas de Gran Canaria que, como no pudo ser extinguido el fuego dentro del recinto portuario y dado el peligro que esto suponía, el buque tuvo que ser remolcado a mar abierto, hundiéndose unos días después.

Otro caso significativo y reciente es el ocurrido el 9 de abril de 2017, en el puerto del Forum, en San Adriá de Besos, un incendio accidental quemó cinco embarcaciones tras su extinción, una sucesiva cadena de errores como: no retirar el material inflamable, no haber desalojado los otros barcos, no haber mantenido un retén de bomberos etc. Ocasionó que el fuego se reavivara de nuevo y un segundo incendio mantuviera ese "efecto dominó" y quemara más embarcaciones.

Este incendio tan reciente podría ser un interesante caso práctico de estudio, no han existido daños personales, (solo una persona intoxicada por el humo), ni medioambientales, (ya que Salvamento Marítimo colocó barreras de protección para evitar que la espuma de los bomberos llegara a las playas cercanas), pero los daños



materiales han sido cuantiosos: seis yates hundidos, cuatro muy deteriorados y además hay que contar con la compleja y costosa operación de retirar sus restos. Lógicamente todas las embarcaciones incendiadas, estaban aseguradas y las compañías aseguradoras se enfrentan a tener que abonar cuantiosas indemnizaciones por eso ya se ha iniciado una minuciosa investigación, para la cual será necesario establecer el origen del primer fuego y demostrar si es imputable a la embarcación o al inadecuado mantenimiento de las instalaciones del puerto y a continuación el origen del segundo incendio, en el cual es probable que su judicialización se complique, ya que los hechos algo confusos puede que se enreden, confundan y compliquen y será necesario buscar doctrina jurisprudenciales similares de otros incendios anteriores.

Régimen jurídico. La normativa fundamental para situaciones de emergencia y urgencia, es la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, cuyo objeto es dar respuesta a los accidentes, tanto accidentales como intencionados, que pudieran ser originados por catástrofes naturales o por la acción humana para así tratar de proteger tanto a personas como bienes. Esta ley viene caracterizada por la búsqueda de la implicación de todos los actores involucrados en el amplio campo de la protección civil en un espacio público, por ello, como se ha indicado en el caso de San Adriá del Besos, el tratamiento de la jurisprudencia radica básicamente en la búsqueda de la causa generadora de los incendios ocurridos en esos recintos portuarios de carácter público para así, por un lado, tratar de coordinar a los servicios públicos para que traten de extinguir el fuego y prevenir uno posterior y, por otro lado, tratar de imputar la responsabilidad de dicho incendio bien al propio puerto, bien al propietario del buque.

Por ello, en cuanto a la jurisprudencia se ha considerado interesante destacar dos sentencias, una del Tribunal Supremo y otra del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco que han tenido repercusión mediática y que han sido objeto de numerosas opiniones en la prensa.

En primer lugar nos referiremos a la Sentencia del Tribunal Supremo 241/2015²⁸ del puerto deportivo de Botafoch (Ibiza). Esta sentencia resuelve una serie de reclamaciones derivadas del incendio originado por causas que desconocemos, en una embarcación atracada en el mencionado puerto balear el 19 de diciembre del año 2005, causando daños a las embarcaciones atracadas en los alrededores. El Tribunal Supremo mantiene el mismo criterio de la sentencia recurrida dictada por la Audiencia

²⁸ Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil, Sección 1ª). Sentencia núm. 241/2015, de 6 de mayo. Ref.: 28079110012015100268



Provincial; que consistía en negar la responsabilidad del puerto deportivo Botafoch por los daños causados por dicho incendio.

Esta postura en la que se reitera el Tribunal Supremo vino fundamentada en que el contrato de uso y disfrute de amarre no constituye un contrato de depósito que incluya la obligación de custodia estableciendo en su fundamento jurídico décimo tercero que no admite la tesis de que el contrato de uso y disfrute del amarre tenga la naturaleza de contrato de depósito y que, por tanto, no existe un deber de custodia, sino únicamente una obligación de vigilancia que se cumplió de forma correcta. Además, el fundamento jurídico décimo noveno afirma que el incendio se produjo por causas imputables a la esfera de actuación de su propietario.

No consideramos necesario entrar a debatir la tipología de contrato dado que es una cuestión puramente teórica aunque, si bien es cierto, ha dado lugar a numerosos conflictos y diferentes opiniones doctrinales; inclinándose la doctrina mayoritaria por concebir el contrato de amarre como un contrato de uso y disfrute que no tenga como obligación, por tanto, un deber de cuidado. Lo que nos concierne en este supuesto es la atribución de la responsabilidad al ámbito de actuación del propio propietario del buque por una negligencia; recayendo sobre él la indemnización de los daños y perjuicios causados.

En segundo lugar, cabe destacar la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco de 22 de febrero del 2000²⁹, que desestima el recurso de suplicación interpuesto contra la Sentencia del Juzgado de lo Social 668/1998 por la que se le condena a Unión Naval de Levante (UNL) a indemnizar a la familia de uno de los 18 trabajadores muertos en la explosión ocurrida el 3 de julio de 1997 en la Comunidad Valencia, mientras se construía el Buque Proof Spirit fallando que la explosión, en ningún caso, fue por negligencia de algún operario, sino que fue consecuencia directa del incumplimiento de la normativa por parte de la armadora, debido a que ésta (la armadora), en virtud del artículo 18 de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales, debe garantizar que los trabajadores reciban una formación e información adecuadas sobre salud, pero también sobre seguridad como ocurriría en este supuesto.

²⁹ Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (Sala de lo Social), Recurso de Suplicación núm. 256/1999, de 22 de febrero del año 2000. Ref. AS\2000\772 y Sentencia del Juzgado de lo Social núm. 3 Vizcaya. Sentencia 668/1998, de 8 de marzo de 1999.



4.1.2 Riesgo de colisión / abordaje

Definición. Cuando hablamos de abordaje en el derecho marítimo, nos referimos a la colisión entre dos embarcaciones. La LNM define el abordaje como el choque directo y violento entre buques, ocasionado en la superficie acuática y con un resultado dañoso (art.339.2 LNM) e incluso el apartado 3, incluye como abordaje los daños que un barco cause a otro, sin contacto, solo como consecuencia de una mala operación de navegación. Podemos considerar dos tipos de abordaje.

Por un lado el “*abordaje fortuito*” que es el que se produce accidentalmente es decir que es imprevisible o que siendo previsible es inevitable (art.1105 del Código Civil). En este cada barco debe asumir sus propios daños.

Por otro lado el “*abordaje culpable*” que es el que se produce como consecuencia de la acción u omisión de las obligaciones preestablecidas para evitarlo, por tanto entre culpa y daño existirá una relación de causalidad y el responsable de esa acción u omisión será el responsable y, por tanto, jurídicamente imputable. Hay veces que la culpa puede ser de dos barcos, la ley entonces considera que cada buque es responsable según su porcentaje de gravedad de culpa, sino está claro el porcentaje se compartirá a partes iguales y si además de daños materiales hay daños personales los dos barcos serán responsables de forma solidaria. Es el CDM el que regula la prevención de éstas colisiones y el seguro del barco es el que cubre la responsabilidad civil del armador en daños por abordaje.

Estadística. Al ser el abordaje uno de los supuestos más habituales generador de daños materiales, la CIAIM recibe numerosas solicitudes de investigación de este tipo de supuestos aunque, realmente, no se investigan ni la mitad de todas ellas. Concretamente, según el informe anual de la CIAIM de 2015, se solicitaron 13 investigaciones, pero solo 5 de ellas fructificaron; siendo el año 2011 el año donde más solicitudes se recibieron (14), de las cuales fueron investigados 9 de esos siniestros.

Régimen jurídico. La responsabilidad derivada por abordaje quedará sujeta al Convenio Internacional de Bruselas de 23 de septiembre de 1910 para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje junto al art. 339.1 LNM³⁰ y que podemos sintetizar la responsabilidad derivada en el citado Convenio en la siguiente tabla:

³⁰ Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a los abordajes que intervengan buques del Estado.



RESPONSABILIDAD: Convenio de Bruselas de 1910			
Tipología de abordaje		Responsabilidad	
Abordaje culpable	Intervención de 1 buque	Responsabilidad exclusiva del buque culpable	
	Intervención de 2 (o más) buques	Daños personales	Responsabilidad solidaria
		Daños materiales	Responsabilidad de conformidad con el grado de culpa
Abordaje fortuito		No existe responsabilidad	

(Tabla 4: Régimen de responsabilidad abordaje. Fuente: URÍA MENEDEZ, "Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Pág. 53 y ss.)

En cuanto al tratamiento que la jurisprudencia ofrece en relación a esta modalidad de siniestro, encontramos la reciente Sentencia del Juzgado de lo Mercantil 82/2016³¹ que, si bien no es una sentencia del Tribunal Supremo éste ha llegado a las mismas conclusiones en diversas sentencias y que la utilizaremos a modo de ejemplo ilustrativo debido a la claridad en su fundamentación.

El objeto de la presente sentencia es la responsabilidad por los daños sufridos en una embarcación que no estaba amarrada de forma correcta y que fue soltada a causa del temporal. En esta sentencia, se trae a colación un supuesto idéntico que establece que es requisito indispensable para que concurra la excepción de fuerza mayor, esto es, que el suceso originador del daño sea imprecisable o aun siendo previsible no se pudiese evitar.

Continúa explicando la resolución, en relación con el primero de los requisitos (la falta de previsión) que todo titular de un barco amarrado en algún puerto del País Vasco, sabe, o al menos debería saber, que prácticamente todos los años se presentan temporales de invierno potencialmente susceptibles de causar importantes daños materiales en las embarcaciones; por ello, resulta dudoso afirmar el requisito de imprevisibilidad. Respecto al segundo requisito (imposibilidad de evitar los daños) dice la sentencia que tal siniestro podría haber sido evitado si la embarcación se hubiera amarrado con mayor consistencia.

Por tanto, se desestima la excepción de fuerza mayor debido a que el 97% de las embarcaciones del puerto deportivo de Bilbao quedaron perfectamente amarradas tras el temporal y, únicamente el 3% sufrieron daños debido a la soltura de sus amarras.

No cabe duda de que estamos en este supuesto ante un abordaje culpable unilateral debido a que tienen gran repercusión mediática los temporales y oleajes

³¹ Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 1 Bilbao (Vizcaya). Sentencia 82/2016, de 4 de marzo de 2016. Ref. 48020470012016100072



que azotan al norte de nuestro país y este supuesto podía haberse evitado dado que no cabría excusarse alegando el desconocimiento de este tipo de temporales. Por el contrario, consideramos que a todo buque extranjero se le debe poner de previo aviso de la previsión meteorológica así como de los riesgos que pudieran surgir.

4.1.3 Riesgo de naufragio/hundimiento

Definición. Cuando hablamos de naufragio, no solamente nos referimos a los casos de buque hundidos o sumergidos plenamente bajo las aguas, sino que también nos referimos a otros siniestros en lo que, con o sin sumergimiento, los buques quedan privados de su propia naturaleza.

La LNM dedica el Capítulo IV del Título VI (arts. 369 a 382) a la regulación de los bienes naufragados o hundidos. Esta normativa debe completarse con lo dispuesto en el artículo 304 TRLPEMM. Es cierto que la LNM no aporta un concepto de naufragio o de bienes naufragados, ni de hundimiento o de bienes hundidos, lo que hubiese permitido delimitar con mayor precisión el ámbito de aplicación del Título IV LNM; por tanto, entendemos que esta regulación es de aplicación tanto a los supuestos de bienes o embarcaciones hundidas en el fondo del mar como a los naufragios con o sin sumergimiento pleno bajo las aguas.

Estadística. Según el informe anual de 2015 de la CIAIM fueron 3 los accidentes investigados a causa de hundimientos, siendo 8 el número de incendios investigados en el año 2010, habiendo variaciones en ese periodo de años y siendo el 2013 el año en el que más incendios se notificaron alcanzando el número de 19, pero de los cuales exclusivamente 12 de ellos fueron investigados.

Régimen jurídico. El naufragio viene regulado en la LNM que deroga los artículos del Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio (CCom, en adelante) que se referían precisamente al naufragio y que, además, establecían una distinción entre naufragio culpable (causados por dolo o negligencia del capitán) y naufragio fortuito (fuerza mayor); distinción que ya no se contempla en la LNM, sin perjuicio de que se pueda acudir a doctrinas jurisprudenciales derivadas de los mismos.

Es cierto que debido a que la LNM es de 2014 por lo que no existe jurisprudencia abundante (como ocurre también en otros casos) en los últimos años con respecto a los naufragios. No obstante, aludiremos a una sentencia que, aun siendo del año 2002, el tribunal fallaría y le daría un tratamiento jurisprudencial idéntico de conformidad a la LNM.



La sentencia a la que nos estábamos refiriendo es la Sentencia del Tribunal Supremo de 9 de abril de 2002³², cuyo supuesto de hecho se basa en lo siguiente: el buque 'Isla del Hierro', en el momento de entrar al puerto se percató de la presencia de dos pesqueros ilegales sin luces, por lo que procede apresuradamente a la realización de una maniobra para evitar la colisión con éstos, originando su propia colisión con una escollera³³ del puerto. Además el capitán el mes previo ya había denunciado la presencia de este tipo de embarcaciones ilegales en el puerto. En este supuesto el armador fue indemnizado por sus compañías aseguradoras que se subrogaron en el lugar del armador para reclamar las cantidades a la Administración General del Estado.

Finalmente la Administración General del Estado interpone el presente recurso de casación alegando como motivo principal y literalmente que "(...) *su actuación, en el marco de su obligación legal de vigilancia y seguridad de la circulación marítima, se había desarrollado dentro de los estándares de conducta normalmente exigibles, en relación con los medios de que disponía en aquél momento. No puede exigirse a un ente público, limitado y escaso en recursos humanos, materiales y financieros, que actúe con la mayor rapidez para dar respuesta a situaciones imposibles de erradicar. Por ello, a su juicio, sólo debería responder en la medida en que, con los medios disponibles, haya incumplido de manera evidente sus deberes de vigilancia*".

El Tribunal Supremo lo desestima fundamentándolo en que la obligación de dicha Administración es, por un lado, el deber y vigilancia de las condiciones de seguridad para la navegación pero, también, el control de las actividades pesqueras.

A nuestro juicio consideramos correcta la conclusión a la que llega el Tribunal Supremo debido a que dentro de las competencias de la Administración es imprescindible el control de la actividad pesquera para, por un lado, salvaguardar la navegación y, por otro lado, mantener el control de entrada y salida de cualquier tipo de mercancía en nuestro país.

4.1.4 Riesgo de Vuelco/Escora

Definición. Son dos términos diferentes pero que, normalmente, uno es a consecuencia del otro. En cuanto a la escora, el diccionario náutico lo define como la inclinación lateral que toma un buque por el ladeo de la carga o por la fuerza del viento. Es precisamente la escora la que suele acabar en el vuelco que ya supondría consecuencias bastante más gravosas que el vaivén.

³² Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Tercera, Sección 6ª) de 9 de abril de 2002.

³³ En la náutica es el conjunto de bloque de cemento que se ponen en un espigón para protegerlo del oleaje.



Para determinar la responsabilidad hay que estudiar la causa, si la escora es por el ladeo de la carga podrá ser consecuencia de una mala planificación de su carga y será responsabilidad de la empresa estibadora, pero también puede ser que se hayan declarado menos toneladas de mercancía para el cálculo de su estabilidad entonces será responsabilidad del armador. Además una estabilidad negativa en un buque hace que tienda a recuperar su equilibrio escorándose a una u otra banda ante cualquier fenómeno como la fuerza del viento o una metida del timón, si además se da el caso de que la carga no está bien trincada puede generar un desplazamiento de la misma hacia la banda de la escora aumentando esta y volcarla.

Estadística. Según el informe anual de 2015 de la CIAIM fueron 6 las solicitudes formuladas para la investigación de los daños surgidos a causa de escoras y vuelcos, y los 6 fueron investigados. En el año 2014 se registraron el doble de solicitudes de investigación, siendo 10 de ellas investigadas.

4.1.5 Riesgo de varada/embarancada/abandono

Definición La varada implica tocar el fondo del mar sin que esto conlleve la pérdida de la embarcación o la inmovilización de la misma; pero se convierte en una embarancada cuando conlleva la pérdida total del barco, bien por los daños sufridos, bien por la imposibilidad técnica de llevarlo de nuevo a flote.

Estadística. Según el informe anual de 2015 de la CIAIM fueron 23 las solicitudes formuladas para la investigación de los daños surgidos a causa de varadas y embarancadas y, únicamente, 4 de esos sucesos fueron investigados. En el año 2013 se registraron dos solicitudes menos, pero fueron 11 los supuestos investigados por la CIAIM.

Una noticia que llama la atención es que la crisis económica dejó cerca de 10.000 embarcaciones abandonadas en los puertos deportivos españoles ante la imposibilidad de sus propietarios de hacer frente al incremento de las tasas portuarias, las tasas de navegación y los impuestos sobre las embarcaciones, a lo que había que sumar los gastos de mantenimiento y el seguro de responsabilidad civil³⁴

El abandono de embarcaciones es uno de los grandes problemas de los recintos portuarios, además del coste de su retirada, supone un riesgo de

³⁴ PRIETO R. La crisis deja cerca de mil embarcaciones abandonadas en los puertos gallegos. *El faro de vigo*. 25 de agosto de 2014. (Disponible en: <http://www.farodevigo.es/mar/2014/08/25/crisis-deja-cerca-mil-embarcaciones/1081296.html>)



hundimiento de la nave, un riesgo para la seguridad de la navegación y del medioambiente y un desaprovechamiento de la gestión del dominio público

En cuanto al tratamiento de la jurisprudencia, encontramos la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valencia 1437/2004. En esta sentencia, el siniestro ocurre cuando el buque 'Isla Tomago', en sus maniobras de atraque en el puerto de Denia queda varado impidiendo el acceso a otros puertos; es por ello por lo que la Administración pretende resarcirse del lucro cesante dejado de percibir como consecuencia del siniestro de dicho buque.

La parte demandada quiere imputar la responsabilidad al recinto portuario alegando como fundamento principal que la causa principal de que el buque embarrancara había sido la falta de condiciones de seguridad en el puerto de Denia en su estructura, tráfico, aspectos meteorológicos, situación, y especialmente la falta en el mencionado puerto de un servicio de practica en el momento de suceder el accidente.

Sin embargo el Tribunal Superior de Justicia desestimó esta alegación en su fundamento jurídico segundo al establecer que existía un nexo causal entre la actuación de los dirigentes de buque y el daño producido, debido a que no había actuado con la diligencia debida y exigible por razón del cargo o profesión; imputando por tanto, a Isla Tomago la responsabilidad.

SÍNTESIS	2010 a 2015	
	Nº total de casos notificados	Nº total de sucesos investigados
Abordaje	85	30
Accidente operacional	91	40
Colisión	43	8
Daños al barco	31	4
Incendio/Explosión	48	22
Inundación/Hundimiento	99	39
Varada/embarrancada	111	37
Vuelco/Eslora	44	33

(Tabla 4: Síntesis de los daños producidos según los informes de la CIAIM entre 2010 y 2015. Fuente: elaboración propia.)



	2015		2014		2013		2012		2011		2010	
	Nº casos notificados	Nº Sucesos investigados										
Abordaje	13	5	13	5	17	3	9	5	18	9	10	3
Accidente operacional	28	8	9	3	18	8	9	7	11	7	16	7
Colisión	7	1	5	1	10	2	7	2	7	2	7	-
Daños al barco	15	-	4	-	9	2	2	1	1	1	No hay datos	No hay datos
Incendio/Explosión	6	5	9	3	14	8	4	-	6	1	9	5
Inundación/ Hundimiento	14	3	10	4	19	12	10	6	26	6	23	8
Varada/ embarrancada	23	4	19	5	21	11	16	10	18	5	14	2
Vuelco/Eslora	6	6	11	10	7	7	1	1	9	5	10	4

(Tabla 5: Estadística según informe CIAIM de los años producidos de 2010 a 2015. Fuente: elaboración propia)



4.2 Causas operacionales de naturaleza humana o técnica

Definición. Iniciamos el análisis con las causas procedentes de las actividades y servicios del puerto. Se trata, por tanto, de incidentes o accidentes operacionales que pueden producir determinados daños personales y/o materiales debidos tanto a causas de naturaleza humana cómo a causas de naturaleza técnica.

En cuanto a las causas de naturaleza humana podríamos distinguir dos; por un lado la incorrecta o incompleta aplicación de las normas de operación, así como los comportamientos anómalos o negligentes en situaciones particulares.

En cuando a las causas de naturaleza técnica podemos encontrar: fallos en el funcionamiento de grúas o vehículos para el transporte interno de mercancías, roturas o fugas en contenedores, recipientes o tuberías que contengan sustancias de alto nivel de peligro en su interior, fallos de mantenimiento...

Estadística. Según el informe anual de la CIAIM del año 2015, en este año se registraron 28 accidentes operacionales, de los cuales 8 de ellos fueron investigados. Si comparamos estas cifras con respecto a otro tipo de siniestros, observamos que las solicitudes de investigación son mucho más elevadas y, en proporción a esas solicitudes, se investigan pocos siniestros.

A su vez los servicios operaciones de los puertos pueden clasificarse en 4 apartados:

RIESGOS OPERACIONALES			
Riesgos en los servicios técnico náuticos	Riesgos en el servicio al pasaje	Riesgos en el Servicio de recepción de desechos generados por buques	Riesgos en el servicios de manipulación de mercancías
Servicio de practicaaje Servicio de remolque Servicio de amarre			Estiba y desestiba Carga y descarga Agente consignatario

(Tabla 6: síntesis servicios portuarios. Fuente: elaboración propia)

4.2.1 Riesgos en los servicios técnico náuticos

Para entender de mejor manera los riesgos que vamos a exponer, definiremos brevemente en qué consiste cada uno de los servicios prestados por el puerto y su consecuente responsabilidad dentro del recinto portuario.



a) *Riesgos en el servicio de practica*

Definición. La definición del servicio de practica viene recogida en el Título III (artículos 279 a 281) del TRLPEMM, junto con el Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento general de Practica, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RGP, en adelante). Concretamente es el artículo 126.1 de la citada Ley es el que expresamente conceptualiza el servicio de practica estableciendo que *“se entiende por practica el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste (...) en condiciones de seguridad (...)”*. Podemos definir al práctico como la persona encargada de asesorar al capitán en las maniobras de entrada y salida del puerto. Este servicio será obligatorio cuando así lo determine la Administración Marítima, se prestará a bordo de los propios buques lo cual no implica que el práctico vaya a formar parte de la tripulación³⁵.

Régimen jurídico. Lo encontramos en el Título V, Capítulo III de la LNM, así como en el TRLPEMM y el previamente citado Reglamento General del Practica.

Responsabilidad. La responsabilidad del práctico se entiende que es muy grande ya que es quien dirige las operaciones de entrada y salida para garantizar la máxima seguridad de hecho una de las situaciones de riesgo más habituales en las operaciones de practica es el abordaje. La responsabilidad depende del contrato del practica, es decir, dependerá del asesoramiento que este le haya dado al Capitán del buque. Constantemente se ha venido discutiendo si el capitán es siempre el titular del buque aunque haya práctico a bordo (el práctico suele subir en ocasiones determinadas, como puede ser la mala mar), o bien, si hay práctico a bordo el capitán queda liberado de toda responsabilidad, dirección y control de la nave y es el práctico el responsable de las maniobras que se efectúen. La doctrina mayoritaria en España, a diferencia del derecho inglés, trata de imputar la responsabilidad al práctico que ha sido el que ha efectuado la maniobra en vez de al capitán. Por ello el Tribunal Supremo en numerosas sentencias expresamente establece que es el práctico el responsable de los daños causados al propio buque o a terceros, producidos por errores, omisión e inexactitud en el asesoramiento de la nave y de los rumbos o maniobras náuticas precisas para velar por la seguridad de la navegación.

³⁵ ZURUTUZA ARIGITA, I. (2013): *El practica*. (Madrid, Editorial Marcial Pons). Pág. 99 y ss.



b) Riesgos en el servicio de remolque

Definición. La definición viene en el artículo 127.1 TRLPEMM que define el remolque portuario como *“aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto”*. Se trata, por tanto, de una embarcación a motor de gran potencia que sirve para remolcar otras embarcaciones o para ayudar a los buques en sus maniobras³⁶.

Responsabilidad. La responsabilidad puede ser tanto inter partes, derivada del contrato de remolque y en el que, en virtud del artículo 304.1 LNM será el causante del daño el responsable y también puede ser frente a terceros, donde el artículo 304.2 LNM impone una responsabilidad solidaria al propietario del remolcador y del remolcado por los daños causados a terceros por su actuación, por lo que deberán indemnizar por los daños y perjuicios causados.

Durante el remolque el mayor riesgo que existe es el de colisión. En este caso no existe un criterio unitario de contrato de remolque que recoja todos los supuestos aunque generalmente la responsabilidad suele caer sobre el buque remolcado, si bien la legislación actual diferencia entre remolque maniobra y remolque transporte.

Régimen jurídico. Es un contrato atípico que carece, por tanto, de regulación propia y al que serán de aplicación, en defecto de pacto (autonomía de la voluntad) o formulario tipo aplicable, la normativa marítima (la LNM), civil (Código Civil), administrativa (TRLPEMM) sin olvidar las leyes en materia de consumidores y usuarios cuando el remolcado tiene la condición de usuario como sucede en la mayoría de los casos.

c) Riesgos en el servicio de amarre y desamarre.

Definición El amarrador es el personal que, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, colabora en el atraque y desatraque de los barcos encapillando³⁷ los cabos a los norayes³⁸. Aunque se trata de uno de los servicios más sencillos a

³⁶ En Bilbao encontramos el remolcador 'Ibaizabal Siete' construido en 2008m de gran potencia y con un tiro de hasta 122 toneladas. Se caracteriza por llevar incorporado un equipo contra incendios y medios para la recogida de hidrocarburos.

³⁷ Encapillar: en la náutica significa atar el extremo de un cabo a los norayes.

³⁸ Noray (también conocido como bolardo): En la náutica se emplea este término para referirse a los amarres en tierra que permiten fijar la embarcación.



simple vista sin embargo tiene gran riesgo debido a que un pequeño resbalón implicaría caer al agua entre un muelle y un buque de grandes dimensiones y miles de toneladas que está en constante movimiento.

Responsabilidad. Se limita a asegurar un atraque y desatraque de los buques en condiciones de seguridad

Régimen jurídico. Viene recogido en el artículo 128 TRLPEMM que recoge tanto la definición del amarre y desamarre como las características generales destacando la necesidad de una implicación activa de los amarradores en la cooperación con otras administraciones.

4.2.2 Riesgos en los servicios al pasaje.

Definición Los servicios de pasaje aparecen regulados en el artículo 287 LNM, e incluyen principalmente un servicio de embarque y desembarque de pasajeros incluyendo los medios necesarios para posibilitar el acceso de los pasajeros desde la estación marítima o el muelle a los buques y viceversa, salvaguardando su seguridad. También comprende el servicio de carga y descarga de los equipajes de los pasajeros con la debida colocación de estos equipajes en lugares seguros. Por tanto, el porteador se obliga, a cambio del pago de un precio, a transportar por mar a una persona y, en su caso, su equipaje.

Responsabilidades El pasajero es el usuario del puerto que cobra mucha importancia debido a que es en muchas ocasiones la figura fundamental en la economía portuaria; por lo que, los servicios al pasaje deberán tener cubiertos todos los daños a los pasajeros ocasionados durante el embarque y desembarque de pasajeros en las pasarelas, zonas de espera etc., así como sus equipajes.

Régimen jurídico. Este contrato se regula en la LNM y, en cuanto a su autonomía de la voluntad, el usuario no tiene la oportunidad de negociar de modo individualizado las condiciones del transporte, siendo el reverso del billete el único documento en donde se recogen los derechos y obligaciones de las partes (de ahí que el billete sea al portador o nominativo).

Para los contratos de transporte marítimo internacional de pasajeros rige el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, de 13 de diciembre de 1974, modificado por el Protocolo de 19 de noviembre de 1976 y por el Protocolo de 2002.



4.2.3. Riesgos en los servicios de manipulación de mercancías

Definición Este es uno de los servicios que más riesgos pueden generar. Tanto por el tamaño y peso de los contenedores de mercancías como por su contenido, en muchos casos peligroso.

Con respecto a su peso y tamaño, desde el pasado 1 de julio de 2016 entró en vigor a través del Convenio SOLAS³⁹, como medida preventiva un tratado internacional que regula entre otros aspectos los requisitos referidos al pesaje de contenedores estipulando que sean los operadores de terminales quienes certifiquen el pesaje de los contenedores antes de su llegada al puerto.

Con respecto al transporte de mercancías peligrosas, este es sin duda el que más riesgos genera, y son muchas veces causa principal de los accidentes expuestos en el apartado anterior: incendios, explosiones accidentales, toxicidad, emisiones de radiaciones ionizantes (radiactivos), infecciones, o contaminaciones. Los servicios implicados en la correcta manipulación de mercancías son:

a) Riesgos en los servicios de estiba y desestiba

Definición Son los encargados de colocar la carga a bordo de un buque. Su objetivo es conseguir que sea transportada con un máximo de seguridad para el buque y su tripulación, ocupando el mínimo espacio posible, evitando averías en la misma y reduciendo al mínimo las demoras en el puerto de descarga.

De aquí que se puedan identificar como elementos básicos de la estiba la seguridad y la economía. La estiba comprende dos fases: en primer lugar, el trayecto desde el muelle hasta el lugar donde se va a almacenar y, en segundo lugar el orden de almacenamiento para lograr así un aprovechamiento óptimo del espacio, así como la seguridad y la conservación de las mercancías. La desestiba es la misma operación pero a la inversa. Son muchos los riesgos de la estiba, Tienen que gestionar cargamentos de mucho tonelaje, organizándolos bien para mantener la estabilidad del buque durante sus operaciones y con turnos intensos ya que la eficiencia también se mide.

Responsabilidad. En cuanto a la responsabilidad de los estibadores, ésta no está limitada por lo que se podría equiparar a la responsabilidad que podría tener cualquier sujeto por culpa o negligencia.

³⁹ Convenio SOLAS : Convenio para la Seguridad de la vida en el mar (Safety of life at sea)



Régimen jurídico. Nos encontramos ante una problemática con el sector de los estibadores en España debido a que hasta una resolución del TSJUE, las empresas no podían contratar a cualquier trabajador sino que, única y exclusivamente a los que formasen parte de la Sociedad Anónima de Gestión de Trabajadores Portuarios (SAGEP). A raíz de la resolución del TSJUE se liberaliza este sector imponiendo multas de alrededor de 130000 euros por cada día de incumplimiento de dicha resolución. Para evitar la sanción, el Gobierno elabora el Real Decreto-ley 4/2017, de 24 de febrero, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052) estableciendo cambios para los que es necesario 3 años de transición.

b) Riesgos en los servicios de carga y descarga

Definición. Es importante diferenciar la carga y la estiba dado que mientras que por carga se entiende aquel conjunto de operaciones cuya finalidad es trasladar las mercancías a bordo del buque, por estiba se entiende el conjunto de operaciones materiales necesarias para la colocación adecuada de las mercancías dentro del buque, de modo que no entorpezcan la maniobra, ni se perjudiquen ellas, ni perjudiquen a las demás durante el viaje. Por tanto, comprende desde el momento que la unidad de carga queda colgada del equipo de carga hasta que es desenganchada por los estibadores de un barco, o viceversa. El proceso de carga/descarga se considera finalizado cuando la carga (mercancía) descansa en el vehículo que la va a transportar y se ha desenganchado de la grúa.

Responsabilidad. Abarca los daños en la mercancía ocasionados en el intervalo de tiempo desde la estiba hasta la desestiba. El porteador será responsable si así se pacta previamente o si las mercancías sufren daños por causas imputables a éste.

Se regula en la LNM y jurisprudencialmente, cabe destacar la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid 256/2012⁴⁰, que tiene por objeto la atribución de la responsabilidad a causa de los daños producido en la mercancía en la carga y descarga queriendo imputar la responsabilidad a la entidad cargadora tratando así de exonerar de responsabilidad al transportista marítimo; por ello, la sentencia hace hincapié en que el cargador ha obrado de forma habitual pero el problema estribaba en que el buque no era adecuado para la navegación y que pese a su falta de

⁴⁰ Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28ª) , Sentencia núm. 256/2012, de 21 de septiembre



condiciones de navegabilidad se embarcó en el la mercancía haciéndole responsable a la entidad cargadora que aun sabiendo la no adecuación del buque para el transporte de mercancía, lo cargó. No de acuerdo con esta sentencia consideramos que no debe ser la empresa cargadora la responsable dado que corresponde al armador verificar que el buque o embarcación está o no en condiciones de navegabilidad.

c) Agentes consignatarios

Definición. El artículo 319 LNM que lo define como un agente o intermediario independiente que actúa en nombre y por cuenta del propietario de un buque, ya sea naviero o armador, que se encarga de ejecutar las fases terrestres del transporte marítimo, entregando y recibiendo la carga.

Responsabilidades. Nuestra LNM, en su artículo 322, lo sitúa como responsable de los daños o pérdidas de las mercancías causadas por su propia culpa; pero se le exime de responsabilidad de los demás daños, pérdidas o demoras de la mercancía. En cuanto a la doctrina del Tribunal Supremo, podemos decir que el Pleno se ha decantado por considerar que el consignatario se hará responsable de dichas mercancías pero que únicamente el titular de la carga perdida o dañada durante su transporte marítimo es la persona que estará legalmente legitimada para dirigir su acción frente al consignatario del buque.

Régimen jurídico. Se recoge en el artículo 320 LNM donde se establece que las relaciones entre el consignatario y el armador o naviero se regularán por el régimen jurídico del contrato de comisión mercantil (artículo 244 y ss. CCom) cuando se trate de una consignación puntual. En caso de que se trate de consignaciones continuadas o estables, se aplicará el régimen jurídico del contrato de agencia⁴¹, donde se podrá pactar la exclusividad en la consignación.

En cuanto a la situación jurisprudencial actual, como hemos mencionado en el apartado anterior, cabe destacar la Sentencia del Tribunal Supremo 927/2007 de 26 de noviembre⁴² hace al consignatario responsable frente a los cargadores o destinatarios de la carga por los daños producidos en la ejecución del transporte marítimo, por considerar que al ser representante del porteador actúa en nombre de éste, en relación con la mercancía transportada. Además, por la lejanía en la que se pueden encontrar los navieros, supone difícil entablar con ellos las reclamaciones.

⁴¹ El contrato de agencia tiene una regulación especial, la Ley 12/1992, de 27 de mayo, del Contrato de Agencia.

⁴² Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil), Sentencia núm. 927/2007, de 26 de noviembre



CAPITULO 5. DAÑOS MEDIOAMBIENTALES

Dada la importancia y trascendencia de este tipo de daños se ha optado por dedicarle un capítulo especial. El entorno portuario es un entorno frágil ante las agresiones ambientales, por ello las Autoridades portuarias en su compromiso de calidad y respeto al medioambiente, generalmente implantan todo tipo de medidas organizativas o tecnológicas para prevenir cualquier tipo de contaminación a la vez que obligan al cumplimiento de la legislación aplicable tanto en los ámbitos comunitarios, estatales, autonómicos como locales. Lo cual no significa que existan numerosos riesgos y por tanto responsabilidades.

El artículo 62 del TRLPEMM establece una serie de normas generales de carácter preventivo prohibiendo los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo. Además, las instalaciones portuarias deberán contar con un **Plan de contingencias por contaminación accidental** el cual deberá ser tenido en cuenta por las Autoridades Portuarias al elaborar el Plan Interior de Contingencias del Puerto, que formará parte de las Ordenanzas Portuarias.

Dentro de los recintos portuarios, y por mantener una clasificación estructurada, podemos distinguir dos áreas de responsabilidades: las responsabilidades en la zona marítima y las responsabilidades en la zona terrestre.

5.1 Riesgos y responsabilidades medioambientales en la zona terrestre

En la zona terrestre de los recintos portuarios la responsabilidad principal estará en la propia Autoridad Portuaria y en las numerosas empresas que realizan las operaciones de carga y descarga, de gráneles sólidos, gráneles líquidos, contenedores y almacenaje de mercancías bien de carácter temporal o instalaciones fijas de almacenamiento, reparaciones navales, talleres de mantenimiento, manipulación de mercancías peligrosas como las de avituallamiento de combustible, de almacenamiento de hidrocarburos y productos químicos; un largo etcétera de actividades que pueden generar básicamente: emisiones, vertidos, y residuos.

Estas empresas no sólo deben disponer de los medios necesarios para la prevención de la contaminación accidental, marina atmosférica y terrestre, sino que de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable, deben estar autorizadas y su



autorización debe ser regulada bien mediante los Pliegos de contratación (Pliegos de Condiciones Generales, Pliegos de Prescripciones Particulares...) así como por las cláusulas de sus autorizaciones o concesiones de dominio público o bien por las condiciones particulares fijadas por la Autoridad Portuaria a la hora de conceder las licencias de servicios .

Así por ejemplo, ante el **riesgo de emisiones**, las empresas deberán tener inscritos y legalizados todos los posibles focos de emisión, además de someterse a los controles establecidos para la minimización de daños.

De hecho en los recintos portuarios existen dos focos de emisión que ocasionan riesgos.

Por un lado tenemos a las empresas que forman parte del anexo IV de la Ley 34/2007, es decir las que pueden producir emisiones "en general" potencialmente contaminadoras de la atmósfera, las cuales deberán contar con la previa autorización de la Consejería de Medio Ambiente; (reguladas por la Ley 34/2007, de 14 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, es decir, las actividades).

Por otro lado las empresas que pueden generar "compuestos orgánicos volátiles" (empresas incluidas en el Real Decreto 117/2003 de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades), estas últimas, por su riesgo, aún mayor, deberán incorporar también, un plan de gestión de disolventes y reducción de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV).

Por último con respecto a las emisiones de malos olores, las empresas de los recintos portuarios deben cumplir ciertas normas de cierre y de limpieza habitual de contenedores y con respecto a las emisiones acústicas o ruidos, las empresas también deben cumplir los requisitos legales establecidos.

Con respecto al **riesgo de vertidos** Las empresas que generen vertidos también deberán tener su correspondiente autorización ambiental conforme a lo establecido en la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación... Por otro lado, cualquier vertido al mar desde tierra, requerirá la correspondiente autorización ambiental integrada Es de destacar que sin embargo, no se consideran vertidos las obras de relleno para modificar o ampliar los puertos aunque también esté sujeta a autorización (artículo 58 del TRLPEMM, para ello recordamos la incorporación de un nuevo tipo de escolleras realizadas con restos de material siderúrgico.



Si el vertido se produce en el suelo del recinto portuario se activará un plan que evite que el vertido pueda afectar a alcantarillas o sumideros de la red de saneamiento ocasionando, en ese caso, un episodio contaminante de mayor magnitud.

Finalmente con respecto a las empresas que generen **riesgos por gestión de residuos** deben segregarlos y gestionarlos adecuadamente (a través de gestores autorizados) cumpliendo escrupulosamente la legislación. De hecho las empresas deben asumir todos los trámites para su gestión según la normativa vigente y, en el caso de residuos calificados como “peligrosos”, deben de adoptar medidas especiales para evitar las posibles contaminaciones de las instalaciones portuarias.

Responsabilidades y régimen jurídico. En el caso de producirse cualquier accidente o incidente, las empresas deben estar preparadas y contar con los medios necesarios para actuar con rapidez y eficacia, por lo que deben de contar con su Plan de Emergencia y Contingencia aprobado por la Autoridad Portuaria. Así como avisar inmediatamente del hecho a la Autoridad Portuaria.

Las empresas son las responsables y sus infracciones, además de las sanciones económicas pertinentes, les pueden derivar a costear el entorno natural dañado y, por supuesto, tendrán la incoación de un Procedimiento de Exigencia de Responsabilidad Ambiental de Conformidad con los artículos 41 y 42 de la Ley 26/2007 de 23 de octubre de Responsabilidad Medioambiental y con el artículo 4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas⁴³ (antiguamente se hacía referencia a este precepto en el artículo 31 de la ya derogada Ley 30/1992 de 26 de Noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y de Procedimiento Administrativo Común).

En cuanto al régimen sancionador serán sancionadas según los artículos 301, y siguientes del Capítulo I del Título IV de la Ley de Puertos del Estado y marina Mercante y se recogen también en Reglamento de Servicio de Policía del Puerto.

5.2 Riesgos y responsabilidades en la zona marítima

Con respecto a la **zona marítima** la responsabilidad por los daños generados por la contaminación radicarán en los buques estacionados en los recintos portuarios. Estos al igual que las empresas pueden generar emisiones, vertidos y residuos. Es por ello por lo que la Ley de Navegación Marítima ocupa un capítulo entero a “*la responsabilidad civil por contaminación*”, y es precisamente el Capítulo V (arts. 384 a 391) del Título VI de la mencionada Ley el enfocado a regular este tipo de situaciones.



Sin embargo, quedarán excluidos de este Capítulo los daños ocasionados por sustancias nucleares o radioactivas, que se rigen por su propia norma

Con respecto al **riesgo de emisiones** de los buques, éstos generan unos niveles considerables de contaminación, por ello el sector naviero se enfrenta a un gran cambio en cuanto a sus normativas sobre emisiones. De hecho el Parlamento Europeo aprobó un texto el 1 de julio de 2015 por el que a partir del próximo 2018, todas las embarcaciones de más de 5000 toneladas que "salgan o lleguen" a los puertos de la Unión Europea (excepto los buques de guerra o los que sean propiedad de los estados) entraran dentro un sistema de Seguimiento y, Notificación y Verificación en los que se les exigirá llevara bordo un documento que notifica sus emisiones de CO2 cumplen los requisitos. Este ha sido quizá el primer paso para combatir el impacto sobre el clima de este sector.

Pero los buques no sólo generan emisiones de CO2 al llegar a puerto, una vez "atracados", la producción de energía es de forma autónoma lo cual también implica una generación y emisión de CO2⁴⁴ que también requiere la adopción de medidas preventivas. Desde el 1 de enero de 2010, todos los buques atracados en los puertos europeos deben utilizar combustible con menos del 0,1% de contenido en azufre (S45) en masa ya que puede ocasionar serios problemas de salud, incluyendo dificultades respiratorias, daños neurológicos, defectos de nacimiento o cáncer, y determinar, además, un incremento general en la tasa de mortalidad. Es por ello que los puertos están cada vez más presionados para disminuir emisiones de los buques.

Dos son las iniciativas que de momento se están planteando:

Un ejemplo es la impulsada por la IAPH (International Association of Ports and Harbors) la cual ha creado la WPCI (World Ports Climate Initiative) entre cuyas iniciativas principales está la posible conexión eléctrica de los buques a la red de tierra de los muelles (Sistema denominado Cold Ironing) y de esta forma evitar la contaminación portuaria.

Otra de las medidas es incentivar la gasificación de los buques (GNL) mediante incorporación de unidades propulsadas por gas en las embarcaciones de servicio portuario, mediante cisternas, tanques móviles o gabarras suministradoras⁴⁶ lo cual implica tener infraestructuras nuevas para su

⁴³ Ley 39/2015, en adelante.

⁴⁴ Vid. SÁNCHEZ PÉREZ, D. "Reducciones de emisiones de CO2 en el sector del transporte marítimo mediante el empleo de tecnología Cold Ironing" Revista Dinamo Térmica N° 13. Pág. 14.

⁴⁵ Elemento químico de símbolo S.

⁴⁶ Jornada Gas Natural para Uso Marítimo, Barcelona 22 enero 2015



almacenamiento y suministro y nuevos riesgos de inflamabilidad y criogenia. Estos índices de contaminación son particularmente alarmantes para las zonas costeras que reciben cruceros⁴⁷ están estacionados en el puerto debido a que una tercera parte de dichas emisiones ocurren cuando el barco está amarrado.

Con respecto al **riesgo de vertidos**⁴⁸ de los buques, el recurso natural principalmente afectado por el estacionamiento de barcos en los recintos portuarios es el agua.

Todos los barcos, en su parte más baja conocida como sentina filtran aguas que son mezcladas con aceites, petróleos, gasolinas, que periódicamente se bombean para así conseguir mantener una estabilidad en el barco. Evidentemente, estas aguas cuando son filtradas en la sentina se nutren de una serie de compuestos contaminantes, incluyendo sustancias cancerígenas, que suponen una amenaza tanto para el ecosistema acuático como para la vida humana.

Los problemas ocasionados por vertidos de buques en los puertos son mucho más habituales de lo que se piensa tanto es así que desde el 21 de noviembre de 2014, y por un Real Decreto aprobado por el Consejo de Ministros del 31 de octubre, existe una norma por la que todos los puertos del Gobierno Español en su lucha por preservar el medio ambiente marino prohíben la entrada a aquellos barcos de más de mil toneladas de arqueo bruto que carezcan de un seguro o garantía financiera que cubra su responsabilidad por los daños de contaminación ocasionados por vertidos de su combustible. De hecho el documento acreditativo de que cuentan con dicho seguro deberá ser expedido por la Dirección General de la Marina Mercante están exentos de esta medida solamente los buques de guerra y los pertenecientes al estado.

Finalmente en cuanto al **riesgo por gestión de residuos** de los buques es de destacar un apartado especial son los llamados residuos MARPOL. como aceites, hidrocarburos, plásticos o especies invasoras procedentes de las aguas de lastre y que constituyen un grave riesgo para el deterioro ambiental de los mares y océanos.

⁴⁷ Es de destacar que el medio de transporte marítimo que más contaminación atmosférica produce es el crucero, que produce a aproximadamente el equivalente a las emisiones de 12000 vehículos o una central eléctrica de tamaño medio a través de motores Diesel. Esta combustión de carburante tiene un alto contenido en azufre.

⁴⁸ Según la Convención Internacional sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otros Materiales hecha en Londres y celebrada el 29 de diciembre de 1972⁴⁸, se entiende por contaminación marina: *la introducción de desechos u otras materias en el mar, resultante directa o indirectamente de actividades humanas, que tenga o pueda tener efectos perjudiciales tales como causar daños a los recursos vivos y a los ecosistemas marinos, constituir peligros a la salud del hombre, entorpecer las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deteriorar la calidad del agua de mar en lo que se refiere a su utilización y menoscabar las posibilidades de esparcimiento.*



Las normativas son estrictas. A "nivel internacional" tenemos el **Convenio MARPOL 73/78** (Convenio internacional para Prevenir la Contaminación por los buques) suscrito por 140 países. A "nivel comunitario" tenemos la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre de 2000 sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y en cuyo Anexo II se modifica por la Directiva 2007/71/CE para incluir las aguas residuales entre los tipos de residuos que deben notificarse al entrar en los puertos. Y por último a "nivel nacional" también su gestión debe ser Notificada a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal y como se indica en el anexo 3 del Real Decreto 1381/2002 de 20 de diciembre sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por buques. Y modificado mediante Real Decreto 1084/2009 de 3 de julio que traslada el ordenamiento jurídico interno a la Directiva 2007/71/CE. A su vez la ORDEN FOM / 1392 /2004 de 13 de mayo relativa a la notificación y entrega de desechos regula las condiciones de otorgamiento de las certificaciones por Capitanías Marítimas y el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre aprueba establecer la obligatoriedad del servicio de recepción de desechos.

Responsabilidades, en el ámbito de derecho marítimo todos los buques que puedan generar riesgos específicos para la salud pública, instalaciones portuarias sostenibilidad ambiental etc. podrán no obtener la autorización necesaria de la correspondiente Autoridad Portuaria para entrar en el puerto ya que dicha autorización deberá estar siempre supeditada al cumplimiento de la legislación y normativa. Sin embargo, si el accidente o incidente se produce una vez dentro del puerto la cuestión fundamental es determinar quién es el sujeto responsable en este tipo de daños; ¿deberá ser el mismo propietario del buque o la persona que tiene a su disposición el buque?

Existen discordancias entre la atribución de responsabilidad que da Ley de Navegación Marítima y la dada por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños de la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969 (CLC, en adelante)⁴⁹. Este último imputa la responsabilidad por los daños derivados de contaminación al propietario del buque en el momento del accidente, entendiéndose por propietario la persona a cuyo nombre se encuentre registrado el buque (art. 3.1 CLC). Por tanto, en lugar de imputarse la responsabilidad al armador⁵⁰ o explotador del buque, se atribuye la misma al propietario (en ningún caso a tripulantes, práctico, etc.) dado que por razones de orden práctico el propietario puede ser identificado con mayor facilidad que el armador. Por el contrario, la LNM, en

⁴⁹ Convenio Internacional ratificado por España



su artículo 385, establece como responsable al armador, quien puede ser o no su propietario (art. 145.1 LNM).

Esta solución no es, en absoluto, eficaz si lo que se pretende es buscar una efectiva normativa dado que la búsqueda e identificación del armador supondría un periodo más largo de tiempo; por ello, una buena solución para este supuesto entiendo que podría ser hacer responsables solidarios al propietario y al armador no propietario (el que tiene a disposición el buque).

Cabe destacar, en relación a la atribución de responsabilidad, la Sentencia de la Sala Segunda del Tribunal Supremo, núm. 865/2015 de fecha 14 de enero, que condenó a dos años de prisión al capitán del buque Prestige⁵¹, como autor responsable de un delito imprudente contra el medio ambiente en la modalidad agravada de daños catastróficos en relación con la grave afectación del medio marino y demás perjuicios provocados a consecuencia del vertido de fuel proveniente del citado petrolero.

Es claramente una responsabilidad objetiva la del armador ya que se fundamenta en el mero hecho de la producción del daño por contaminación (art. 386.1 LNM), con independencia, por tanto, de si la actuación del armador fue negligente o no. Sin embargo, se trata de una responsabilidad en cierta manera atenuada, al excluirse la responsabilidad del armador cuando acredite *“que los daños han sido causados por una fuerza mayor inevitable, por la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación, o bien por una acción u omisión intencional de un tercero, a salvo de la responsabilidad que alcance este último”*. Asimismo, si el armador acredita que los daños por contaminación han sido ocasionados, total o parcialmente, por culpa o dolo de quien haya sufrido los daños quedará exonerado de responsabilidad, total o parcialmente, frente dicha persona.

⁵⁰ Persona encargada de equipar, mantener en estado de navegabilidad y explotar económicamente una embarcación.

⁵¹ Fue un buque monocasco liberiano, operado bajo bandera de las Bahamas, que el 19 de noviembre de 2002 se hundió frente a las costas españolas de Galicia.



CAPÍTULO 6. INVESTIGACION

Los accidentes e incidentes a los hemos aludido, deben ser investigados por lo que denominaremos la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) que, según el artículo 256 del TRLPEMM es el órgano colegiado con competencia para la investigación de causas técnicas de los accidentes marítimos. Los órganos que componen la CIAIM son: el Pleno y la Secretaría. El Pleno será el órgano decisorio, al que le corresponde validar la calificación de los accidentes y aprobar los informes y estará compuesto por el presidente, el secretario y seis vocales. La Secretaría es el órgano ejecutivo que lleva los trabajos de investigación y la elaboración de los informes que posteriormente aprobará el Pleno.

De hecho, la Ley establece un régimen sancionador específico para el incumplimiento de las disposiciones relativas a la investigación de los accidentes marítimos y dota a los Investigadores de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, condición de autoridad pública con plena independencia funcional respecto a las autoridades marítimas...

Aunque de cara a las aseguradoras las investigaciones que la CIAIM lleva a cabo no persiguen la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. Muchas veces puede resultar que del resultado de sus investigaciones pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad,

Según figura en la página web del Ministerio de Fomento la normativa aplicable es la Directiva 2009/18/CE de 23 de abril de 2009, y que entró en vigor el 17 de junio de 2011, y que establece los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo, así como las obligaciones de los estados miembros de la UE sobre investigación de accidentes marítimos. Esta Directiva ha sido transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante dos instrumentos:

- Artículos 265 y 307.n) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por **Real Decreto Legislativo 2/2011**, de 5 de septiembre.
- **Real Decreto 800/2011**, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos (publicado en B.O.E. de 11 de junio de 2011).



CAPÍTULO 7. CONCLUSIONES

Del trabajo realizado se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1. Es imprescindible fomentar una concienciación para **introducir la cultura de la seguridad en los puertos haciendo ver que la misma es una buena inversión.**
- 2.. Para ello **se debe identificar sus riesgos operacionales y la vulnerabilidad de sus instalaciones** y así elaborar los planes necesarios que permitan prevenir, minimizar o incluso evitar riesgos
3. Hay que promover una progresiva concienciación de las empresas hacia **la sostenibilidad medioambiental**, medir el grado de respuesta de los recintos portuarios ante ésta y aumentar la presión por parte de las administraciones para la promoción del uso de fuentes de energía alternativa y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero
4. El plan de protección de los puertos debe **ofrecer suficientes garantías** para que las operaciones que se realizan en las terminales marítimas se efectúen en óptimas condiciones de seguridad además de disponer de una rápida y eficiente respuesta en caso de emergencia.
5. **Es fundamental una adecuada coordinación y gestión de los recursos humanos y técnicos**, ya que la seguridad en los recintos portuarios es la suma de muchos actores y el objetivo es conseguir que todos ellos funcionen como un buen engranaje
- 6.- Para conseguir todo ello es **necesario buscar el equilibrio entre los intereses comerciales, que requieren operativas rápidas y ágiles, y el cumplimiento de los niveles de seguridad necesarios y adecuados a cada circunstancia.**

Para finalizar el presente trabajo, solo incidir en una cuestión. Tras un siniestro en el recinto portuario, aunque los daños materiales son los que mayor repercusión económica son los únicos que tienen una situación reversible , sin embargo , los daños personales que afectan al ser humano pueden no tener esa reversibilidad por tanto su prevención debe ser mucho mayor, del mismo modo, los daños medioambientales, que a menudo pasan desapercibidos en nuestro día a día, tienen graves efectos nocivos tanto para el ser humano como para los ecosistemas de nuestro alrededor y por tanto para nuestro futuro.



CAPÍTULO 8. BIBLIOGRAFÍA

8.1 Libros, revistas y documentación periodística

- BROSETA PONT, M., (2016): *Manual de Derecho Mercantil*. (Madrid, Editorial Tecnos, Grupo Anaya S.A.).
- CAMPUZANO, Ana Belén y SANJUÁN, Enrique (2016): *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*. (Valencia, Editorial Tirant lo Blanch).
- CERBAN, M y ORTÍ, J. "Estudios sobre economía española 2015/20 Infraestructuras portuarias" Ed. (Disponible en: <http://www.documentos.fedea.net>)
- ESCUÍN IBAÑEZ, Irene (2006): *La limitación de la deuda indemnizatoria del porteador marítimo*. (Granada, Editorial Comares S.L.).
- EUROPA PRESS. Tres empresas se asentarán en el Puerto de Bilbao con 300 nuevos empleos directos. *Deia*. 29 de Diciembre 2016. (disponible en <http://www.deia.com/2016/12/29/economia/tres-empresas-se-asentaran-en-el-puerto-de-bilbao-con-300-nuevos-empleos-directos?random=648103>)
- FERNANDEZ MUÑOZ, L.: "Evolución del transporte marítimo Internacional" En línea 2010. (disponible en: http://www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc_semana27/capitulo2.pdf) Pág. 39.
- FUENTES GÓMEZ, Julio Carlos, ALCÁNTARA GONZALEZ, José Manuel et al. (2015): *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*. (Madrid, Editorial Dykinson S.L.)
- GARCIA-PITA y LASTRES, José Luis (1996): *La limitación de la responsabilidad civil del naviero*. (Vitoria-Gasteiz, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco).
 - GONZALEZ CAMPOS, Julio D., SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, Luis I., SÁENZ DE SANTA MARÍA, Paz Andrés (2008): *Curso de Derecho Internacional Público*. (Navarra, Editorial Aranzadi S.A.).
 - IAÑEZ LLAMAS, F.J., (2015): *Practicaje del puerto: evolución, vicisitudes y circunstancias*. (Tarragona, Editado por el Colegio Oficial de Prácticos de Puerto junto con la Federación de Prácticos de Puerto de España)



- MINISTERIO DE DEFENSA (2017): *Manual del Derecho del Mar* (Editorial Ministerio de Defensa) Págs. 29-34.
- MINISTERIO DE FOMENTO, “*Calidad de aguas litorales en áreas portuarias*”, 2007. (disponible en <http://www.puertos.es/es-es/BibliotecaV2/ROM%205.1-13.pdf>)
- MOLINA SANCHEZ, J.A., “*La exención del practicaaje en España*”, 2017. (disponible en <https://es.linkedin.com/pulse/la-exenci%C3%B3n-de-practicaaje-en-esp%C3%B1a-jos%C3%A9-%C3%A1ngel-molina-s%C3%A1nchez>)
- PEÑALBA J. “La costera contra el chapapote”, *El Diario Vasco*, 8 de diciembre de 2002 (disponible en <http://www.diariovasco.com/20071208/al-dia-sociedad/costera-contra-chapapote-20071208.html>)
- PRIETO R. La crisis deja cerca de mil embarcaciones abandonadas en los puertos gallegos. *El faro de vigo*.25 de agosto de 2014. (Disponible en: <http://www.farodevigo.es/mar/2014/08/25/crisis-deja-cerca-mil-embarcaciones/1081296.html>)
- RODRIGUEZ DOCAMPO, María José (2003): *La obligación de indemnizar del propietario del buque-tanque*. (Valencia, Editorial Tirant lo Blanch).
- ROMERO, D. (2016) ‘Evaluación y organización de la seguridad en terminales portuarias’. *Revista Transporte y Territorio*. Pág. 27-38
- UPC – Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques, “*El futuro tecnológico de las Terminales Marítimas de Vehículos: La integración de sus sistemas de información*”, Barcelona 2004 (disponible en <http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/7001/02Jmmc02de12.pdf>)
- URIA MENEDEZ, “Guía sobre la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
- VIÑAS, E., “Las dos piezas que transportará el ‘megatruck’ desembarcan en Pasaia”, *El Diario Vasco*, 26 de marzo de 2017 (disponible en <http://www.diariovasco.com/gipuzkoa/201703/26/piezas-transportara-megatruck-desembarcan-20170326003942-v.html>)
- WORLD BANK (2007) “Port Reform Toolkit”. 2nd Edition Public-Private Infrastructure Advisory facility (available at www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit)



- ZAMBONINO PULITO, M. (2008): *Régimen jurídico de la marina mercante*. (Valencia, Editorial Tirant lo Blanch).
- ZURUTUZA ARIGITA, I. (2013): *El practicafe*. (Madrid, Editorial Marcial Pons). Pág. 99 y ss.

8.2 Diccionario

- MARTINEZ-HIDALGO Y TERAN, JM. (2002): *Diccionario náutico*. (Barcelona, Nauta Crédito S.A.)

8.3 Normativa legal

- **Normas de Derecho Privado:**
 - Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio.
 - Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.
 - Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
 - Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
- **Normas de Derecho Internacional**
 - Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños de la Contaminación por Hidrocarburos, hecho en Bruselas el día 29 de noviembre de 1969.
 - Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del mar por Vertimiento de desechos y otras materias, hecho en Londres el día 29 de diciembre 1972.
 - Instrumento de ratificación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

8.4 Jurisprudencia

- Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (Sala de lo Social), Recurso de Suplicación núm. 256/1999, de 22 de febrero del año 2000. Ref. AS\2000\772
- Sentencia del Juzgado de lo Social núm. 3 Vizcaya. Sentencia 668/1998, de 8 de marzo de 1999.



- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Tercera, Sección 6ª) de 9 de abril de 2002.
- Sentencia Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valencia (Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 3ª). Sentencia núm. 1437/2004, de 14 de septiembre.
- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil), Sentencia núm. 927/2007, de 26 de noviembre
- Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 28ª), Sentencia núm. 256/2012, de 21 de septiembre
- Sentencia del Tribunal Supremo (Sala Primera de lo Civil, Sección 1ª). Sentencia núm. 241/2015, de 6 de mayo. Ref. 28079110012015100268
- Sentencia del Juzgado de lo Mercantil núm. 1 Bilbao (Vizcaya). Sentencia 82/2016, de 4 de marzo de 2016. Ref. 48020470012016100072

8.5 Documentación web

- Base de datos Aranzadi
- Base de datos Tirant lo Blanch
- Página web oficial del Ministerio de Fomento:
https://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/default.htm
- Página web oficial de Puertos del Estado: <http://www.puertos.es/es-es>
- Página web oficial de la OMI:
<http://www.imo.org/es/Paginas/Default.aspx>
- Real Academia de la Ingeniería: <http://www.raing.es/es>
- https://porticolegal.expansion.com/pa_articulo.php?ref=168
- <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-185.htm>