

Neus León Alsina

**EL ABANDONO DE BUQUES: UNA VISIÓN
MARÍTIMO-PORTUARIA DE SUS CAUSAS Y
PROBLEMÁTICAS**

TRABAJO DE FINAL DE GRADO

dirigido por Josep Lluís Diez i Besora

Grado de Derecho



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

Tarragona

2021

PORTADILLA

El presente Trabajo de Final de Grado se registrará por la modalidad de “Trabajo de Investigación”.

Bajo esta premisa, el estudio se redactará conforme a las reglas establecidas por una revista científica, en concreto, la Revista de Derecho del Transporte Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal publicada en la editorial Marcial Pons.

Por este motivo, el formato y las normas de edición de esta investigación se someten a las reglas establecidas para los autores en la Revista¹ y, en su defecto, a la normativa de la Universidad Rovira i Virgili: <http://www.revistaderechotransporte.com/la-revista.html>

¹ Puede consultar las reglas establecidas en la Revista de Derecho del Transporte Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal aquí: [Anexo I](#).

A mi abuela, por supuesto.

Por ser mi fiel compañera durante el Grado y por seguir muchos años más nuestra tradición de contar buques desde el Balcó del Mediterrani

AGRADECIMIENTOS

No podría empezar con la explicación del presente trabajo de final de grado sin antes agradecer a todos los que me han brindado su apoyo incondicional, y es que, sentir gratitud y no expresarla es como envolver un regalo y no darlo.

A mi padre, por enseñarme que ni el éxito ni el fracaso son lo que cuentan, sino el coraje de seguir adelante frente a cualquier adversidad.

A mi madre, por inculcarme su pasión por la lectura y el aprendizaje, pues un hogar sin libros es como un cuerpo sin alma.

A mi hermana, por creer siempre en mí y por querer ser parte del proceso y no solo del resultado.

A mi pareja, por ser un modelo de perseverancia y por enseñarme que ningún obstáculo debe hacerme abandonar mi objetivo.

Y, por último, a mi mentor, Josep Lluís, porque con su metodología y su ilusión me ha hecho descubrir una de mis pasiones: el Derecho Marítimo.

ÍNDICE

SIGLAS Y ABREVIATURAS	7
INTRODUCCIÓN.....	8
1. LOS SUPUESTOS DE ABANDONO CONTEMPLADOS EN LA LEGISLACIÓN ESPAÑOLA	11
1.1. Concepto y procedimiento	11
1.2. Tasas Portuarias	13
1.3. Régimen sancionador de los puertos de interés general	15
1.4. Limitación de la responsabilidad	18
2. CAUSAS DE DETENCIÓN DE BUQUES EN LOS PUERTOS COMO RAZÓN DE ABANDONO	20
2.1. Buques de último viaje	20
2.2. Pabellón de Conveniencia.....	21
2.2. Paris MoU	22
2.2.1. Paris Mou y Autoridad Portuaria.....	23
3. EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES COMO ANTESALA DEL ABANDONO	25
3.1. Créditos privilegiados: Especial mención a los créditos portuarios y a los laborales	28
4. EL DEPÓSITO JUDICIAL VERSUS LAS NECESIDADES DE EXPLOTACIÓN PORTUARIA EN PRO DEL INTERÉS GENERAL	29
5. EL ABANDONO EN EL MARCO DEL CONTRATO DE SEGURO.....	30
6. ANÁLISIS ABANDONO DEL BUQUE NAVI SKY	32
6.1. Información General del Buque.....	32
6.2. Procedimiento de abandono del buque Navi Sky	35
6.3. Procedimiento y Buque Navi Sky en la actualidad.....	41
7. CONCLUSIONES.....	44
BIBLIOGRAFÍA.....	49
ANEXOS.....	53

EL ABANDONO DE BUQUES: UNA VISIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA DE SUS CAUSAS Y PROBLEMÁTICAS*

Neus León Alsina

Graduada en Derecho

Departamento de Derecho Marítimo – Universidad Rovira i Virgili

39930464-A@epp.urv.cat

RESUMEN

El presente análisis tiene por objeto el estudio de la legislación española actual sobre el abandono de buques y la realización de una breve exposición de los conflictos teóricos que se suscitan en la misma. Nuestro actual corpus legislativo no ofrece las soluciones necesarias para algunas disputas en las que confluyen el ámbito privado y público del Derecho marítimo.

El interés por realizar el presente estudio viene motivado por la constatación de numerosos problemas legales que han acaecido en los últimos años sobre esta materia, en concreto, el pasado año 2020 en el Puerto de Tarragona.

Por este motivo, he contactado con la Autoridad Portuaria de Tarragona y me han permitido estudiar al completo el expediente del buque Navi Sky, abandonado en el Puerto de Tarragona. Por lo que, además de realizar un análisis de la problemática legal actual, también se presentará un breve estudio del procedimiento que sigue un buque una vez éste es abandonado en España.

Palabras clave: Derecho Mercantil – Derecho Marítimo – Abandono de buques – Navi Sky – Puerto de Tarragona.

THE ABANDONMENT OF SHIPS: A MARITIME VIEW OF ITS CAUSES AND INCIDENTS

ABSTRACT

The purpose of this essay is to explain the current Spanish legislation on the abandonment of ships and to carry out a brief exposition of the theoretical conflicts that arise in it.

Our procedural legislation lacks the adequate policy for some disputes when the private and public sphere of Maritime Law converge.

The interest in carrying out this study is motivated by the verification of numerous legal problems that have occurred on this matter, specifically, the last year 2020 in the Port of Tarragona.

For this reason, I contacted the Tarragona Port Authority and they have allowed me to study the entire file of the ship Navi Sky, abandoned in the Port of Tarragona. Therefore, this work develops a critical analysis of the current legal problems in Maritime Law and a brief study of the procedure that creditors and authorities must follow when a vessel it is abandoned in Spain.

Keywords: Commercial Law - Maritime Law – Abandoned Vessels – Navi Sky – Tarragona Harbour.

SIGLAS Y ABREVIATURAS

OIT: Organización Internacional del Trabajo

OMI: Organización Marítima Internacional

TRLPEMM: Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

LNМ: Ley de Navegación Marítima

MoU: Memorandum of Understanding

MARPOL: Convenio Internacional para la prevención de la contaminación por los buques

SOLAS: Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar

LEC: Ley de Enjuiciamiento Civil

CEPB99: Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques

DIPr: Derecho Internacional Privado

IACS: Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación

BOE: Boletín Oficial del Estado

Pág.: Página

Art.: Artículo

Núm.: Número

INTRODUCCIÓN

La delimitación de las diferentes disciplinas jurídicas suele atender a criterios objetivos y formalistas. En este sentido, según BROSETA PONT², podemos diferenciar tres definiciones posibles del Derecho marítimo:

En sentido amplio, como un *conjunto de normas de Derecho Público, Privado e Internacional que regulan el transporte realizado por mar [...] que no puede limitarse a un sistema de tipo privatístico sino que comprende una amplia parte de naturaleza eminentemente publicística*.³ En sentido estricto, como el *conjunto de normas e instituciones jurídico-privadas dirigidas a posibilitar el transporte de personas y cosas por mar y aguas interiores, ya se trate de transporte mercantil o de navegación no lucrativa*⁴. O bien, como derecho de la navegación marítima en sentido estricto, entendido como *conjunto de normas e instituciones jurídico-privadas referentes a la navegación marítima*⁵.

Como podemos deducir por el título, en el presente análisis se entenderá el concepto de Derecho marítimo en sentido amplio, pues según Gabaldón García⁶, *el término “Derecho marítimo” no es unívoco, sino que cuenta, en realidad, con diversas acepciones, tanto en el plano conceptual cuanto al meramente terminológico. Además, la dispersión conceptual sube de tono cuando se comparan los sistemas jurídicos anglosajones (common law) con los continentales (civil law), y se eleva aún más cuando el examen comparativo del Derecho ha de enfrentarse a la disparidad lingüística existente en los principales países marítimos.*

Si bien es cierto que la práctica más extendida del Derecho marítimo es la regulación de las relaciones privadas donde intervienen sujetos (propietarios, navieras, marineros, etc.), vehículos (adquisición, registro y venta de buques, etc.) contratos (fletamento, consignación, amarre, etc.) o accidentes en la navegación (seguro marítimo, salvamento, etc.). También existe una perspectiva jurídico-pública que se encarga de regular las

² SOTO ABELEDO, *El régimen jurídico del seguro marítimo*, 2011, pág. 18

³ SOTO ABELEDO, 2011, pág. 19

⁴ SOTO ABELEDO, 2011, pág. 21

⁵ SOTO ABELEDO, 2011, pág. 21

⁶ GABALDÓN GARCÍA, *Curso de derecho marítimo internacional*, Marcial Pons, 2012, pág.37.

relaciones entre la Administración y los ciudadanos e incluso las relaciones entre los Estados.

Esta doble vertiente ha comportado una acumulación a lo largo de los años de un amplio conjunto de instrumentos jurídicos que regulan distintos aspectos de las relaciones marítimas que, después de numerosos cambios legislativos, aún hoy día, siguen generando grandes contradicciones en la práctica. Tanto es así que, según la Organización Internacional del Trabajo⁷, OIT en adelante, España es el segundo país con más buques abandonados en sus puertos, en concreto, se han registrado 27 casos de abandono.

Por otro lado, debemos tener en cuenta que esta cuestión no solo afecta al medio ambiente o al puerto donde se haya abandonado el buque, sino que también queda desamparada la tripulación a bordo del barco. Según la Organización Marítima Internacional⁸, OMI en adelante, se han registrado un total de 336 buques abandonados, y con ello, más de 5.000 marineros abandonados en alta mar.

Para los maritimistas, afirmar que el Mediterráneo es un espacio de explotación de marineros de países en vías de desarrollo no es ninguna insensatez. Uno de los casos más recientes es el de la tripulación del petrolero MT Iba⁹. Este buque, llevaba casi cuatro años sin pisar tierra firme, los marineros llevaban 32 meses sin cobrar su sueldo y la naviera se había desatendido completamente de ellos. No ha sido hasta mediados de febrero de 2021, tras un acuerdo extrajudicial a través de la organización benéfica *Mission to Seafarers*, que se ha pactado la repatriación e indemnización de los marineros.

Por ello, ante esta situación alarmante, el presente análisis tiene como objetivo estudiar la compleja regulación aplicable ante un caso de abandono de un buque, concienciar al lector de las devastadoras consecuencias que se pueden derivar de éste y alentar a los Estados para establecer una legislación internacional efectiva que proteja tanto los derechos humanos de los marinos como a las autoridades públicas que se encuentran ante tan compleja postura.

⁷ International Labour Organization. (2021) *Database on reported incidents of abandonment of seafarers*. Disponible en: https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=en

⁸ International Maritime Organization. (2021) *Seafarer abandonment* Disponible en: <https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Seafarer-abandonment.aspx>

⁹ Karen McVeigh. (2021). *Cuatro años sin pisar tierra y sin sueldo: el final del "infierno" para los tripulantes de un buque varado*. Disponible en: https://www.eldiario.es/internacional/theguardian/cuatro-anos-pisar-tierra-sueldo-tripulantes-buque-varado-seran-indemnizados-repatriados_1_7234179.html

METODOLOGÍA

La realización de este estudio se ha basado en el uso de un método híbrido de obtención de datos y resultados.

En primer lugar, se ha justificado la problemática del sector marítimo-portuario, a través de distintos artículos periodísticos que constatan la crisis del sector en el ámbito del abandono de buques en sede portuaria.

En segundo lugar, para la base teórica, se han efectuado actividades encaminadas a la obtención de una base legal básica, a partir de los recursos bibliográficos y la legislación actual en dicha materia. Cabe decir que también se han consultado las fuentes oficiales de las instituciones internacionales relacionadas con el abandono de buques, por ejemplo, los portales web de la Organización Marítima Internacional o del Paris MoU.

Además, para facilitar la comprensión de la investigación – en tanto que el Derecho Marítimo requiere de cierta especialización - se han diseñado tablas visuales que contienen la información básica del proyecto. En cada una de ellas se indica que todas ellas son *fuentes de elaboración propia*, pues se han creado expresamente para este análisis a partir de la información de los textos legales.

Y, por último, para la parte práctica del análisis, se ha aplicado toda la teoría y legislación examinada al caso del buque Navi Sky, abandonado en el Puerto de Tarragona el pasado 2020, gracias a la documentación facilitada por la Autoridad Portuaria de Tarragona.

1. LOS SUPUESTOS DE ABANDONO CONTEMPLADOS EN LA LEGISLACIÓN ESPAÑOLA

1.1. Concepto y procedimiento

Para realizar un correcto análisis sobre la trascendencia del abandono en el tráfico marítimo, es primordial concretar dónde se encuentra el abandono en nuestro corpus legislativo. El concepto de *buque abandonado* está ubicado en el artículo 302.2 del 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, TRLPEDM en adelante:

Se considerarán abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

Por consiguiente, se considerará que un buque ha sido abandonado cuando exista una ruptura de las obligaciones del propietario (pagar las tasas y tarifas correspondientes) y permanezca en el puerto durante más de tres meses.

El procedimiento sobre el abandono de buques está regulado también por el artículo 302 TRLPEDM. Según este artículo, para realizar una declaración de abandono *se deberá dar audiencia al propietario, al naviero, al capitán del buque o, en su caso, al consignatario del buque de acuerdo con la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común 30/1992*¹⁰ y, además, otorga al Estado la propiedad de los buques abandonados.

¹⁰ La ley 30/1992 ha sido derogada por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Declaración Administrativa de Abandono de Buques

ESQUEMA ARTÍCULO 302 TRLPMM

COMPETENCIA	CORRESPONDE AL ESTADO LA PROPIEDAD DE LOS BUQUES ABANDONADOS → MEDIANTE DECLARACIÓN DE ABANDONO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA		
BUQUE ABANDONADO	+3 MESES ABANDONADO	SIN ACTIVIDAD SIN ABONAR TASAS Y TARIFAS	EN EL MISMO LUGAR DENTRO DEL PUERTO
DECLARACIÓN SUBASTA	VENTA EN PÚBLICA SUBASTA = 2 OPCIONES	1. DETRACCIÓN DE LOS CRÉDITOS DEVENGADOS + INGRESO EN EL TESORO PÚBLICO	2. HUNDIMIENTO DEL BUQUE POR RAZONES DE SEGURIDAD MARÍTIMA
DECLARACIÓN SUBASTA BUQUE NO EEUU	ADEMÁS DE LO ANTERIOR	TRÁMITES IMPORTACIÓN MERCANCÍAS	AÑADIR LOS TRIBUTOS DEVENGADOS POR LA IMPORTACIÓN

Tabla 1. Declaración administrativa de abandono de buques del artículo 302 TRLPMM.

Fuente: elaboración propia.

El procedimiento establecido en la tabla anterior es de aplicación en todos los abandonos de buques que se susciten en el territorio del Estado español. En este sentido, una vez declarado el abandono por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, se procederá a vender la embarcación en subasta pública y lo que se obtenga de ésta, se depositará en el Tesoro Público, previa deducción de los créditos portuarios que se han ido devengando durante todo el procedimiento, además de las costas. Ahora bien, el artículo 302.3 TRLPMM establece otra opción, pues en aquellos casos en los que sea aconsejable por motivos de seguridad marítima, se procederá al hundimiento del buque.

Además, este artículo prevé una especialidad para aquellos casos en los que el buque esté enarbolado¹¹ en un pabellón no comunitario. Por consiguiente, cuando esto ocurra, si se decide vender el buque en pública subasta, se deberán incluir los *trámites previstos para la importación de las mercancías y los tributos devengados con motivo de la importación,*

¹¹ Según la RAE: Levantar en alto un estandarte, una bandera o cosa semejante para que se vea bien.

comunicándolo a la correspondiente Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria¹².

1.2. Tasas Portuarias

La gestión y la financiación de los puertos estatales se dirige a partir de un sistema de autofinanciación fijado en el artículo 156 TRLPEMM, en otras palabras, que los ingresos que obtiene cada Autoridad Portuaria deben ser suficientes para el mantenimiento y desarrollo óptimo de la misma. Por ende, las tasas portuarias son una de las principales fuentes de ingresos de los puertos.

Tasas Portuarias		
RÉGIMEN JURÍDICO TRLPMM Y EN SU DEFECTO, LGT ESQUEMA ARTÍCULO 161 TRLPEMM		
TASA OCUPACIÓN ART.173 Y SS.	POR LA OCUPACIÓN PRIVATIVA DEL DOMINIO PÚBLICO	
TASA ACTIVIDAD ART. 183 Y SS.	POR EJERCICIO DE ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y DE SERVICIOS EN DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO	
TASAS UTILIZACIÓN (6) ART. 193 Y SS.	UTILIZACIÓN ESPECIAL DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS	
	T-1: TASA DEL BUQUE	T-4: TASA DE LA PESCA FRESCA
	T-2: TASA DEL PASAJE	T-5: TASA DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO
TASA DE AYUDAS A LA NAVEGACIÓN ART. 237 Y SS.	T-3: TASA DE LA MERCANCÍA T-6: TASA UTILIZACIÓN ESPECIAL ZONA DE TRÁNSITO	
	POR EL SERVICIO DE SEÑALACIÓN MARÍTIMA	

Tabla 2. Tasas Portuarias reguladas en la TRLPEMM.

Fuente: elaboración propia.

Las tasas portuarias, según el artículo 161 TRLPEMM, son *las exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima*. En este sentido, como se trata de una prestación patrimonial de carácter público, el régimen jurídico aplicable es el del TRLPEMM y de forma supletoria, tal y como se establece en el artículo 162 de la misma ley, la Ley 8/1989,

¹² Artículo 302.3 apartados a y b TRLPEMM

de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos y la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, así como la normativa reglamentaria que la desarrolle.

Una vez introducidas las tasas portuarias, lo primero que debemos preguntarnos es lo siguiente: ¿Qué importancia tienen las tasas respecto al abandono de buques?

Si bien es cierto que hasta ahora hemos analizado las tasas portuarias como una retribución económica de las Autoridades Portuarias, en realidad, hasta que la Autoridad Portuaria reciba las tasas generadas por un buque abandonado pueden pasar meses, años o incluso no cobrarlas jamás. Además, la Autoridad Portuaria debe seguir costeando el mantenimiento de un buque abandonado hasta que éste se venda o se hunda, pudiendo provocar un estrangulamiento financiero de los puertos españoles que se encuentren en esta situación.

Por lo tanto, ¿Cuándo se entiende que se ha producido un impago de las tasas portuarias y cuáles son las consecuencias? Esta cuestión está prevista en el artículo 172 del TRLPEMM donde se establece que, se entenderá impagada una tasa portuaria cuando ésta no se haya efectuado en período voluntario. Ante esta situación, la Autoridad Portuaria podrá utilizar la vía de apremio para garantizar la efectividad del cobro de la tasa portuaria y podrá celebrar un convenio con la Agencia Estatal de Administración Tributaria. Además, tal y como se ordena en el apartado tercero del mismo artículo, el impago de las tasas portuarias podrá comportar:

- (a) la prohibición o pérdida del derecho a la utilización o aprovechamiento especial de las instalaciones portuarias*
- (b) la suspensión de la actividad que se esté realizando en el dominio público portuario*
- (c) la extinción del título administrativo correspondiente*

Un ejemplo reciente es el abandono del buque ruso Severnaya Zemlya que estuvo atracado dos años y seis meses en el estuario de Ávila, Asturias. Desde mayo de 2018 hasta noviembre de 2020, la Autoridad Portuaria de Ávila tuvo una deuda de 1.000.000 euros. De ese endeudamiento, 644.000 euros por el mantenimiento del buque mercante por razones de seguridad y los 333.618 euros restantes, fueron generados por el impago de las tasas portuarias por la naviera Murmansk Shipping Company, que era la propietaria del buque en el momento en el que lo abandonó.

1.3. Régimen sancionador de los puertos de interés general

Además de las tasas que la Autoridad Portuaria recauda, existen otros mecanismos de percepción económica de los puertos españoles: las multas e infracciones administrativo-portuarias.

La multa coercitiva del abandono de buques por excelencia es la establecida en el artículo 204 TRLPEMM sobre prolongación de estancia no autorizada. En estos casos, *si algún buque alarga su estancia en su atraque o en su puesto de fondeo por encima del tiempo autorizado, la Autoridad Portuaria fijará un plazo para que lo abandone. [...] En caso de incumplimiento de dicha orden, la Autoridad Portuaria podrá imponer las siguientes multas coercitivas:*

- a) Por cada una de las primeras horas o fracción, a partir de la finalización del plazo fijado para abandonar el atraque o fondeo, el importe a la tasa correspondiente a quince horas.*
- b) Por cada una de las horas restantes, tres veces el importe de la tasa correspondiente a quince horas.*

Por otro lado, el TRLPEMM instaura un listado de infracciones en el Título IV sobre el régimen sancionador clasificándolas en leves, graves y muy graves en su artículo 305.

En las siguientes tablas, se presentarán algunos ejemplos que constituyen una infracción leve y la sanción que llevan aparejada según los artículos 306 y 312.1 del TRLPEMM.

Además de los apartados 1 y 2 del artículo 306, el TRLPEMM también se establecen como infracciones leves algunas acciones u omisiones relativas a las infracciones contra la seguridad marítima, contra la ordenación del tráfico marítimo y sobre la contaminación del medio marino, todas ellas sancionadas con multas hasta 60.000 euros.

Infracciones Leves
ESQUEMA ARTÍCULOS 306 Y 312.1 TRLPEMM

Infracciones Leves
ESQUEMA ARTÍCULOS 306 Y 312.1 TRLPEMM

SANCIÓN HASTA 60.000 €	1.USO DEL PUERTO E INSTALACIONES	SANCIÓN HASTA 60.000 €	2. ACTIVIDADES SUJETAS A AUTORIZACIÓN, CONCESIÓN O LICENCIA
	<ul style="list-style-type: none"> - INCUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN Y POLICÍA - INCUMPLIMIENTO OP ESTABLECIDAS O INSTRUCCIONES POR LA AP - A REALIZACIÓN DE ESTAS OPERACIONES CON PELIGRO PARA OBRAS, INSTALACIONES, EQUIPO PORTUARIO U OTROS BUQUES, O SIN TOMAR LAS PRECAUCIONES - INCUMPLIMIENTO OP O INSTRUCCIONES DE LA AP RELATIVAS A LA MERCANCÍA - UTILIZACIÓN NO AUTORIZADA / INADECUADA DE EQUIPOS - INCUMPLIMIENTO OP O AP RELATIVAS A LA ORDENACIÓN DE TRÁFICOS Y MODOS DE TRANSPORTE - FACILITAR INFORMACIÓN INCORRECTA TASAS - CAUSACIÓN DOLOSA O NEGLIGENTE DE DAÑOS EN OBRAS, INSTALACIONES, EQUIPOS ZONA PORTUARIA - INCUMPLIMIENTO NORMATIVA SEGURIDAD MARÍTIMA O CONTAMINACIÓN - CUALQUIER ACTUACIÓN QUE CAUSE DAÑOS A BIENES DEMANIALES 		<ul style="list-style-type: none"> - EL INCUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE LOS CORRESPONDIENTES TÍTULOS ADMINISTRATIVOS, DE LAS LICENCIAS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS O DE LOS PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES - LA PUBLICIDAD EXTERIOR NO AUTORIZADA - EL SUMINISTRO INCORRECTO O DEFICIENTE DE INFORMACIÓN A LA AP - EL INCUMPLIMIENTO PARCIAL O TOTAL DE OTRAS OBLIGACIONES ESTABLECIDAS EN LA PRESENTE LEY - EL INCUMPLIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS DE EXPLOTACIÓN Y POLICÍA DEL PUERTO, DEL REGLAMENTO GENERAL DE PRACTICAJE PORTUARIO Y DEMÁS NORMAS REGLAMENTARIAS QUE REGULEN ACTIVIDADES PORTUARIAS

Tabla 3. Infracciones leves sobre uso del puerto e instalaciones reguladas en el TRLPEMM.

Fuente: elaboración propia.

Tabla 4. Infracciones leves sobre actividades sujetas a autorización, concesión o licencia reguladas en el TRLPEMM

Como hemos comentado antes, no solamente existen las infracciones leves, sino que el TRLPEMM regula también las acciones u omisiones que comportan una infracción grave en los artículos 307 y 312.2. En la tabla siguiente se aportan unos ejemplos:

Infracciones Graves
ESQUEMA ARTÍCULOS 307 Y 312.2 TRLPEMM

Infracciones Graves
ESQUEMA ARTÍCULOS 307 Y 312.2 TRLPEMM

SANCIÓN HASTA 300.000€ HASTA 120.000€	1.USO DEL PUERTO Y EJERCICIO DE ACTIVIDADES	SANCIÓN HASTA 602.000€	5. PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS
	<ul style="list-style-type: none"> - LAS QUE SUPONGAN RIESGO GRAVE PARA LAS PERSONAS. - EL INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS SOBRE LA MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS. - EL VERTIDO NO AUTORIZADO SÓLIDOS, LÍQUIDOS O GASEOSOS EN LA ZONA II. - EL INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA ESTABLECIDA PARA LAS OPERACIONES DE ESTIBA O DESESTIBA. - EL OFRECIMIENTO O ENTREGA DE DINERO U OTRO TIPO DE REGALOS AL PERSONAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA. - LA OBSTRUCCIÓN AL EJERCICIO DE LAS FUNCIONES DE POLICÍA QUE CORRESPONDAN A LA AUTORIDAD PORTUARIA O MARÍTIMA. - EL FALSEAMIENTO DE LA INFORMACIÓN SUMINISTRADA A LA AUTORIDAD PORTUARIA. - LA OMISIÓN POR EL CAPITÁN DE SOLICITAR LOS SERVICIOS DE PRACTICAJE O REMOLCADORES QUE RESULTEN OBLIGATORIOS SEGÚN LAS DISPOSICIONES VIGENTES. 		<ul style="list-style-type: none"> - INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE MANTENER LOS NIVELES DE RENDIMIENTO Y DE CALIDAD PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS. - UTILIZACIÓN DE MEDIOS DISTINTOS DE LOS CONSIGNADOS EN LA LICENCIA SIN AUTORIZACIÓN, CUANDO SE CAUSEN DAÑOS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO. - NEGATIVA U OBSTRUCCIÓN A SER INSPECCIONADO Y A COLABORAR CON LA INSPECCIÓN CUANDO SEA REQUERIDA. - INCUMPLIMIENTO DE LOS REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN FORMULADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA. - TRANSMISIÓN TOTAL O PARCIAL DE LAS LICENCIAS SIN AUTORIZACIÓN.

Tabla 5. Infracciones leves sobre actividades sujetas a autorización, concesión o licencia reguladas en el TRLPEMM

Fuente: elaboración propia.

Tabla 6. Infracciones leves sobre la prestación de servicios portuarios regulado en el TRLPEMM

Fuente: elaboración propia.

Debido a la extensión máxima del presente análisis, no concierne un estudio exhaustivo de las infracciones y, por este motivo, se han ejemplificado dos de los cinco apartados que el Texto Refundido considera como infracciones graves y, como hemos podido observar en la tabla, el abanico sancionador va desde los 120.000 euros hasta los 602.000 euros.

Infracciones Muy Graves
ESQUEMA ARTÍCULOS 308 Y 312.3 TRLPEMM

<p style="text-align: center;">SANCIÓN</p> <p style="text-align: center;">HASTA 601.000€</p> <p style="text-align: center;">50% VALOR OBRAS</p> <p style="text-align: center;">HASTA 3.005.000 €</p>	<p style="text-align: center;">1. RELATIVAS AL USO DEL PUERTO Y EJERCICIO ACTIVIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> - LAS QUE IMPLIQUEN UN RIESGO MUY GRAVE PARA LA SALUD O SEGURIDAD DE VIDAS HUMANAS - EL VERTIDO NO AUTORIZADO DE PRODUCTOS EN LA ZONA I
	<ul style="list-style-type: none"> - LA REALIZACIÓN, SIN EL DEBIDO TÍTULO ADMINISTRATIVO DE CUALQUIER TIPO DE OBRAS O INSTALACIONES EN EL ÁMBITO PORTUARIO.
	<p style="text-align: center;">4. LAS INFRACCIONES POR CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO</p> <ul style="list-style-type: none"> - LA EVACUACIÓN DELIBERADA DE DESECHOS, MATERIALES, RESIDUOS, SUSTANCIAS QUE PUEDAN CONSTITUIR UN PELIGRO PARA LA SALUD HUMANA.
<p style="text-align: center;">5. LAS INFRACCIONES EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS</p>	

Tabla 7. Infracciones muy graves reguladas en el TRLPEMM

Fuente: elaboración propia.

Por último, se califican como infracciones muy graves aquellas actuaciones que se encuentran reguladas en el artículo 308 TRLPEMM tal y como vemos en el cuadro anterior.

Otra cuestión que debemos tener en cuenta siempre que se trata de infracciones es la prescripción de las mismas, ésta se encuentra regulada en los artículos 309 y 312.12 del TRLPEMM. Los plazos de prescripción de las infracciones son diferentes según se trate de infracciones leves, graves o muy graves y el plazo de prescripción de las sanciones estará relacionado con el tipo de infracción que se haya cometido:

Plazo de Prescripción ESQUEMA ARTÍCULOS 309 Y 312.12 TRLPEMM	
INFRACCIÓN	LEVE 1 AÑO
	GRAVE 3 AÑOS
	MUY GRAVE 5 AÑOS
SANCIÓN	LEVE 1 AÑO
	GRAVE 3 AÑOS
	MUY GRAVE 5 AÑOS

Tabla 8. Plazo de prescripción de infracciones y sanciones reguladas en el TRLPEMM

Fuente: elaboración propia.

Una vez analizado el régimen sancionador al completo, podemos ver que es bastante posible que un buque abandonado incurra en algunas de las infracciones estipuladas en el Texto Refundido: Cuando la naviera se desentiende del buque y lo deja en sede portuaria con la tripulación y la mercancía a bordo, debemos considerar que el buque podría contener mercancía clasificada como peligrosa por la OMI, como por ejemplo, el petróleo, y debido a la omisión de la naviera, podría producir un perjuicio que suponga un riesgo grave para la salud de las personas, provocando la contaminación grave de las aguas del puerto y del territorio.

Este ejemplo no es descabellado, ya que, las tragedias del *Prestige* o del *Amoco Cadiz*, no son casos aislados y de podrían haber evitado tal y como se demostrará a lo largo del presente análisis.

1.4. Limitación de la responsabilidad

La atribución de la responsabilidad en el sector marítimo contiene ciertas especialidades, ya que, como veremos a continuación, existen diferentes factores que nos determinarán la obligatoriedad de responder. Por ejemplo, en el *civil law*, la atribución de la

responsabilidad se determina a partir de elementos objetivos tales como el dolo o la imprudencia y, en cambio, en el *common law* se determina a través de criterios subjetivos¹³.

Por otro lado, el naviero, a diferencia de los demás empresarios, goza de una prerrogativa histórica de limitación de la responsabilidad basada en el riesgo que suponía el comercio y el transporte marítimo internacional antiguamente. Esta limitación, alentaba a los navieros a que invirtieran en el comercio, pues gran parte de la compraventa internacional de mercaderías se realizaba mediante el transporte marítimo.

Actualmente, la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, LNM en adelante, establece en los artículos 392 y ss. el derecho del naviero a limitar su responsabilidad¹⁴ remitiéndose al Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, hecho en Londres el 2 de mayo de 1996¹⁵. De conformidad con lo establecido en la reserva formulada por España en este instrumento de adhesión, tal y como se establece en el artículo 304.6 TRLPEMM: *los propietarios de los buques o los navieros no tendrán derecho a limitar su responsabilidad por las reclamaciones derivadas de la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de los peligros derivados de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado.*

Por consiguiente, como el presente análisis se basa en el abandono de buques desde la perspectiva española y el Reino de España formuló una reserva sobre la limitación de la responsabilidad en supuestos de abandono, no se analizará de forma exhaustiva el cálculo de la limitación de la responsabilidad¹⁶ puesto que no es posible invocarla tal y como se establece en el párrafo anterior.

¹³ Una excepción a esta regla general es el criterio subjetivo que España adopta ante la contaminación, en este sentido, aunque no exista dolo ni imprudencia, si un buque contamina deberá responder.

¹⁴ El legislador internacional, a partir de las reglas de La Haya-Visby ratificadas por España, establece un sistema de responsabilidad mixto tal y como se establece en el Preámbulo VI de la LNM.

¹⁵ Puede consultar el Protocolo en el siguiente enlace: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2005-3286

¹⁶ El cálculo de la limitación de la responsabilidad está instaurado en el Convenio de Bruselas, concretamente, en las Reglas de la Haya-Visby, válidas para la pérdida o la avería de mercancía. En éstas, se usa el Derecho Especial de Giro, una moneda ficticia, que equivale a 666,67 DEG por bulto o 2 DEG por kg.

2. CAUSAS DE DETENCIÓN DE BUQUES EN LOS PUERTOS COMO RAZÓN DE ABANDONO

Para analizar correctamente la situación del abandono de buques en sede portuaria, antes deberemos distinguir cuáles son las circunstancias por las que una naviera decide abandonar un buque. Ello es fundamental para poder estudiar el abandono desde una perspectiva marítimo-portuaria, pues la Autoridad Portuaria, como puerto propietario¹⁷, debe controlar y coordinar el tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre. En otras palabras, para evitar el abandono de buques, es imprescindible analizar las causas por las que éstos quedan descuidados.

2.1. Buques de último viaje

Los denominados comúnmente “buques de último viaje” en la jerga marítima, *son aquellos buques cuyas condiciones técnicas de navegabilidad y de seguridad están en los límites de la legalidad, y que van cubriendo los gastos de explotación con lo que ingresa en cada momento el armador.*¹⁸

Los propietarios de buques de último viaje suelen ser armadores poco solventes que, ante una avería o un gasto extraordinario, deciden no invertir en éste porque ya han sacado toda la rentabilidad posible y, como consecuencia, lo abandonan en sede portuaria y desaparecen.

La problemática permitir la entrada de este tipo de buques al puerto es el posible abandono de los mismos, ya que, como la naviera ha sacado toda la rentabilidad posible al buque, al final se desentienden de éste y los propietarios desaparecen para siempre, pues en muchos casos el valor del buque es inferior a las deudas contraídas. También es cierto que algunos armadores buscan una solución y cuidan a su tripulación, sin embargo, la mayoría de ellos optan por la vía fácil y se desatienden del buque. Ante esta situación, cuando un buque de último viaje quiera entrar a puerto, la Autoridad Portuaria

¹⁷ Es aquél que asume todas las decisiones que estén relacionadas con la utilización y disposición de sus espacios y de sus infraestructuras, a diferencia del puerto instrumento o el puerto explotador.

¹⁸ DOMINGO GONZÁLEZ, Abandono de buques y tripulaciones, Marge Books, 2009, pág. 15.

posiblemente lo detendrá para comprobar si cumple con los requisitos técnicos preceptivos.

Ahora bien, ¿Es posible que un armador desaparezca, deje una deuda millonaria, una tripulación abandonada y que no podamos establecer contacto con él jamás?

Aunque la desaparición y la imposibilidad de contactar con el armador está sujeto a diferentes variables, la verdad es que esta es una práctica común de las navieras y, en algunos casos, no podremos exigirle responsabilidad. Una de las cuestiones que facilita esta práctica son los pabellones de conveniencia.

2.2. Pabellón de Conveniencia¹⁹

Cuando nos referimos al pabellón de un buque, en realidad estamos hablando de su bandera y su nacionalidad. A diferencia de las personas físicas, los buques pueden tener la nacionalidad que quieran pues lo único que deben hacer es registrarse en el país que quieran y cumplir con los requisitos que le pidan en éste.

Se denominan *flags of convenience*, *banderas de conveniencia* o *pabellones de conveniencia*²⁰ a aquellos países sin tradición marítima que tienen registros abiertos de buques y que ofrecen tarifas de registro mucho más económicas que los demás, otorgando estatuto jurídico a un buque que cumple los requisitos mínimos – a veces insuficientes – de navegabilidad y legalidad. Este término suele utilizarse en sentido peyorativo, pues estos países ofrecen un sistema de registro de buques con controles mínimos, burlando así las normas más básicas de seguridad, sanidad y protección del medio ambiente y, por consiguiente, pueden ofertar tarifas muy económicas para las navieras. Dada a su flexibilidad, estos son muy atractivos porque no hay fiscalización, impuestos y derechos de los trabajadores y eso repercute de forma positiva en las ganancias del empresario.

En este sentido, los pabellones de conveniencia y las sociedades de clasificación²¹ que expiden certificados a los armadores que han decidido registrar su buque en una *flag of convenience*, son las principales causas de un tráfico marítimo peligroso que no cumple

¹⁹ Consultar [Anexo II](#) para más información.

²⁰ Conocidas también como *pavillons de complaisance* o *billige flaggen*.

²¹ Organizaciones que expiden certificados de navegación a los buques. Consultar [Anexo III](#) para más información.

con los estándares óptimos de navegabilidad y provoca un aumento de buques averiados y, por consiguiente, posibles abandonos en sede portuaria por “sociedades fantasma²²”.

2.2. *Paris MoU*

Ante esta coyuntura, veintisiete Autoridades Marítimas²³ han acordado la implementación de un sistema que tiene por objetivo la eliminación del tráfico de buques que se encuentran en un estado deficiente. Este mecanismo es el Memorando de Entendimiento de París²⁴ sobre el Control por el Estado Rector del Puerto.

Un MoU, del inglés *Memorandum of Understanding*, es un documento escrito y firmado por los representantes de dos o más entidades que, a partir de declaraciones de voluntad, se comprometen a actuar con un objetivo común. Además, en un MoU se establecen los principios generales de actuación que orientan la relación de las partes, sin establecer obligaciones entre ellas. Estas bases acostumbran a tener un contenido sociopolítico, y suelen ser útiles para enmarcar las relaciones de colaboración entre dos entidades, o países en este caso, de cara a firmar posteriormente un convenio con compromisos concretos.

Por otro lado, un MoU suele incluir también un órgano de seguimiento de las actividades que velará por la correcta aplicación de los principios establecidos en el pacto y, por último, una cláusula que especifique de forma expresa que el documento no tiene eficacia jurídica.

En los registros, se comprueba que los buques cumplan con la normativa preceptiva en relación a la seguridad, protección y medio ambiente. Además, la responsabilidad del cumplimiento de la normativa recae en el *owner*.²⁵

²² Los pabellones de conveniencia no piden como requisito a los propietarios de buques la constitución de una sociedad para poder registrar el buque. Por consiguiente, se crean sociedades fantasma a las que jamás podremos localizar.

²³ Bélgica, Bulgaria, Canadá, Croacia, Chipre, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Islandia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Rumanía, Federación de Rusia, Eslovenia, España, Suecia y Reino Unido.

²⁴ Publicación oficial del Pairs MoU en 1982: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1982-Paris-Memorandum-of-Understanding-on-Port-State-Control.pdf>

²⁵ Es la persona física o jurídica que ostenta la titularidad del buque, independientemente de quien lo explote.

Según la página oficial del Paris MoU²⁶, el origen del Memorándum se remonta al año 1978 con el incidente del “Amoco Cádiz”, un buque que derramó 230.000 toneladas de petróleo en la costa francesa provocando uno de los mayores desastres medioambientales del siglo. Esta catástrofe provocó un auge en las protestas sobre la regulación de la seguridad del transporte marítimo y fruto de la presión nació un memorando más completo. No fue hasta 1982²⁷ que se firmó lo que hoy conocemos como Paris Mou, un memorando más exhaustivo y efectivo que el anterior y que ha sido modificado varias veces para actualizar los requisitos de seguridad y medio ambiente derivados del Convenio Internacional para la prevención de la contaminación (MARPOL) y el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) derivados de la OMI.

2.2.1. Paris Mou y Autoridad Portuaria

Como hemos comentado en el apartado anterior, el propósito de este sistema de inspección armonizado es evitar que los buques que no presenten las condiciones óptimas de navegabilidad puedan fondear en puertos canadienses, europeos y del Atlántico norte.

Sin embargo, ¿Qué supone para las Autoridades Portuarias la aplicación del Paris MoU con relación al abandono de buques?

España, como Autoridad Marítima firmante del Paris MoU, tal y como se establece en la *Sección 1: Compromisos*, se ha obligado a:

- Mantener un sistema eficaz de control
- Llevar a cabo los procedimientos de inspección de cada buque mercante extranjero de *Priority I* que haga escala en alguno de sus puertos o fondeaderos, salvo las excepciones establecidas en el Anexo 11: *Flexibility in Priority I commitment*.
- Intercambiar información entre todas las Autoridades Marítimas firmantes del Memorándum

²⁶ Sitio web oficial del Paris MoU: <https://www.parismou.org/>

²⁷ Real Decreto 1621/1997, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1997-23353>

- Aplicar los Convenios Internacionales de la Sección 2: *Relevant Instruments*²⁸ que se encuentren en vigor y de los cuales España sea parte.

Según González Joyanes²⁹, el órgano competente para la ordenación y control de la navegación marítima en España es el Ministerio de Fomento a partir de la Dirección General de la Marina Mercante y de las Capitanías Marítimas.

Para las Autoridades Portuarias, el hecho que exista un procedimiento de control e inspección de buques de último viaje supone unas garantías mínimas de protección. ¿Por qué garantías mínimas? Debemos recordar que un MoU es un pacto que si se llega a incumplir, no comporta consecuencias. Por este motivo, si bien es cierto que existe un control sobre la aplicabilidad del Paris MoU e interesa a las Autoridades Portuarias la aplicación del mismo, algunas de ellas no lo aplican o lo aplican a medias.

Ante esta situación, la Autoridad Portuaria que sí cumple con el Paris MoU se siente desprotegida ante la posible entrada de buques de último viaje – teniendo en cuenta que resulta imposible inspeccionar todos los buques que fondean en puerto – y, además, abre las puertas a que otra Autoridad Portuaria sí permita la entrada de éste y provoque un aumento de los costes de las mercancías en ese territorio. Por ejemplo, si la Autoridad Portuaria de Tarragona cumple con el Paris MoU y no permite la entrada de un petrolero en estado deficiente para evitar un posible vertido de residuos tóxicos o un abandono, pero una Autoridad Portuaria cercana sí permite su entrada, Tarragona no desestibarará el petrolero y como consecuencia, verá aumentado el precio de los hidrocarburos.

²⁸ The International Convention on Load Lines, 1966 (LOAD LINES 66); the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL PROT 88); the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS); the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS PROT 88); International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto, and as further amended by the Protocol of 1997 (MARPOL); the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 78); the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 72); the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 69); the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006); Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1992); International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships, 2001 (AFS2001); the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001; the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM).

²⁹ GONZÁLEZ JOYANES, 2009, pág. 27.

3. EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES COMO ANTESALA DEL ABANDONO

En el presente capítulo, estudiaremos el conjunto de especialidades que supone el procedimiento de adopción de medidas cautelares tanto en el ámbito nacional como en el internacional, a través de los instrumentos normativos que regulan esta cuestión.

El embargo preventivo de buques es un mecanismo de aseguramiento del cumplimiento de las pretensiones del demandante de carácter especial puesto que, además del régimen legal general, se deberá atender al régimen internacional, que es donde realmente se encuentra su regulación al completo.

Anteriormente, el régimen legal aplicable al embargo preventivo de buques era el que venía determinado en la Ley de Enjuiciamiento Civil, LEC en adelante, y en el antiguo Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952. Sin embargo, el 31 de mayo de 2002, España depositó el instrumento de adhesión³⁰ al nuevo Convenio que regularía esta cuestión: el Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques de Ginebra de 12 de marzo de 99, en adelante CEPB 99. No fue hasta el 14 de septiembre de 2011, tras la adhesión de Albania al Convenio, que este tratado entró en vigor tal y como se establece en el ámbito de aplicación temporal del Convenio, concretamente en el artículo 14.1 CEPB 99³¹.

Según el artículo 470 de la LNM, *el embargo preventivo de buques tanto nacionales como extranjeros, se regulará por el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999, por lo dispuesto en esta ley y, supletoriamente, por lo establecido en la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. Dicha medida conllevará necesariamente la inmovilización del buque en el puerto donde se encuentre.* En este sentido, la LNM nos remite a las normas de derecho internacional para resolver esta cuestión, bien sea un buque nacional o extranjero.

Siempre que estemos frente a un supuesto en el que tengamos que aplicar el Derecho Internacional Privado, DIPr en adelante, deberemos comprobar primero si estamos ante

³⁰ Puede consultar el CEPB 99 en el siguiente enlace: <https://www.boe.es/boe/dias/2011/05/02/pdfs/BOE-A-2011-7751.pdf>

³¹ El presente Convenio entrará en vigor seis meses después de la fecha en que diez Estados hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él.

un caso de derecho internacional, en otras palabras, deberemos identificar los elementos objetivos y personales que intervienen en el supuesto, por ejemplo, la nacionalidad, la residencia habitual, el propietario del buque, etc.

Por otro lado, deberemos cumplir con el orden de fuentes del derecho internacional privado y aplicarlo de forma descendiente: primero buscaremos normativa de derecho institucional aplicable, en segundo lugar, normas de derecho convencional y, por último, será de aplicación el derecho autónomo. En este caso, no existe un Reglamento Europeo que regule el embargo preventivo de buques y en el que España sea parte. Por lo tanto, descendiendo en el orden de fuentes, la norma de derecho convencional que nos resuelve esta cuestión es el CEPB 99. Esta cuestión es muy relevante pues el CEPB 99 regula el embargo preventivo tanto de buques nacionales como extranjeros, por lo que, para no cometer ningún error siempre deberemos seguir el orden de fuentes del DIPr.

Una vez conocemos la normativa aplicable al caso nos preguntamos lo siguiente: ¿Cuáles son los requisitos que deben concurrir para proceder al embargo preventivo de un buque? O, en otras palabras: ¿Cuál es el ámbito material del Convenio?

Para poder embargar preventivamente un buque, deberemos reunir los siguientes requisitos:

1. Que el embargante sea titular de un crédito marítimo³², tal y como se establece en el artículo 2 CEPB 99³³.
2. Que el deudor ostente la condición de propietario del buque a embargar o que, en caso de no ser esto así, el crédito marítimo alegado tenga la naturaleza de privilegiado, tal y como se establece en los artículos 3.1.a y 3.2.a CEPB 99.

³² Según el artículo 1 del CEPB 99, por “crédito marítimo” se entiende un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas:

Pérdidas o daños causados por la explotación del buque, muerte o lesiones corporales sobrevenidas, la avería gruesa, el remolque, el practicaaje, los derechos y gravámenes de puertos, una hipoteca, los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la Seguridad Social pagaderas en su nombre, etcétera.

³³ Según el artículo 2 del CEPB 99, sólo se podrá embargar un buque en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito.

3. Y, por último, que el embargante preste garantía suficiente para cubrir los posibles daños y perjuicios derivados del embargo preventivo tal y como se establece en el artículo 6.1 CEPB 99.

En resumen, el régimen legal del CEPB 99 establece una vertiente positiva, pues el titular de un crédito marítimo no deberá probar su derecho, simplemente alegarlo. Y, por otro lado, una vertiente negativa, pues solamente se podrá embargar un buque en virtud de alguno de los créditos marítimos establecidos en el artículo 1 del Convenio.

Otra cuestión relevante que debemos analizar la competencia judicial para conocer del fondo de la cuestión y cuál es la ley aplicable al proceso.

La competencia judicial del embargo preventivo de buques se regula en el artículo 7 CEPB 99. Serán competentes para resolver el fondo del litigio:

1. Los Tribunales del Estado en que se haya practicado un embargo o se haya prestado garantía para obtener la liberación del buque, salvo pacto de las partes.
2. No obstante, los tribunales anteriores podrán declinar la competencia si la ley nacional lo autoriza y otro tribunal se declara competente.

En este caso, el Tribunal que no sea competente deberá dar un plazo para que el acreedor presente una demanda delante del Tribunal competente. En su defecto, se liberará el buque y se cancelará la garantía.

Además, la ley aplicable al asunto será la Lex Fori³⁴ tal y como se establece en el artículo 2.4. del CEPB 99: *Con sujeción a lo dispuesto en el presente Convenio, el procedimiento relativo al embargo de un buque o al levantamiento de ese embargo se regirá por la ley del Estado en que se haya solicitado o practicado el embargo.*

Por último, al considerarse una solicitud de medida cautelar por crédito marítimo, el artículo 476 de la LNM presume que *en el embargo de buques concurren el peligro por mora procesal y la urgencia de que tratan los artículos 728, 730.2 y 733.2 de la LEC.* Por ello, no será necesario probar el *periculum in mora* siempre que sea evidente el *fumus boni iuris*.

³⁴ La ley del foro, en otras palabras, la ley del Juez que conoce del asunto.

3.1. Créditos privilegiados: Especial mención a los créditos portuarios y a los laborales

Una vez asentado el concepto y la regulación del embargo preventivo de buques, conviene precisar cuáles son los créditos marítimos y dónde los encontramos en nuestro corpus legislativo.

En España, pese a la gran tradición marítima, no existe una norma que contenga la definición de los créditos marítimos privilegiados. Sin embargo, el artículo 122 LNM establece que el régimen jurídico de los privilegios marítimos se regulará mediante el Convenio Internacional sobre privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993³⁵.

Según el artículo 4 del Convenio de Ginebra, *los créditos contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque estarán garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque:*

a) los créditos por los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;

b) los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;

c) los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque;

d) los créditos por derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicaaje;

e) los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.

En relación con este artículo, vemos que las tasas portuarias que genere un buque abandonado en una Autoridad Portuaria se consideran créditos privilegiados que tendrán

³⁵ Puede consultar el Convenio en el siguiente enlace: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2004-7377

preferencia sobre otros créditos, y, además, sobre las hipotecas, *mortgages* y gravámenes inscritos.

La prelación de cobro cuando confluyan distintos créditos privilegiados está prevista en el artículo 5.2. del Convenio de Ginebra. La regla general establece que el orden de prelación será el orden de enumeración del artículo 4. Por lo tanto, en caso de abandono, si la tripulación no hubiera obtenido sus sueldos, serían los primeros en obtenerlos y los créditos por derechos portuarios derivados de tasas portuarias, los cuartos en cobrar los créditos devengados por el propietario.

Sin embargo, el mismo artículo 5.2. incluye una excepción a la norma general, pues *los privilegios marítimos que garanticen créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque tendrán preferencia sobre todos los demás privilegios marítimos a que se halle afecto el buque antes de efectuarse las operaciones que dieron origen a aquellos privilegios.*

Por último, desde una perspectiva marítimo-portuaria, debemos añadir un matiz, pues según el artículo 5.3 del Convenio de Ginebra establece que *los apartados a), b), d) y e) del párrafo 1 del artículo 4 concurrirán entre ellos a prorrata.*

4. EL DEPÓSITO JUDICIAL VERSUS LAS NECESIDADES DE EXPLOTACIÓN PORTUARIA EN PRO DEL INTERÉS GENERAL

Una vez el buque abandonado es embargado preventivamente por el órgano competente, la situación sigue empeorando para las Autoridades Portuarias pues se deposita judicialmente el buque en sede portuaria.

La Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general³⁶, establece el procedimiento de asignación de atraques, por lo que, las Autoridades Portuarias encargadas de gestionar el

³⁶ Puede consultar la Orden en el siguiente enlace: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-8339>

puerto y permitir el intercambio modal – recordemos que deben velar por el interés general en tanto que son administración pública – no pueden ofrecer esa plaza a ningún otro buque pues la está ocupando un buque abandonado.

Según el artículo 626 de la LEC, en caso de depósito judicial, *si se embargasen objetos especialmente valiosos o necesitados de especial conservación, podrán depositarse en el establecimiento público o privado que resulte más adecuado.*

En este caso, volvemos a ver como persiste el choque entre los intereses privados (embargo preventivo) y las obligaciones de las Autoridades Portuarias como organismos de derecho público (ofrecer escala para que puedan atracar nuevos buques).

Por otro lado, cualquier solicitud de traslado, remoción o fondeo de un buque embargado deberá ser autorizado por la Autoridad Judicial que haya decretado la inmovilización, normalmente el Juzgado de lo Mercantil, tal y como se establece en el artículo 304.5 del TRLPEMM.

Ante este completo desafío debemos preguntarnos lo siguiente:

¿Deben las Autoridades Portuarias hacerse cargo del depósito judicial teniendo en cuenta que no hay garantías de cobro de los créditos que puede generar esta cuestión? O, por otro lado, ¿Debería el embargante hacerse cargo del depósito judicial? Y, ¿Qué ocurre con las demoras y deméritos de la mercancía? ¿También debería costearlas el embargante?

5. EL ABANDONO EN EL MARCO DEL CONTRATO DE SEGURO³⁷

El abandono de buques es una institución particular del Derecho Marítimo, concretamente, del Derecho Marítimo de Seguros, donde el riesgo objeto de cobertura es el derivado de la navegación³⁸ tal y como se establece en el artículo 406 de la LNM. En

³⁷ El presente apartado se ha analizado en base al capítulo *el abandono del buque* de la obra, *El derecho marítimo de los nuevos tiempos*, Thomson Reuters, 2018, pág. 1196 y ss. escrito por PUY FERNÁNDEZ y GIMÉNEZ VILLANUEVA, Profesora Titular de Derecho Mercantil de la Universidad de Huelva y Notario, respectivamente.

³⁸ Según el artículo 1 de la LNM, por navegación se entiende: la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde

este sentido, el contrato de seguro, habitualmente denominado como seguro de cascos o *hull insurance*, cubrirá todos aquellos riesgos ocasionados tanto en la mar o en tierra, siempre y cuando hayan sido motivados por la navegación marítima. El contrato de seguro es de carácter dispositivo, pues las partes pueden pactar libremente las condiciones, siempre que se respeten los elementos esenciales del contrato, tal y como se fija en el artículo 407 LNM.

Para determinar el objeto del contrato de seguro de buques, debemos seguir con la lectura de la LNM pues en su artículo 408 nos establece que: *podrán ser objeto de seguro los intereses patrimoniales legítimos presentes o futuros, expuestos a los riesgos de la navegación marítima*. Por consiguiente, según el artículo 409 LNM, podrán ser objeto de seguro marítimo:

Los buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción o desguace.

b) El flete.

c) El cargamento.

d) La responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación.

e) Cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos expuestos a los riesgos de la navegación marítima.

Aunque el apartado e) sea un cajón de sastre, lo cierto es que el artículo 418 LNM, salvo pacto en contrario, excluye los siguientes riesgos: *la guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo, la captura, el embargo o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera, la piratería, el terrorismo, las situaciones de alteración del orden público, las huelgas, las explosiones atómicas o nucleares y las contaminaciones radioactivas*.

Una vez introducido el carácter general del contrato de seguro, vamos a fijarnos en los supuestos de abandono tasados en la LNM. En concreto, los artículos 449 y 450 de esta ley establecen los *numerus clausus* en los que el asegurado podrá ejercer el derecho al abandono y el plazo para hacerlo, respectivamente. Por consiguiente, el asegurado solamente podrá abandonar el buque cuando exista una *pérdida total del buque*,

se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

inhabilitación definitiva para navegar, imposibilidad de reparar el buque, cuando el importe de las reparaciones alcance el valor de la suma asegurada en la póliza o bien, la pérdida del buque por falta de noticias en el plazo de noventa días. Aun así, deberá cumplir otro requisito, pues el artículo 450 LNM establece un plazo de 90 días desde la fecha del siniestro para la presentación de la declaración de abandono al asegurador. En caso de no cumplir con el plazo establecido en dicho artículo, el asegurado únicamente podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería.

6. ANÁLISIS ABANDONO DEL BUQUE NAVI SKY

En este apartado procederemos a aplicar toda la teoría analizada a la parte práctica de la investigación, en concreto, al análisis del buque mercante *Navi Sky* abandonado en el Puerto de Tarragona el pasado año 2020.

Toda la documentación que se aportará a continuación ha sido facilitada por la Autoridad Portuaria de Tarragona con el objetivo de complementar el presente Trabajo de Final de Grado.

6.1. Información General del Buque

El buque *Navi Sky* es un mercante de carga general, registrado en el puerto de Malakal, Republica de Palau, con número OMI 9155406, construido por China State Ship Building Corp en 1998. Tiene una eslora³⁹ total de 100,62 metros y una manga⁴⁰ de 16,2 metros.

Como podemos ver tanto en el certificado de registro como en el informe pericial que se aporta a continuación, el buque está registrado en un pabellón de conveniencia, en concreto, la Republica de Palau. Una vez analizada la teoría, sabemos que el hecho que esté registrado en una *flag of convenience* es uno de los factores que inciden en el abandono de buques y así se cumple en este caso.

³⁹ Longitud de una embarcación desde la proa hasta la popa.

⁴⁰ Anchura de una embarcación.



The Republic of Palau

Certificate Number 017-028-002

Permanent Certificate of Registry

Name	IMO#	Port of Registry
NAVI SKY	9155406	MALAKAL HARBOR

Call Sign	Official #
T8A2746	P028002

Vessel Particulars:

Owner Name and Address	NAVI SKY LTD FIRST FLOOR, COMMERCIAL HOUSE IEDEN ISLAND, SEYCHELLES		
Previous Name	NAVI SKY	Previous Nationality	ST KITTS & NEVIS
Length	95.31	Breadth	16.20
Depth	8.20	Deadweight (tons)	5199
Gross Tonnage	4115	Net Tonnage	2005
Year of Built	1998	Vessel Type	MULTI PURPOSE DRY CARGO
Builders and Place of Build	CHINA STATE SHIP BUILDING CORP., JIANGXI JIANGZHOU SHIPYARD, P.R. OF CHINA	Material	STEEL
No. of Engine	1	Type of Engine	MOTOR
Engine Maker	KRUPP MAK MASCHINENBAU GMBH	Main Engine Power (kW)	3960

Issued Place: PIRAEUS, GREECE Valid Until: 20 December 2022
Date: 19 June 2018

Victor Padilla
Authorized Signatory
Authorization No: PISR-017-028-002 PERM



67433
PISR-010



2 Descripción del buque

2.1 Descripción general del buque

Se trata de un buque mercante de carga general construido por el astillero chino CHINA STATE SHIP BUILDING CORP. en 1998 para el armador NAVY SKY LTD.

El buque dispone de dos bodegas de carga seca, y de los elementos y maquinaria necesaria para ejercer el transporte de carga seca.

2.2 Características principales

De acuerdo con la documentación facilitada, las dimensiones y características principales del buque son las indicadas a continuación:

Nombre	NAVI SKY
Armador	Navy Sky Ltd.
Material del casco	Acero
Número	IMO 9155406
Distintivo de llamada	T8A2746
MMSI	511658000
Bandera	Republic of Palau
Eslora total	100.62 m
Eslora	95.31 m
Manga	16.2 m
Puntal	8.2 m
Peso muerto (DWT)	5184 t
Arqueo bruto	4115 GT
Arqueo neto	2005 TRB
Potencia propulsora	3960 Kw -5385 PS
Capacidad de combustible	328 m ³ / 55.69 m ³ / 44.80 m ³ (Fuel /Gasoil / Lub Oil)

2.3 Clasificación

El buque se encuentra clasificado por la sociedad de clasificación GERMANISCHER LLOYD como buque de carga general.

No se ha encontrado a bordo certificado de clase.

2.4 Distribución del buque

2.4.1 Distribución bajo cubierta principal

Comenzando desde proa el buque se distribuye de la siguiente manera:

- Pique de proa, caja de cadenas, pañol de pinturas, local del generador de emergencia, y varios paños
- Bodega 1
- Bodega 2

Por otro lado, la sociedad de clasificación es la *Germanischer Lloyd*. En el [Anexo sobre sociedades de clasificación](#), no encontraremos que ésta esté inscrita en la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, en adelante IACS, ya que, *The Germanischer Lloyd* se fusionó en setiembre de 2013 con *Der Norske Veritas*, una sociedad de clasificación noruega que sí está inscrita en la IACS.

Por lo tanto, aunque el buque esté registrado en un pabellón de conveniencia, uno de los factores que pueden hacer pensar a las Autoridades Portuarias que ese buque no quedará abandonado en sede portuaria, es la garantía de una sociedad de clasificación reconocida e inscrita en la IACS, y otra sociedad, en este caso, la *Russian Maritime Register of Shipping* que acredita en el siguiente documento que el buque *Navi Sky* obtuvo el pasado 2018 el certificado de gestión de seguridad.

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУХОХОДСТВА
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING
МЕЖДУНАРОДНОЕ
СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ОХРАНЕ СУДНА
INTERNATIONAL SHIP SECURITY CERTIFICATE

8.4.3

№ 18.0714.262

Выдано на основании выданных международных ордера по охране судов и портовых средств (Кодовая часть)
 На основании Правительств

Издано в соответствии с

Российским морским регистром судоходства
International Maritime Organization

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CODE FOR THE SECURITY OF SHIPS AND OF PORT FACILITIES (ISPS CODE)
 Under the authority of the Government of

The Republic of Palau

by Russian Maritime Register of Shipping
(person or organization authorized)

Название судна Name of ship:	NAVI SKY
Регистровый номер или позывной сигнал Distinctive number or letters:	TWA2746
Порт приписки Port of registry:	Malakal Harbor
Тип судна Type of ship:	Other cargo ship
Валовая вместимость Gross tonnage:	4115
Номер ИМО IMO Number:	9155406

Название и адрес компании
Name and address of the Company:
of. 204, 9, 5th Line Str., Rostov-on-Don, Rostov region, 344019, Russia

Уникальный идентификационный номер компании/Unique Company Identification Number: 5500568

НАСТОЯЩИМ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ / THIS IS TO CERTIFY:

- что система охраны и любое оборудование, относящиеся к охране судна, было проверено в соответствии с разделом 19.1 части А Кодекса ОКИС/ that the security system and any associated security equipment of the ship has been verified in accordance with section 19.1 of part A of the ISPS Code;
- что освидетельствованием установлено, что система охраны и любое оборудование, относящиеся к охране судна, соответствует во всех отношениях в удовлетворительном состоянии и что судно удовлетворяет применимым требованиям главы XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и части А Кодекса ОКИС/ that the verification showed that the security system and any associated security equipment of the ship is in all respects satisfactory and that the ship complies with the applicable requirements of chapter XI-2 of SOLAS-74 and part A of the ISPS Code;
- что на судне имеется одобренный план охраны судна/ that the ship is provided with an approved Ship Security Plan.

Дата первоначального / возобновленного освидетельствования, являющегося основанием для выдачи настоящего Свидетельства
Date of initial / renewal verification on which this certificate is based: 22.07.2018

Настоящее Свидетельство действительно до 21.07.2023
This Certificate is valid until (date) (day-month-year)

при условии проведения освидетельствований в соответствии с разделом 19.1.1 части А Кодекса ОКИС/
subject to verifications in accordance with section 19.1.1 of part A of the ISPS Code.

Выдано в the port of Aalborg, Denmark
Issued at (место выдачи Свидетельства / place of issue of the Certificate)

Подпись и печать уполномоченного лица
выдавшего Свидетельство / signature of the duly authorized official issuing the Certificate

Дата выдачи 22.07.2018
Date of issue (date) (day-month-year)

Печать или штамп уполномоченного лица
выдавшего Свидетельство / Seal or stamp of issuing official (date)

05/12

Germanischer Lloyd

Shipboard Files

CERTIFICATE NO. 58626 HH

Loading instrument: Loading program HEC Cargomax by Pacrim Marteo Company with two non-type approved computers

For Hull No. 446, China State Shipbuilding Corp, Jiangxi Jiangzhou Shipyard, China

GL Register No. 93366

IMO Number 9155406

The instruments were checked on the basis of approved test conditions. The shear forces, bending moments and torsional moments calculated by the instruments for the test conditions at 7 points along the ship's length and the intact stability data and the draught stores were in compliance with the results of comparative calculations with sufficient accuracy. The instruments are accepted by Germanischer Lloyd for shear forces, bending moments, and intact stability calculations, required by Regulation 10 (1), (2) of the International Loadline Convention 1986.

The instruments have been stamped: 58626-1HH 58626-2 HH

09 05 09 05

Approval conditions:

- For any seagoing condition as well as during loading/unloading in harbour the readings for shear forces, bending moments and torsional moments must not exceed the 100 % limits.
- The installation of two computers is required as long as no type approved loading computer is installed. For compliance of SOLAS Chapter 5, the computers must not be installed on the bridge in order to avoid any electromagnetic interferences (EMC).
- Copies of the approved test conditions are to accompany the instruments on the ship. The instruments should be periodically checked by the Ship's Officers in order to ensure its continuous accuracy.
- The loading instruments are considered as supplementary to the approved stability booklet and loading manual onboard. The respective instructions to the master given within these booklets are to be observed.
- It is the responsibility of the Master to verify the accuracy of the input data to the calculation program.
- The loading instruments have been approved in off-line mode only.

Hamburg, 2005-09-29

GERMANISCHER LLOYD

H.-W. Sievers, D. Lange

Es gelten die Klassifikationsregeln des Germanischer Lloyd in Bezug auf die normen Flaggung. Anordnungen, Vorschriften und Erläuterungen in Hamburg. Sie gelten für die Flaggenstaaten. Subject to the respective rules of Germanischer Lloyd's Classification Rules. Explanatory instructions and place of performance in Hamburg. German law applies.

En este punto, la Autoridad Portuaria que recibe este buque puede tener dudas ante la posibilidad que el armador abandone el buque en sede portuaria. En estos casos, las Autoridades Portuarias se dirigen a sus bases de datos y comprueban las inspecciones y posibles detenciones del buque. En concreto, yo voy a utilizar la base de datos *Equasis*, puesto que es el sistema de información marítimo por excelencia, que ha permitido incrementar la seguridad marítima desde su creación en 1997.

En éste podemos observar como el buque ha tenido 51 inspecciones a lo largo de su vida útil, 49 de ellas realizadas antes del abandono, y las 4 últimas por el Puerto de Tarragona. Las dos últimas inspecciones realizadas antes de entrar en el Puerto de Tarragona se realizaron en Francia el 29/04/2019 a partir del Paris MoU donde no se encontró ninguna deficiencia y en Irán a partir del *Indian Ocean MoU*, en el cual se encontraron 5

deficiencias que no provocaron la detención del buque al no considerarse dichos defectos como peligrosas.

Una vez el buque llegó al Puerto de Tarragona se le realizó un Paris MoU el 17/12/2019, en el que, se encontraron 8 deficiencias, las más graves relacionadas con la seguridad contra incendios y el equipo médico caducado, tal y como se establece en la imagen siguiente:

Category	Deficiency	Defect	Total
Certificate & Documentation - Documents	Records of rest	Entries missing	1
Emergency Systems	Fire drills	Lack of training	1
Fire safety	Doors within main	Not as required	1
Fire safety	Emergency escape breathing device	Insufficient	1
Fire safety	Fire control plan	Not updated	1
MLC, 2006 Health protection, medical care, social security	Medical Equipment, medical chest, medical guide	Expired	1
Other Type of Deficiencies	Other Deficiency	Other	1
Pollution prevention - MARPOL Annex VI	Bunker delivery notes	Not as required	1

Aun encontrando 8 deficiencias, se consideró que tampoco eran lo suficientemente graves como para detener al buque, aunque ya fue demasiado tarde pues el buque fue abandonado por el armador durante ese periodo.

6.2. Procedimiento de abandono del buque Navi Sky



Seguidamente, procederemos analizar el procedimiento que siguió la Autoridad Portuaria ante el abandono del buque *Navi Sky* en el Puerto de Tarragona.

En primer lugar, debemos saber que el buque estacionado en el puerto sufrió dos embargos preventivos por el Juzgado Mercantil núm. 1 de Tarragona, el primero el 13 de diciembre de 2019 con número de procedimiento 752/2019-5 y el segundo, el 18 de diciembre de 2019 con número de procedimiento 764/2019-5. Todos ellos eran deudas que la naviera tenía con dos proveedores de carburantes, en concreto, las deudas

ascendieron a 89.457 euros debidos a la mercantil Stellmar y otros 118.111, 76 euros a la mercantil Thomas Miller Specialty GMBH tal y como podemos apreciar en el [Anexo](#).

Ante esta situación, el Juez procedió a la inmovilización del buque, ya que, los embargantes eran titulares de un crédito marítimo, tal y como se establece en el artículo 2 CEPB 99, y aportaron la garantía suficiente del artículo 6.1 CEPB 99, analizado en el apartado sobre [embargo preventivo de buques como antesala del abandono](#).

Como respuesta, el Director General de la Autoridad Portuaria y Capitanía Marítima, procedieron al inicio del expediente administrativo de abandono de buques, declarar el abandono del buque y subastarlo, tal y como se establece en el siguiente documento:

 Port Tarragona	<table border="1"><tr><td>AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA</td></tr><tr><td>Sortida Nº: 20200000338</td></tr><tr><td>05/02/2020 11:48</td></tr></table>	AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA	Sortida Nº: 20200000338	05/02/2020 11:48			
AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA							
Sortida Nº: 20200000338							
05/02/2020 11:48							
Capitanía Marítima Tarragona	ACUERDA:						
ASUNTO: Notificando inicio expediente administrativo abandono buque NAVI SKY y solicitud de auxilio administrativo.-	-Incoar el expediente administrativo de abandono del buque NAVI SKY.						
Visto que el Director General de la Autoridad Portuaria de Tarragona en fecha 30 de enero de 2020, acordó lo que a continuación literalmente se transcribe:	-Nombrar instructor de dicho expediente al Sr. Pedro Tomás Lucena Belmonte, y secretario al Sr. César Plaza Torrado.						
"De conformidad con lo dispuesto en el artículo 302 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2001, de 5 de septiembre).	-Seguir para su tramitación, lo prevenido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, reguladora del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, y Ley 40/2015, de 1 de octubre, del régimen jurídico del sector público, solicitando el auxilio administrativo que fuere preciso.						
Atendiendo que:	-Una vez declarado el abandono del buque por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, proceder a su venta en pública subasta, con detracción de los créditos devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento.						
El buque "NAVI SKY", con bandera de la república de Palau, IMO 9155406, consignado por la empresa TRANSMAR SHIP AND FORWARDING AGENCY, S.L., hasta el 14 de enero de 2020, atracado actualmente en la Prolongación del Dique de Levante del Puerto de Tarragona.	-Poner en conocimiento y coordinar las actuaciones procedentes con el Juzgado Mercantil de Tarragona y Capitanía Marítima de Tarragona".						
Dicho buque se encuentra en evidente estado de abandono, de hecho el 27 de enero de 2020, la tripulación abandonó el buque y se hizo entrega de tres llaves de las puertas exteriores de acceso al mismo, a la Autoridad Portuaria de Tarragona extendiendo acta al efecto.	Atendiendo a cuanto se ha consignado, le notifico el meritado acuerdo de inicio de expedientes administrativo para el abandono del buque NAVI SKY, y en su virtud, para la mejor instrucción del mismo SOLICITO el auxilio administrativo correspondiente, interesando la remisión a esta instrucción de la siguiente documentación:						
Se han reclamado las correspondientes tasas sin que hasta la fecha haya abonado cantidad alguna.	1.- Datos de contacto y titularidad del buque "NAVI SKY", con bandera de la república de Palau, IMO 9155406, así como documentación que pudiera obrar sobre el particular.						
Teniendo conocimiento que por parte del Juzgado Mercantil de Tarragona se han trabado distintos embargos frente al reseñado buque.	2.- Si le consta a esa Capitanía Marítima la voluntad expresa y manifiesta del propietario del buque de proceder a su abandono.						
Visto que, además, el buque se encuentra sin cuidado ni mantenimiento, por parte de la propiedad, que ha abandonado el buque y dejado sin tripulación alguna, permaneciendo atracado en el mismo lugar, sin actividad alguna, y en evitación de que pueda suponer un manifiesto riesgo para la integridad física de las personas y seguridad en general.	3.- Datos de contacto del país de pabellón del buque al objeto de notificar el inicio e instrucción del presente expedientes administrativo a los efectos del artículo 11 y 12 del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993 (BOE nº 99, de 23 de abril de 2004.						
Visto el artículo 302 del RDL 2/2001 en el que señala que "corresponde al Estado la propiedad de los buques abandonados en la zona de servicio del puerto y se considerarán abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de 3 meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria".	Pedro Tomás Lucena Belmonte Jefe División Servicios Jurídicos Instructor						
Visto que para la declaración de abandono debe tramitarse el correspondiente procedimiento administrativo, en el que se acrediten las circunstancias expresadas y en el que se debe dar audiencia al propietario en la forma prevista en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.	Tarragona, 5 de febrero de 2020						
Esta Dirección	<table border="1"><tr><td>TARRAGONA</td><td>N Reg:558</td></tr><tr><td>Nº Doc: 202028000658</td><td>F Reg: 06/02/2020 11:02</td></tr><tr><td>Nº Exp: 202028000392</td><td>Dest: 280/D51</td></tr></table> 	TARRAGONA	N Reg:558	Nº Doc: 202028000658	F Reg: 06/02/2020 11:02	Nº Exp: 202028000392	Dest: 280/D51
TARRAGONA	N Reg:558						
Nº Doc: 202028000658	F Reg: 06/02/2020 11:02						
Nº Exp: 202028000392	Dest: 280/D51						

Una vez se cumplieron los más de 3 meses que el artículo 302 del TRLPEMM requiere para declarar el buque como abandonado de forma táctica, la Autoridad Portuaria de Tarragona notificó a la naviera dándole audiencia como parte del procedimiento, tal y como vemos en el siguiente documento. Sin embargo, la naviera no formuló alegaciones en el plazo establecido, por lo que, se prosiguió a declarar el abandono del buque *Navi Sky*, publicándolo en el BOE y notificándolo así a la otra parte:



Autoritat Portuària de Tarragona

Passeig de l'Escullera s/núm. Tel. 977 259 400
43004 Tarragona Fax. 977 225 499
E-mail: porttgn@porttarragona.cat

Referència: ASSESSORIA JURIDICA/PTLB/cpt

Achilleas Papatnassiou
Technical Department
Piraeus, Greece, 18536
5, Sachtouri Street, 6 th floor

El buque "NAVI SKY", con bandera de la REPÚBLICA DE PALAU IMO 9155406, consignado por la empresa TRANSMAR SHIP & FORWARDING AGENCY, S.L con NIF B43473180, hasta el 14 de enero de 2020, atracado actualmente en la Prolongación del Dique de Levante, del Puerto de Tarragona, de propiedad de la entidad NAVICOLOR LTD y siendo el Capitan del buque el Sr. Y. CHIKRIZOV.

Dicho buque se encuentra en evidente estado de abandono, de hecho el 27 de enero de 2020, la tripulación abandonó el buque y se hizo entrega de tres llaves de las puertas exteriores de acceso al mismo, a la Autoridad Portuaria de Tarragona extendiendo acta al efecto.

Teniendo conocimiento que por parte del Juzgado Mercantil de Tarragona se han trabado distintos embargos frente al reseñado buque.

Visto que, además, el buque se encuentra sin cuidado ni mantenimiento, por parte de la propiedad, que ha abandonado el buque y dejado sin tripulación alguna, permaneciendo atracado en el mismo lugar, sin actividad alguna, y en evitación de que pueda suponer un manifiesto riesgo para la integridad física de las personas y seguridad en general.

De conformidad con el art. 302.2 del RDL 2/2011, de 5 de septiembre, en relación con el art. 82 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, se le otorga el correspondiente **trámite de audiencia por diez días** para que pueda alegar y presentar los documentos y justificaciones que estime pertinentes en el expediente de abandono que se viene tramitando al efecto.

Contra el presente acuerdo no cabe ningún recurso al tratarse de un acto de trámite, sin embargo y conforme a lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, podrá interponer, en su caso, cualquier recurso que estime procedente.

~~Pedro Tomás Lucena Belmonte~~
Instructor

Tarragona, 06 de marzo de 2020



V. Anuncios**B. Otros anuncios oficiales****MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA**

22392 Resolución de la Autoridad Portuaria de Tarragona de declaración de abandono del buque "Navi Sky".

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Tarragona en su sesión de 23 de junio de 2020 y una vez finalizados los trámites previos para la declaración de abandono de la embarcación "NAVI SKY" con bandera de la República de Palau, IMO 9155406, adoptó el siguiente acuerdo:

- Declarar el estado de abandono de la mencionada embarcación y facultar al Presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona para que pueda proceder a su venta en pública subasta.

Lo que se hace público para general conocimiento.

Tarragona, 25 de junio de 2020.- El Presidente, Josep Maria Cruset i Domènech.

ID: A200029546-1

AUTORITAT PORTUÀRIA DE TARRAGONA	
Sortida N° 202000001477 28/07/2020 09:47	

Autoritat Portuària de Tarragona
Passeig de l'Escullera s/núm. Tel. 977 259 400
43004 Tarragona Fax. 977 225 499
E-mail: porttarna@porttarragona.cat

Referència: ASSESSORIA JURIDICA/PTLB/cpt

EMBAJADA DE GRECIA
Avda Dr. Arce N°24
28002 Madrid

ASUNTO: Resolución de la Autoridad Portuaria de Tarragona de declaración de abandono del buque "Navi Sky".

Informarles mediante la presente, que el pasado jueves 16 de Julio de 2020, en el B.O.E N°194, que se adjunta para su conocimiento, se publicó la Resolución de la Autoridad Portuaria de Tarragona de declaración de abandono del buque "Navi Sky" y además se faculta al Presidente de la Autoridad Portuaria para que pueda proceder a su venta en pública subasta.

Pedro T. Lucena Belmonte
Instructor

Tarragona, 23 de julio de 2020

No fue hasta el 25 de septiembre de 2020 que, mediante un anuncio en el BOE⁴¹ se publicó la Resolución de la Autoridad Portuaria de Tarragona por la que se acuerda la licitación para la enajenación mediante pública subasta del buque *Navi Sky*:



V. Anuncios

A. Contratación del Sector Público

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

32555 *Resolución de la Autoridad Portuaria de Tarragona por la que se acuerda la licitación para la enajenación mediante pública subasta del buque "NAVI SKY".*

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Tarragona, en su sesión ordinaria de fecha 23-06-2020, acordó: "Declarar el estado de abandono del buque 'Navi Sky', y facultar al presidente de la Autoridad Portuaria de Tarragona para que pueda proceder a su venta en pública subasta y proceder a la detención de los créditos devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento. Realizando las oportunas advertencias y notificaciones sobre los embargos preventivos que constan en el Juzgado Mercantil de Tarragona, así como dar traslado del presente acuerdo a las respectivas Administraciones interesadas al objeto de coordinación, en particular al Juzgado Mercantil de Tarragona y a Capitanía Marítima de Tarragona".

"NAVI SKY", distintivo de bandera de la República de Palau e IMO 9155406, atracado en la prolongación del dique de Levante del Puerto de Tarragona, de eslora 100.62 metros, manga 16.2 metros, motor diésel MAK 9 M32, potencia 3960 Kw -5385 PS, y resto de características en el Pliego de bases de la subasta.

Créditos privilegiados: El crédito devengado por las correspondientes tasas portuarias asciende a la cantidad de 44.243,41 euros. En cuanto a los gastos del procedimiento ascienden a un total de 38.162,76€. El importe total asciende a la cantidad de 82.406,17 euros.

Cargas: En aplicación del Convenio Internacional sobre privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, los privilegios, embargos y otras cargas de cualquier género, sobre el buque dejarán de gravar al buque. Dicho buque se halla afecto a varios embargos preventivos, cuyos precisos datos constan en el Pliego de bases de la subasta.

El precio de salida de la pública licitación es el indicado en el Pliego de bases que regirá la subasta, cuyo importe es de 350.000 euros.

Garantía por importe de 87.500 euros.

Los Pliegos de bases que regirán el concurso y demás documentación se encuentran a disposición de los interesados en la Secretaría General de la Autoridad Portuaria de Tarragona (Paseo de la Escullera s/n. 43004 Tarragona), de lunes a viernes de nueve a catorce horas y en la página web www.porttarragona.cat.

⁴¹ A partir del anuncio en el BOE, se puede acceder a los Pliegos Administrativos de la Subasta y al Informe Pericial detallado del buque *Navi Sky*: <https://www.porttarragona.cat/es/proyectos-europeos/item/subasta-publica-del-buque-navi-sky>

Por otra parte, encontrarán en el [Anexo](#) todos los documentos que acreditan las tasas que el buque *Navi Sky* generó durante la estadía en el Puerto de Tarragona. Para que el lector entienda el perjuicio económico que genera un buque abandonado a las Autoridades Portuarias, voy a realizar un resumen de lo que podrán encontrar en el apartado de *Anexos*.

En primer lugar, nos encontramos con la Tasa del Buque por estancias largas en el puerto. El buque *Navi Sky*, por su estancia desde el 14/1/2020 hasta el 22/6/2020 generó una deuda de 44.243,41 euros IVA incluido a la Autoridad Portuaria, únicamente en concepto de Tasa de Buque.

Por otro lado, debemos contabilizar los servicios de limpieza, el control, vigilancia, remolque e inspección que durante todos estos meses la Autoridad Portuaria de Tarragona ha tenido que realizar para velar con el interés general, todos ellos contabilizados por la suma de 45,514,44 euros IVA incluido. En resumen, solo un buque abandonado puede generar en 6 meses una deuda de hasta 90 mil euros.



Port de Tarragona

Autoritat Portuària de Tarragona

ACTA D'OBERTURA PÚBLICA DE LES PROPOSICIONS ECONÒMIQUES PRESENTADES I INICI DE LA SUBHASTA PÚBLICA DEL VAIXELL NAVI SKY

A la ciutat de Tarragona, a les 11 hores del dia vint i dos d'octubre de 2020, es constitueix la Mesa de Subhasta de l'Autoritat Portuària de Tarragona, sota la Presidència del Sr. Ramon Ignacio Garcia Rodriguez, Director general de l'APT, amb l'assistència del vocal el Sr. Pedro Tomás Lucena Belmonte, cap dels serveis jurídics de l'APT, i com a secretària de la Mesa, la Sra. Yolanda Vizcarro Caparrós, Secretària General i Directora de Serveis Jurídics.

La subhasta que consta d'un únic lot, compost per l'embarcació NAVI SKY, amb matrícula IMO 9155406, a la que s'han presentat tres propostes.

ABDUL KARIM KARTIH
GHASSAN HALABI KREIDIECH (OCMIS MARITIME S.L)
ANGELOPOULOS ALEXIOS


La documentació administrativa de les propostions presentades (sobre 1) va ser analitzada pels membres de la taula de subhasta en sessió ordinària el passat 15 d'octubre.


Comença la subhasta pel preu màxim que ha resultat de l'obertura dels sobres que és la quantitat de 370.000 euros, oferta presentada per GHASSAN HALABI KREIDIECH (OCMIS MARITIME S.L).

Del resultat de la subhasta pública el millor postor és GHASSAN HALABI KREIDIECH (OCMIS MARITIME S.L) per la quantitat de 710.000 euros.

En la seva virtut, la Mesa de Subhasta informará al president de l'Autoritat Portuaria de Tarragona del resultat de la subhasta, als efectes oportuns.

Es dona per acabat aquest acte a les 11.12 hores, i s'aixeca la present acta, que signa el President de la Mesa, amb mi la Secretària que dono fe.

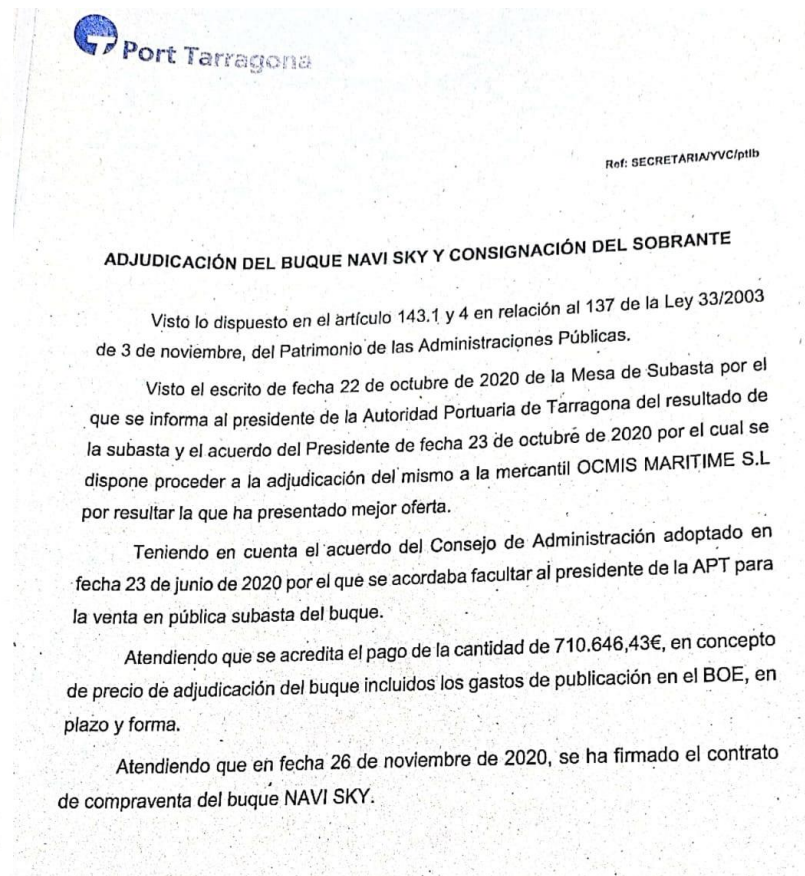
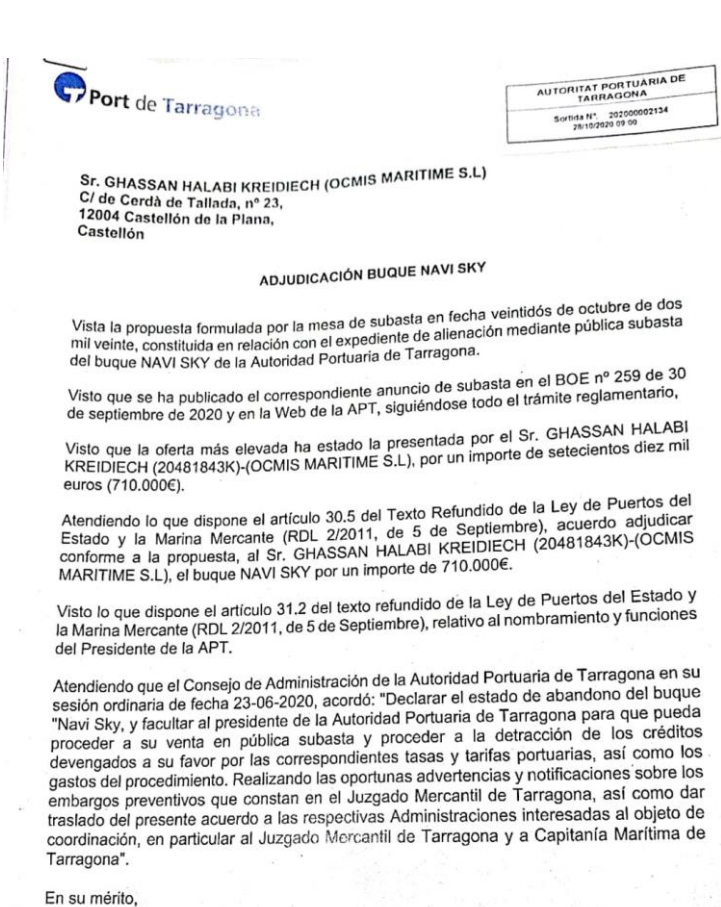

Ramon I. Garcia Rodriguez
President de la Mesa


Yolanda Vizcarro Caparrós
Secretària


Ghassan Halabi Kreidiech
(Ocmis Maritime S.L)

Siguiendo con el procedimiento, el 22 de octubre de 2020, se realizó el acta de apertura pública de las proposiciones económicas presentadas y se inició la subasta pública del buque *Navi Sky*. La subasta se inició con 350.000 euros y acabó con la puja de Ghassan Halabi Kreidiech, de la mercantil *OCMIS MARITIME S.L.*, por un valor de 710.000 euros, tal y como podemos ver en el documento anterior.

Por último, se procedió a notificar a la antigua naviera del buque de la adjudicación y venta a la nueva propietaria y al levantamiento del embargo preventivo para que la adjudicataria pueda mover el buque del dominio público:



6.3. Procedimiento y Buque Navi Sky en la actualidad

Para finalizar con el procedimiento, me gustaría añadir que a Junio de 2021, la Autoridad Portuaria de Tarragona sigue con el procedimiento de abandono del buque *Navi Sky*, ya que, el Juzgado de lo Mercantil número 1 de Tarragona, les ha instado a consignar, no

solo los 618.000 euros restantes al cobro de las tasas portuarias, sino que les ruega que se consignen los 710.000 euros que obtuvieron de la subasta pública sin cobrar las tasas portuarias. Por lo tanto, el abandono del buque sigue produciendo estragos a la Autoridad Portuaria de Tarragona. En este sentido, es más que evidente la necesaria regulación procesal que dote de agilidad los procedimientos de abandono con la finalidad de no obstruir la capacidad económica de los Puertos.

Por otro lado, que el buque fuera abandonado una vez y se vendiera a otra naviera, eso no implica que no pueda volver a abandonarse. ¿Por qué? Pues porque si consultamos la base de datos de *Equasis* podemos ver que el Buque ha atracado en el Puerto de Tarragona otra vez y además, esta vez, casi ha doblado el numero de deficiencias que se han encontrado.

equasis
Electronic Quality Shipping Information System
STATUS

Home My Equasis About Equasis Statistics

IMO, Name, Company

In Service/Commission (since 29/10/2015)

Last update of ship particulars 01/06/2021

Ship info Inspections (51) Ship History

List of port state controls

Authority	Port of inspection	Date of report	Detention	PSC Organisation	Type of inspection	Duration (days)	Number of deficiencies	Details
Spain	Tarragona	26/04/2021	Y	Paris MoU	More detailed inspection	3	14	→
Turkey	Mersin	05/04/2021	N	Mediterranean MoU	Initial inspection			→
Spain	Tarragona	11/01/2021	N	Paris MoU	Expanded inspection		10	→
Spain	Tarragona	17/12/2019	N	Paris MoU	Expanded inspection		8	→

La mayoría de las deficiencias que se han encontrado son por la expiración de muchos de los certificados que el buque debería tener en vigor como, por ejemplo, el Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas residuales, el Certificado de prevención internacional de la contaminación de hidrocarburos o el certificado internacional de seguridad del buque. Esta cuestión provocó la detención del buque en el Puerto de Tarragona el 26/4/2021 durante 3 días tal y como vemos en el siguiente sistema de identificación automática, AIS en adelante:

MarineTraffic Mapa en vivo Explore Community SOLUCIONES Search MarineTraffic Registrarse

NAVI SKY ADD NOTES ADD TO FLEET CREATE NOTIFICATIONS

MarineTraffic Global Ship Tracking Intelligence LEARN MORE

Información del viaje

UNLOCK VOYAGE INFORMATION

ES ALC
ALICANTE

ES TAR
TARRAGONA

ATD: 2021-04-21 18:05 LT (UTC +2) ATA: 2021-04-23 01:45 LT (UTC +2)

Recorrido efectuado Previsión de Ruta

Ultima posición recibida

Posición Recibida: **2021-04-28 20:38 UTC**
2 minutos ago

Hora Local del buque: **2021-04-28 22:38 LT (UTC +2)**

Area: **WMED - Balearic Sea**

Puerto actual: **TARRAGONA**

Latitud / Longitud: **41.08066° / 1.21572°**

Estado: **Moored**

Velocidad/Rumbo: **0 kn / -**

Origen AIS: **2363 FA3R**

Ver el mapa en tiempo real

MarineTraffic Live Map Explore Community Pricing Search MarineTraffic

Layers

UNLOCK ALL LAYERS

Map type: Simple map

- Map Features
- Points of Interest
- Areas of Interest **New**
 - My Custom Areas
 - ECA Zones
 - Piracy Zones
 - JWC War Areas
 - Exclusive Economic Zones

NAVI SKY [PW] at 0 kn / 0°
Destination: **TARRAGONA**
Position received: **3 minutes ago**

N41°04'49.97
E001°12'54.99
(41.0805, 001.2153)

Leaflet | MarineTraffic Density Maps
Datos de mapas ©2021 Inst. Geogr. Nacional | Términos de uso | Notificar un problema de Maps

7. CONCLUSIONES

Una vez completado el estudio sobre el abandono de buques en sede portuaria, tanto la parte teórica como la parte práctica, nos podemos dar cuenta de la dificultad del análisis de esta disciplina jurídica dado a su régimen especial e internacional. Desde el concepto, pasando por su tramitación procesal, hasta su aplicación práctica, el abandono de buques está plagado de obstáculos jurídicos que dificultan la resolución rápida y efectiva de la cuestión.

Debido a la extensión del presente trabajo, no se han podido explicar con suficiente dedicación algunas de las cuestiones mencionadas, por ejemplo, el acuerdo Paris MoU, los tipos de inspección previstos en éste y la realización de una comparativa con otros MoU de carácter marítimo-portuario como el Tokyo MoU, el Caribbean MoU. En otras palabras, cada uno de los apartados de este trabajo podrían constituir un Trabajo de Final de Grado concreto, por lo que, el presente estudio puede ser una fuente de inspiración para futuros alumnos de cuarto de Derecho que, como yo, apasionados por el Derecho Marítimo, quieran extender este trabajo.

Así las cosas, queda comprobado que un buque abandonado en sede portuaria conlleva numerosas consecuencias negativas. Por ello, a continuación, se desglosarán y dividirán todas y cada una de ellas en diferentes apartados según su naturaleza.

En primer lugar, las *consecuencias sociales* del abandono de buques recaen en los casos en los que, además del buque, también se abandona a la tripulación de éste. Por lo tanto, los marinos quedan distanciados de su familia que, muchas veces, no se encuentra siquiera en el mismo continente que ellos en el momento del abandono. Por otro lado, resulta muy difícil que se puedan comunicar con ellos pues conlleva un coste del que nadie se quiere hacer cargo. Además, aunque el inglés sea el idioma oficial del mundo marítimo, muchos de ellos no dominan el inglés y desconocen el idioma del país donde se les abandona y ello dificulta enormemente la comunicación, incluso con el funcionariado de la Autoridad Portuaria. A todo ello, debemos sumarle el sentimiento de soledad, aislamiento e impotencia que padecen los marineros, pues muchos de ellos llevan meses e incluso un año sin cobrar su nómina. Esto ocurre porque muchas navieras prometen pagar el sueldo de éstos cuando lleguen a puerto y, a veces, se encuentran que les han abandonado.

Aun así, me gustaría añadir que, tal y como se ha analizado en el apartado 3.1. *Créditos privilegiados: Especial mención a los créditos portuarios y a los laborales*, el capitán, los oficiales y los demás miembros de la tripulación, según el artículo 4 apartado a del Convenio Internacional de Ginebra de 1993, serán los primeros en cobrar dado al privilegio que este instrumento jurídico otorga a los créditos por los sueldos de la tripulación. Por lo tanto, aunque la situación sea crítica, serán los primeros de todos los acreedores que, en caso de saldo positivo, verán satisfechos sus créditos.

En segundo lugar, las *consecuencias económicas y laborales*, que son todas aquellas relacionadas con las *consecuencias sociales* e incluso con el medio ambiente. En el párrafo anterior hemos comentado que la falta del pago de los salarios a la tripulación supone una consecuencia grave para éstos. Sin embargo, como futuros juristas, debemos añadir que no solo es una consecuencia, sino que se trata de una lacra del derecho marítimo: la explotación de la mano de obra barata debido a la crisis y la deslocalización laboral. La globalización ha comportado que muchas empresas trasladen sus centros de trabajo a países en vías de desarrollo para minimizar los costes de la empresa. Este fenómeno no es un caso aislado y las empresas marítimas se han hecho eco de ello. Por lo tanto, contratan mano de obra barata que está dispuesta a realizar un trabajo precario para poder ayudar a su familia.

En estos casos, las consecuencias no solo son para los marinos sino también para sus familias que empezarán a endeudarse porque la naviera no ha pagado el sueldo a sus trabajadores, provocando una crisis en la economía familiar y problemas psicológicos graves en la tripulación. Aunque el Convenio sobre el Trabajo Marítimo limita a 11 meses la estancia de la marinería en el buque y recuerda a los armadores que la prórroga de los contratos debe aceptarse libremente, en la práctica, muchos están presionados a permanecer a bordo, amenazados con no cobrar todo lo que ya les deben.

Otra cuestión que también está englobada en esta sección es la venta de elementos del buque para poder subsistir. Esta práctica habitual en los *buques de último viaje* burla la seguridad y provoca un mayor número de accidentes laborales a bordo.

Por otro lado, la declaración de buque abandonado, tal y como se ha comentado anteriormente, se realiza cuando el buque no se ha movido ni ha pagado las tasas

portuarias durante 3 meses. En este momento, falta de higiene del buque y de suministros es latente y la tripulación tiene más posibilidades de contraer una enfermedad, lo que dificulta la alimentación y la sanidad.

A veces, como en el caso del Navi Sky, nos encontramos que los marineros son repatriados a su país de origen y que la mercancía acaba extrayendo del buque. Sin embargo, invito al lector a imaginarse una situación en la que, la tripulación lleva 6 meses sin cobrar su sueldo, la mercancía que lleva es ganado, concretamente 900 reses a bordo, no tienen más suministros y están abandonados en un país que no conocen. Pues esta es la situación de miles de marineros y el reto al que se enfrentan las Autoridades Marítimas que sufren un abandono en sus puertos.

Por último, vamos a abordar las consecuencias que definen la línea de investigación del presente trabajo, *las consecuencias portuarias*:

El principal problema que se ha plasmado en la presente investigación es la imposibilidad de mover el buque y la generación del colapso en sede portuaria. Tenemos que imaginarnos que el puerto es similar a un *párking*, con la diferencia en la que en una se estacionan buques y en otra se estacionan automóviles. Por lo tanto, el hecho de que se abandone un buque provoca la ocupación de la plaza de otro que está al llegar y minimiza la capacidad del Puerto para las actividades de estiba y desestiba. Además, el buque no se podrá mover, salvo en casos justificados en los que el juez que instruye el caso conceda su autorización. Por un lado, el buque está inmovilizado por mandato legal y, por otro lado, es arriesgado moverlos porque no se sabe a ciencia cierta si el buque cumple con los requisitos de navegabilidad preceptivos.

Por otro lado, se genera un aumento exponencial de la deuda del buque en tasas y derechos portuarios que puede llegar a suponer un quebranto económico de las Autoridades Portuarias. Además, tener un buque abandonado, inmovilizado, lleno de tripulación impagada y hambrienta, no genera buena imagen del Puerto que esté pasando por esta situación, ya que, debido al desconocimiento de la población, se cree que las Autoridades no están haciendo lo posible para enmendar la cuestión.

Por último, existe otro riesgo que ya hemos comentado en el apartado de infracciones: el vertido de elementos químicos y desechos tóxicos que provoquen la contaminación de las aguas del puerto. Esta consecuencia que lleva aparejada una sanción de hasta 3.005.000 euros, puede generar un riesgo muy grave, tanto para las personas que se bañan en las playas cercanas al puerto, como para los ecosistemas oceánicos que, no está de más recordar que luego el ser humano ingiere esos animales.

Todas estas consecuencias devastadoras parecen no ser relevantes para el ciudadano de a pie, bien por el desconocimiento en la materia y la falta de proximidad del mundo marítimo a los ciudadanos, bien por la falta de preocupación de los Gobiernos ante esta cuestión o bien las dos a la vez.

En este punto, debería de disponer de suficiente material como para proponer una solución ante el abandono de buques en sede portuaria. Sin embargo, todo rayo de luz esperanzador que he llegado a ver al final del túnel se ha acabado desvaneciendo al obtener más información. ¿Por qué? Porque no existe una solución efectiva que pueda implementarse de forma inmediata.

Si el lector está pensando que la mejor manera de erradicar la cuestión es prohibiendo los pabellones de conveniencia o regularlos de forma que no afecten negativamente al comercio marítimo, quisiera recordarle que:

1. Los pabellones de conveniencia, no solo son conscientes de todas las consecuencias enumeradas anteriormente, sino que además se aprovechan económicamente de ello.
2. La mayoría no forman parte o no cumplen con los Convenios Internacionales que de la Organización Marítima Internacional o la Organización Internacional del Trabajo.
3. Por lo tanto, los propios pabellones de conveniencia son los únicos que pueden cambiar la situación de raíz.

Ante esta situación podríamos plantearnos la eficacia de los convenios de la OMI. Si bien es cierto que se ha avanzado en cuestiones como las condiciones laborales de los

marineros, en la regulación sobre la responsabilidad de la contaminación en el mar y en la seguridad tanto en el mar como en sede portuaria, en otros ámbitos la regulación es escasa o bien inexistente.

En síntesis, la única forma de conseguir una regulación efectiva del abandono de buques es concienciar a la sociedad de las consecuencias devastadoras que provocan los abandonos y que la alarma social sea el propulsor de los Gobiernos, para que éstos establezcan una legislación internacional que apague el incendio de los pabellones de conveniencia.

Como decía Arthur C. Clarke, escritor y científico británico, *lo que hoy ha empezado como novela de ciencia ficción, mañana será terminado como reportaje*. En este sentido, aunque parezca una tarea ardua e imposible de abordar, aún estamos a tiempo de frenar la propagación del abandono de buques. Sin embargo, para que sea efectivo, será necesaria la cooperación internacional de las Autoridades Portuarias y de los Estados.

Por todo lo comentado en este apartado, la Unión Europea, junto a sus instituciones, debe tomar la iniciativa y ofrecer una solución tanto a la tripulación que queda desamparada en territorio europeo como a las Autoridades Portuarias que padecen esta situación durante años.

BIBLIOGRAFÍA

- Libros y manuales

DOMINGO GONZÁLEZ, *Abandono de buques y tripulaciones*, Marge Books, 2009.

GABALDÓN GARCÍA, *Curso de derecho marítimo internacional*, Marcial Pons, 2012.

Disponible en: <https://www.marcialpons.es/media/pdf/100769647.pdf>

QUINTANS EIRAS y GARCÍA-PITA Y LASTRES (coord.), *El derecho marítimo de los nuevos tiempos*, Thomson Reuters, 2018.

QUIRÓS TUÑÓN Y LÓPEZ QUIROGA (coord.) *Guía sobre Legislación Portuaria*,
Uría Menéndez, 2012. Disponible en:

[https://www.uria.com/documentos/publicaciones/3794/documento/guia Portuaria UM.pdf?id=4576](https://www.uria.com/documentos/publicaciones/3794/documento/guia_Portuaria_UM.pdf?id=4576)

SOTO ABELEDO, *El régimen jurídico del seguro marítimo*, 2011. Disponible en:
<https://www.porticolegal.com/articulos/365.pdf>

- Legislación estatal

La legislación que se cita a continuación ha sido consultada múltiples veces durante la realización del presente estudio. Por lo tanto, no se añadirá una fecha exacta de consulta.

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. (BOE [en línea], núm. 253, de 20-10-2011).

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. (BOE [en línea] núm. 180, de 25-07-2014).

1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. (BOE [en línea] núm.7, de 8-1-2000).

Anteproyecto de ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima. Disponible en:

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/audienciainfopublica/recursos/apl_modificacion_trlpemm_y_lnm_15_febrero_2021.pdf

La Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-8339>

- **Tratados e Instrumentos Internacionales**

Publicación oficial del *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control 1982*. Disponible en: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1982-Paris-Memorandum-of-Understanding-on-Port-State-Control.pdf>

Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993. (BOE [en línea] núm. 99, de 23 de abril de 2004, páginas 16350 a 16354).

Instrumento de Adhesión de España al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999. (BOE [en línea] núm. 104, de 2-5-2011).

- **Artículos o estudios jurídicos y periodísticos extraídos de páginas web**

Karen McVeigh. (2021). *Cuatro años sin pisar tierra y sin sueldo: el final del "infierno" para los tripulantes de un buque varado*. Recuperado 25 febrero 2021, desde https://www.eldiario.es/internacional/theguardian/cuatro-anos-pisar-tierra-sueldo-tripulantes-buque-varado-seran-indemnizados-repatriados_1_7234179.html

International Labour Organization. (2021) *Database on reported incidents of abandonment of seafarers*. Recuperado 10 diciembre de 2020, desde https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=en

International Maritime Organization. (2021) *Seafarer abandonment*. Recuperado 10 de diciembre de 2020, desde <https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Seafarer-abandonment.aspx>

Miren Gutiérrez. (2020) *España es el país con más barcos abandonados en sus puertos detrás de Emiratos Árabes Unidos*. Recuperado 13 diciembre de 2021, desde https://www.eldiario.es/internacional/espana-pais-barcos-abandonados-puertos-detras-emiratos-arabes-unidos_1_6153684.html

Universidad Internacional de la Rioja. (2020) *Derecho marítimo: claves y ámbito de aplicación*. Recuperado 15 diciembre de 2021, desde <https://www.unir.net/derecho/revista/derecho-maritimo/>

Antonio Quirós de Sas. (2012) *El nuevo régimen del embargo preventivo de buques en el derecho español*. Recuperado 1 de marzo de 2021, desde: <https://www.uria.com/documentos/publicaciones/3496/documento/foro14.pdf?id>

Tomás Fernández-Quirós y Julio López Quiroga. (2012) *El 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*. Recuperado 15 de enero de 2021 <https://www.uria.com/documentos/publicaciones/3364/documento/foro04.pdf>

Guías Jurídicas. (2020) *Responsabilidad del naviero*. Recuperado 16 diciembre, desde: https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMTAzMztbLUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoANcGF8TUAAAA=WKE#:~:text=Los%20l%C3%ADmites%20de%20responsabilidad%20aplicables,para%20las%20dem%C3%A1s%20reclamaciones%20limitables.

Yolanda de Luis. (2020). *Los 650.000 que cuesta mantener el buque ruso abandonado reducen el beneficio del puerto*. Recuperado 3 de febrero de 2021, desde: <https://www.elcomercio.es/aviles/650000-euros-cuesta-mantener-buque-ruso-20200422000231-ntvo.html>

Fernando del Busto. (2020). *Una empresa chipriota se hace con el buque ruso 'Severnaya Zemlya' por 1,68 millones de euros*. Recuperado 1 de marzo de 2021, desde: <https://www.elcomercio.es/aviles/empresa-chipriota-buque-ruso-20201117000723-ntvo.html>

Alfonso Pisabarro. (2018). *Banderas de conveniencia, la patria de los océanos*. Recuperado 10 de marzo de 2021, desde: <https://elordenmundial.com/banderas-de-conveniencia-la-patria-de-los-oceanos/>

Guías Jurídicas. (2014). *Embargo Preventivo de Buques*. Recuperado 3 de marzo de 2021, desde: https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUtjc0NjtbLUouLM_DxbIwNDEwNjiEBmWqVLfnJIZ

[UGqbVpiTnEqANv6E2o1AAAAWKE#:~:text=El%20embargo%20preventivo%20de%20buques,la%20importancia%20del%20factor%20tiempo](https://www.naucher.com/actualidad/derecho-maritimo/los-creditos-maritimos/)

Juan Pablo Pezzano. (2016) *Los créditos marítimos*. Recuperado 6 de marzo de 2021, desde: <https://www.naucher.com/actualidad/derecho-maritimo/los-creditos-maritimos/>

- **Bases de datos**

Página web oficial del Paris Mou: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1982-Paris-Memorandum-of-Understanding-on-Port-State-Control.pdf>

Equasis: <https://www.equasis.org/EquasisWeb/restricted/Search?fs=HomePage>

Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/>

Vlex: <https://vlex.es/>

ANEXOS

Reglas para el envío de artículos a la RDT

A continuación, se adjunta la información facilitada por el Departamento de Derecho Mercantil de la Universidad Rovira i Virgili sobre las reglas para el envío de trabajos originales a la Revista de Derecho del Transporte.

INFORMACIÓN PARA LOS AUTORES

Reglas para el envío de originales

1. TEMAS DE INTERÉS

La *RDT* publica artículos de investigación sobre la regulación del transporte entendida en un sentido amplio que incluye todas las modalidades de transporte y el estudio de la normativa que puede afectar directa o indirectamente a esta actividad. También publica cuestiones prácticas o comentarios jurisprudenciales de actualidad, de extensión más reducida, dirigidos a informar de aspectos de interés práctico o a valorar las nuevas resoluciones judiciales que se producen en relación con esta materia. Las secciones que integran, asimismo, la publicación, son elaboradas por colaboradores fijos encargados de proporcionar los materiales de interés para su publicación.

Los trabajos que se envíen a la *Revista* han de ser originales, por lo que no han debido ser publicados en otro lugar.

2. TIEMPOS DE PUBLICACIÓN Y PROCESO DE EVOLUCIÓN

La *RDT* publica dos números al año (mayo y noviembre, aproximadamente). Los editores se proponen ser rigurosos y transparentes en el proceso de revisión, cumpliendo el protocolo de actuación desde el acuse de recibo de recepción del trabajo o comentario hasta su aceptación final (ver Proceso de Revisión) y ulterior publicación en el plazo más breve de tiempo posible.

3. ENVÍO

Los originales se enviarán en español o en otro idioma extranjero (preferentemente inglés) en formato Word. Se enviarán por correo electrónico a la dirección de correo electrónico: *rdt@ehu.es*.

La *RDT* acusará recibo de todos los originales en un plazo no superior a diez días desde su recepción.

4. FORMATO

Los originales deberán ir escritos a espacio y medio en letra Times New Roman 12. La extensión no superará las 40 páginas para los artículos doctrinales, incluidas notas a pie de página y bibliografía. Los comentarios de jurisprudencia tendrán una extensión mínima de 7 páginas y una extensión máxima de 15 páginas.

La primera página incluirá el título (en español y en inglés), el nombre del autor o autores, filiación académica o profesional y dirección de correo electrónico, así como un resumen o *abstract*, tanto en español como en inglés, de aproximadamente unas 120 palabras. Asimismo, se adjuntarán entre tres y cinco palabras clave (*keywords*) en ambos idiomas y un sumario en castellano y en inglés.

Los originales deberán observar el siguiente orden: texto con sus notas a pie de página y bibliografía. Todas las páginas deberán ir numeradas correlativamente.

5. NORMAS DE EDICIÓN

a) Bibliografía

Las referencias bibliográficas irán ordenadas alfabéticamente por el apellido del autor, bajo el título «Bibliografía» y al final del original.

Ejemplos:

CONDE TEJÓN, *El contrato de charter aéreo*, Comares-CEDIT, Granada, 2008.

JUAN MATEU, «Los impedimentos para la ejecución del contrato», en EMPARANZA/RECALDE (dirs.), *El contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril*, Thomson-Civitas, Cizur Menor (Navarra), 2008, pp. 125-155.

PETIT LAVALL, «El *overbooking* o sobreventa en el transporte aéreo de pasajeros», *Der. Neg.*, 130-131 (2001), pp. 1 y ss.

b) Notas a pie de página

Todas las notas irán a pie de página, numeradas mediante caracteres arábigos y en orden creciente. En las notas no se incluirán las referencias bibliográficas completas sino solamente su forma abreviada.

6. CORRECCIÓN DE PRUEBAS

Los autores de los artículos aceptados para publicación podrán ser requeridos para la corrección de pruebas de imprenta, que habrán de ser devueltas en un plazo siempre inferior a los diez días. No se permitirá la introducción de cambios sustanciales en las pruebas, quedando éstos limitados a la corrección de errores con respecto a la versión aceptada.

7. COPYRIGHT

Es condición para la publicación que el autor o autores cedan a la *RDT* los derechos de reproducción. En este sentido, el envío de trabajos a la *RDT* lleva implícito que los autores ceden, gratuitamente, a dicha *Revista* la totalidad de los derechos de propiedad intelectual sobre el trabajo, para su explotación en todo tipo de soportes y modalidades. En particular, el autor cede a la *RDT* los derechos de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación. Si se producen peticiones de terceros para reproducir o traducir artículos o parte de los mismos, la decisión corresponderá a la dirección ejecutiva de la *Revista*.

8. CÓDIGO ÉTICO

El envío de trabajos a la *RDT* supone el sometimiento al Código Ético de la *Revista*.

9. TRANSPARENCIA

Con el objetivo de garantizar la transparencia y la adecuada contextualización de las opiniones y contenidos de los autores, es obligatorio indicar en el artículo las fuentes

de apoyo financiero con las que ha contado el autor o autores para la elaboración del artículo, sean públicas o privadas. Si no se ha contado con ninguna financiación, debe declararse expresamente. Por otra parte, cada autor, al determinar su filiación, indicará las instituciones tanto públicas como privadas para las que presta servicios.

10. AVISO

Cualquier incumplimiento de las presentes instrucciones constituirá motivo para el rechazo del original remitido y, como mínimo, será causa de retraso en su proceso.

Pabellón de Conveniencia

Los pabellones de Conveniencia más habituales son: Antigua y Barbuda, Panamá, Islas Caimán, San Vicente y las Granadinas, Liberia, Malta, Bahamas, Bermudas, Bolivia, Chipre, Corea del Norte, Honduras, Seychelles, Vanuatu, Singapur, Antillas Neerlandesas y las Islas Caimán.



Tabla 9. Pabellón de Conveniencia

Fuente: <https://elordenmundial.com/banderas-de-conveniencia-la-patria-de-los-oceanos/>

Sociedades de Clasificación

A continuación, se presentan las Sociedades de Clasificación más prestigiosas a nivel internacional, todas ellas pertenecientes a la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.

NOMBRE	SIGLAS	FUNDADA	SEDE
Lloyd's Register	LR	1760	LONDRES
Bureau Veritas	BV	1828	PARÍS
Croatian Register of Shipping	CRS	1858	SPLIT
Registro Italiano Navale	RINA	1861	GÉNOVA
American Bureau of Shipping	ABS	1862	HOUSTON
Det Norske Veritas	DNV GL	1864	OSLO
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	1899	TOKIO
Russian Maritime Register of Shipping	RS	1913	SAN PETERSBURGO

Tabla 10. Sociedades de Clasificación pertenecientes a la IACS

Fuente: elaboración propia

Autos sobre los procedimientos de Embargo Preventivo de Buques

JUZGADO MERCANTIL Nº UNO DE TARRAGONA

EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUE 752/2019-5

AUTO

Tarragona, trece de Diciembre de dos mil diecinueve

HECHOS

ÚNICO.- Por la representación procesal de NEPTUNE MANAGEMENT Co. Ltd., se ha presentado solicitud de embargo preventivo del buque denominado "MV NAVI SKY" con bandera de la República de Palau y nº OMI 9155406MV, de previsible entrada en el puerto de Tarragona.

Se alega en la demanda cautelar un crédito marítimo nacido del impago de las facturas número 760 de 14 de agosto de 2019; 761 de 14 de agosto de 2019; 762 de 14 de agosto de 2019; 763 de 14 de agosto de 2019 y 776 de 19 de agosto de 2019 por importe total de 3.835,71 euros en concepto de principal y 348,13 euros en concepto de intereses devengados, derivadas de los distintos suministros efectuados por NEPTUNE MANAGEMENT Co. Ltd al buque MV NAVI SKY y emitidas a nombre del gestor naviero del buque (NAVICOR Ltd), capitán y propietario del mismo.

Asímismo se alega otro crédito marítimo nacido del impago de las facturas número 388 de 24 de abril de 2019; 549 de 16 de junio de 2019; 550 de 17 de junio de 2019; 685 de 23 de julio de 2019 y 686 de 23 de julio de 2019 por importe total de 14.253,86 euros en concepto de principal y 1.924,07 en concepto de intereses devengados, derivadas de los distintos suministros efectuados por NEPTUNE MANAGEMENT Co. Ltd a otro buque, el MV NAVI STAR y emitidas a nombre del mismo gestor naviero del buque MV NAVI SKY (NAVICOR Ltd), capitán y al propietario del mismo (la mercantil NAVI BREEZE LTD).

Así pues, el importe adeudado por ambos buques asciende a 18.089,57 euros de principal más 2.272,20 euros en concepto de intereses devengados (3.835,71 euros de principal por el crédito del demandante cautelar frente al buque MV NAVI SKY derivados de las facturas de suministro al mismo más 348,13 euros en concepto de intereses devengados; y por el importe de 14.253,86 euros por el crédito de la parte actora frente al buque MV NAVI STAR derivados de las facturas de



suministro al mismo, más 1.924,07 euros en concepto de intereses devengados).

Después de alegar los fundamentos jurídicos relativos al embargo preventivo de buque extranjero, concluye suplicando que se dicte auto decretando el embargo preventivo del buque, ofreciendo la prestación de caución por importe de 3.054,25 euros, equivalente al 15 por ciento del total crédito marítimo alegado e interesando que se adopte la medida sin audiencia de la contraria, dada la urgencia del caso.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- La aplicación del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, hecho en Ginebra el 12 de Marzo de 1999, por imperativo de lo dispuesto en el artículo 470 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima tiene lugar no sólo cuando se trate de buque extranjero con pabellón de un Estado contratante, sino también en los casos de buques con pabellón de terceros Estados.

Por otra parte, el artículo 472 de la citada Ley dispone:

"1. Para decretar el embargo preventivo de un buque por crédito marítimo que se define en el artículo 1 del Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, bastará que se alegue el derecho o créditos reclamados, la causa que los motive y la embargabilidad del buque.

2. El juez exigirá en todo caso garantía en cantidad suficiente para responder de los daños, perjuicios y costas que puedan ocasionarse. Esta fianza podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el Derecho, incluido el aval bancario.

Una vez fijada esa garantía, que como mínimo será del 15 por ciento del importe del crédito marítimo alegado, el tribunal podrá revisar su cuantía, de oficio o a instancia de parte, en atención al porte y a las dimensiones del buque, al coste derivado de la estancia del buque en el puerto, a su precio de mercado por día, a si está o no sujeto a línea regular, a si está o no cargado, así como a sus compromisos contractuales."

Por tanto, el control judicial de la medida cautelar que se interesa viene limitado a la comprobación de que el acreedor alegue el derecho o créditos reclamados y la causa que los motive, lo que así viene cumplimentado en la presente solicitud, ya que se aducen unos créditos marítimos, en la cantidad ya referida, como consecuencia de la entrega por la actora a la demandada de diferentes suministros que han sido impagadas.

Pues bien, al encontrarse la misma expresamente considerada como crédito marítimo en el artículo 1 del citado Convenio, y habiendo sido comprobada la legitimación activa y pasiva, no cabe ya, según lo dicho, entrar a considerar, además de la apariencia de buen derecho, el tradicional requisito de *periculum in mora*, y ello por imperativo del artículo 476 según el cual "se presumirá que en el embargo de buques concurren el peligro por mora procesal y la urgencia de que tratan los artículos 728, 730.2 y 733.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil"

Por ello, en los términos exigidos en los preceptos citados, la solicitud de embargo preventivo ha de ser atendida en sentido positivo, atendiendo al hecho relevante de que, aun cuando el buque pueda no ser propiedad de la persona que ha contraído la deuda, es decir, el gestor marítimo, de la demanda presentada se infieren indicios suficientes en este momento procesal, coherentes con la misma naturaleza indiciaria que exige la adopción de la medida cautelar, de los que puede desprenderse con razonable credibilidad que la sociedad propietaria, en este caso NAVI BREEZE LTD, ostenta el mismo domicilio social que la sociedad propietaria del buque MV NAVI SKY. De otro lado, ambos buques están clasificados por la misma sociedad de clasificación DNV, tienen la misma bandera de conveniencia, el mismo registro marítimo en Rusia, el mismo seguro de P&I, y puede indiciariamente colegirse que también el mismo propietario.

De ello se deduce que, tal como se alega en la demanda cautelar, parece notorio que el buque cuya solicitud de embargo se solicita, el MV NAVY SKY debe responder igualmente de estas deudas al amparo igualmente del artículo 3.3 CGEB, que permite el embargo de un buque que no sea propiedad de la persona obligada en virtud del crédito si, conforme a la ley del Estado en que se solicita el embargo, se puede ejecutar contra ese buque una sentencia dictada en relación con ese crédito, mediante su venta judicial o forzosa.

SEGUNDO-- En cuanto a la suma ofrecida por la parte



solicitante en concepto de fianza, ha de ponderarse que, en atención a la garantía de suficiencia de la misma para responder de eventuales daños, perjuicios y costas que con la medida cautelar puedan ocasionarse, y con la cuantía mínima exigida por la Ley (quince por ciento, al menos, de la suma reclamada), resulta suficiente a este juzgador la suma ofrecida.

TERCERO.- Procede por lo tanto acordar el embargo preventivo del buque para asegurar la suma reflejada en la solicitud, medida que se acuerda *inaudita parte debitoris* toda vez que el riesgo de partida del buque hace inviable el señalamiento de un trámite de audiencia de la parte contraria, sin perjuicio de la facultad de oposición que al asiste al.

CUARTO.-La ejecución del embargo preventivo deberá efectuarse de conformidad con lo preceptuado en el artículo 477 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, según el cual:

"1. Acordado el embargo, el tribunal dará traslado de la resolución por el medio más rápido al capitán marítimo del puerto en que se encuentre el buque o al que se espera que arribe, quien adoptará las medidas necesarias para la detención y prohibición de salida del buque. A tal fin, dicha Administración Marítima podrá retirar y retener la documentación del buque, así como recabar la colaboración de la Autoridad Portuaria, de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y de las entidades públicas dedicadas a la vigilancia de costas, quienes vendrán obligados a prestar la colaboración requerida con arreglo a sus respectivas atribuciones.

2. Lo dispuesto en este capítulo no afecta a los derechos o facultades que, con arreglo a la legislación administrativa y a los convenios internacionales aplicables, correspondan a las Administraciones públicas y portuarias para retener un buque o impedir de otro modo que se haga a la mar dentro de su jurisdicción."

Una vez acordado y verificado el embargo, y garantizada la traba, se notificará al capitán o al consignatario del buque, con entrega de copia de la demanda formulada y del auto que lo acuerda (artículo 478 de la citada Ley)

PARTE DISPOSITIVA

Debo declarar el embargo preventivo del buque del buque denominado "MV NAVI SKY" con bandera de la República de Palau y nº OMI 9155406MV, de previsible entrada en el

puerto de Tarragona, en garantía de:

-Un crédito marítimo nacido del impago de las facturas número 760 de 14 de agosto de 2019; 761 de 14 de agosto de 2019; 762 de 14 de agosto de 2019; 763 de 14 de agosto de 2019 y 776 de 19 de agosto de 2019 por importe total de 3.835,71 euros en concepto de principal y 348,13 euros en concepto de intereses devengados, derivadas de los distintos suministros efectuados por NEPTUNE MANAGEMENT Co. Ltd al buque MV NAVI SKY y emitidas a nombre del gestor naviero del buque (NAVICOR Ltd), capitán y propietario del mismo.

-Un crédito marítimo nacido del impago de las facturas número 388 de 24 de abril de 2019; 549 de 16 de junio de 2019; 550 de 17 de junio de 2019; 685 de 23 de julio de 2019 y 686 de 23 de julio de 2019 por importe total de 14.253,86 euros en concepto de principal y 1.924,07 en concepto de intereses devengados, derivadas de los distintos suministros efectuados por NEPTUNE MANAGEMENT Co. Ltd a otro buque, el MV NAVI STAR y emitidas a nombre del mismo gestor naviero del buque MV NAVI SKY (NAVICOR Ltd), capitán y al propietario del mismo (la mercantil NAVI BREEZE LTD).

El embargo se llevará a efecto de cuenta y riesgo de la actora y siempre y cuando ésta preste previamente caución por importe de 3.054,25 euros, equivalente al 15 por ciento del total crédito marítimo alegado, con arreglo a este desglose:

- 627,57 EUR por el crédito de la demandante frente al buque MV NAVI SKY.
- 2.426,68 EUR por el crédito de la demandante frente al buque MV NAVI STAR.

Una vez prestada fianza por la actora en la indicada cantidad, líbrese oficio a la Capitanía Marítima de Tarragona para que sin dilación proceda a la detención e inmovilización del referido buque, una vez haya entrado a puerto, notificando el presente auto a su capitán o a quien haga sus veces, con copia de la solicitud y de esta resolución.

La demanda relativa al procedimiento principal habrá de presentarse ante el juzgado competente en el plazo de 20 días siguiente a su adopción.

Tasas portuaries generades per el Buque *Navi Sky*



Núm. de Comanda: P2000663
 Data Comanda Autoritzada: 16. Junjo 2020

Comanda

00212
 BOTEROS AMARRADORES DE TARRAGONA,
 S.L.
 C/ GRAVINA 4, 1ª PLANTA
 43004TARRAGONA
 TARRAGONA

Sol·licitant: SE DOMINIO PÚBLICO Y PROTECCIÓN PORTUARIA

Materials	Descripció	Quantitat	Unitat	Preu Unitat	Tipo IVA	TOTAL
	Inspección semanal para el servicio de control, vigilancia y refuerzo de estachas en el buque NAVY SKY	8	UNITATS	800,00	IVA21	6.400,00
	Inspección en previsión por temporal para el servicio de control y refuerzo de estachas en el buque NAVY SKY	4	UNITATS	200,00	IVA21	800,00

Total EUR IVA excl. 7.200,00
 Importe IVA 1.512,00
 Total EUR IVA incl. 8.712,00

CONDICIONS:

La persona física, jurídica o empresa contractada pels treballs objecte d'aquesta comanda o contracte, es farà càrrec de la gestió dels residus generats i, per tant, haurà de complir com a tal la Llei 21/2011 de gestió de residus i sòls contaminats, Decret 89/2010 pel que s'aprova el PROGROC, Reial Decret 180/2015 de transport de residus i l'Ordre AMP 1007/2017 de valoració de materials naturals excavats. Caldrà entregar periòdicament els justificants de la gestió dels residus a l'APT i, al finalitzar els treballs, un llistat amb el total de residus gestionats.

Josep Maria Cruset i Domènech
 Òrgan de Contractació

CONTRACTACIÓ I COMPRES
 DIRECCIÓ DE SECRETARIA GENERAL I SERVEIS JURÍDICS
 Telèfon 977 259 400 (ext. 1332/1311), Fax 977225499
 compras.pedidos@porttarragona.cat

GESTIÓ DE PROVEÏDORS
 DIRECCIÓ D'ADMINISTRACIÓ I FINANCES
 Telèfon 977 259 400 (ext. 1205), Fax 977241372
 proveidors@porttarragona.cat

Passeig de l'Escullera s/n, 43004 Tarragona - Q-4367131-B - www.porttarragona.cat

Núm. de Comanda: P2000493

Data Comanda Autoritzada: 14. abril 2020

00212

**BOTEROS AMARRADORES DE TARRAGONA,
S.L.****C/ GRAVINA 4, 1ª PLANTA
43004TARRAGONA
TARRAGONA**

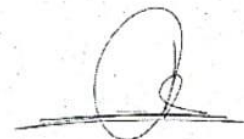
Sol·licitant: SE DOMINIO PÚBLICO Y PROTECCIÓN PORTUARIA

Materials	Descripció	Quantitat	Unitat	Preu Unitat	Tipo IVA	TOTAL
	Servicio de control y vigilancia buque NAVY SKY atracado en prolongación dique de levante	2	UNITATS	6.000,00	IVA21	12.000,00

Total EUR IVA excl. 12.000,00
Importe IVA 2.520,00
Total EUR IVA incl. 14.520,00

CONDICIONS:

La persona física, jurídica o empresa contractada pels treballs objecte d'aquesta comanda o contracte, es farà càrrec de la gestió dels residus generats i, per tant, haurà de complir com a tal la Llei 21/2011 de gestió de residus i sòls contaminats, Decret 89/2010 pel que s'aprova el PROGROC, Reial Decret 180/2015 de transport de residus i l'Ordre AMP 1007/2017 de valoració de materials naturals excavats. Caldrà entregar periòdicament els justificants de la gestió dels residus a l'APT i, al finalitzar els treballs, un llistat amb el total de residus gestionats.

Josep Maria Cruset i Domènech
Òrgan de Contractació**CONTRACTACIÓ I COMPRES**DIRECCIÓ DE SECRETARIA GENERAL I SERVEIS JURÍDICS
Telèfon 977 259 400 (ext. 1332/1311), Fax 977225499
compras.pedidos@porttarragona.cat**GESTIÓ DE PROVEÏDORS**DIRECCIÓ D'ADMINISTRACIÓ I FINANCES
Telèfon 977 259 400 (ext. 1205), Fax 977241372
proveidors@porttarragona.cat

Núm. de Comanda: P2000290

Data Comanda Autoritzada: 28. febrero 2020

00212

BOTEROS AMARRADORES DE TARRAGONA,
S.L.
C/ GRAVINA 4, 1ª PLANTA
43004TARRAGONA
TARRAGONA

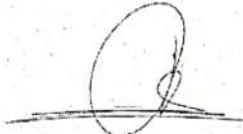
Sol·licitant: SE DOMINIO PÚBLICO Y PROTECCIÓN PORTUARIA

Materials	Descripció	Quantitat	Unitat	Preu Unitat	Tipo IVA	TOTAL
	Adquisició caps remolc per al vaixell abandonat NAVY SKY	1	UNITATS	3.522,76	IVA21	3.522,76

Total EUR IVA excl. 3.522,76
 Importe IVA 739,78
 Total EUR IVA incl. 4.262,54

CONDICIONS:

La persona física, jurídica o empresa contractada pels treballs objecte d'aquesta comanda o contracte, es farà càrrec de la gestió dels residus generats i, per tant, haurà de complir com a tal la Llei 21/2011 de gestió de residus i sòls contaminats, Decret 89/2010 pel que s'aprova el PROGROC, Reial Decret 180/2015 de transport de residus i l'Ordre AMP 1007/2017 de valoració de materials naturals excavats. Caldrà entregar periòdicament els justificants de la gestió dels residus a l'APT i, al finalitzar els treballs, un llistat amb el total de residus gestionats.



Josep Maria Cruset i Domènech
 Òrgan de Contractació

CONTRACTACIÓ I COMPRES

DIRECCIÓ DE SECRETARIA GENERAL I SERVEIS JURÍDICS
 Telèfon 977 259 400 (ext. 1332/1311), Fax 977225499
 compras.pedidos@porttarragona.cat

GESTIÓ DE PROVEÏDORS

DIRECCIÓ D'ADMINISTRACIÓ I FINANCES
 Telèfon 977 259 400 (ext. 1205), Fax 977241372
 proveidors@porttarragona.cat

Núm. de Comanda: P2000218

Data Comanda Autoritzada: 19. febrero 2020

00212

BOTEROS AMARRADORES DE TARRAGONA,
S.L.C/ GRAVINA 4, 1ª PLANTA
43004TARRAGONA
TARRAGONA

Sol·licitant: SE DOMINIO PÚBLICO Y PROTECCIÓN PORTUARIA

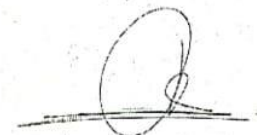
Materials	Descripció	Quantitat	Unitat	Preu Unitat	Tipo IVA	TOTAL
	Control, vigilancia i reforç dels cabs del vaixell NAVY SKY	2	MES	6.000,00	IVA21	12.000,00

Total EUR IVA excl. 12.000,00
Importe IVA 2.520,00

Total EUR IVA incl. 14.520,00

CONDICIONS:

La persona física, jurídica o empresa contractada pels treballs objecte d'aquesta comanda o contracte, es farà càrrec de la gestió dels residus generats i, per tant, haurà de complir com a tal la Llei 21/2011 de gestió de residus i sòls contaminats, Decret 89/2010 pel que s'aprova el PROGROC, Reial Decret 180/2015 de transport de residus i l'Ordre AMP 1007/2017 de valoració de materials naturals excavats. Caldrà entregar periòdicament els justificants de la gestió dels residus a l'APT i, al finalitzar els treballs, un llistat amb el total de residus gestionats.

Josep Maria Cruset i Domènech
Òrgan de Contractació**CONTRACTACIÓ I COMPRES**DIRECCIÓ DE SECRETARIA GENERAL I SERVEIS JURÍDICS
Telèfon 977 259 400 (ext. 1332/1311), Fax 977225499
impras.pedidos@porttarragona.cat**GESTIÓ DE PROVEÏDORS**DIRECCIÓ D'ADMINISTRACIÓ I FINANCES
Telèfon 977 259 400 (ext. 1205), Fax 977241372
proveidors@porttarragona.cat

sseig de l'Escullera s/n, 43004 Tarragona - Q-4367131-B - www.porttarragona.cat

Núm. de Comanda: P2000183

Data Comanda Autoritzada: 17. febrero 2020

Sol·licitant: SE DOMINIO PÚBLICO Y PROTECCIÓN PORTUARIA

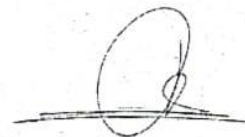
03134
 SERVEIS ARENSIS, SL
 PERE MARTELL, 9, 5-2
 43001TARRAGONA
 TARRAGONA

Materials	Descripció	Quantitat	Unitat	Preu Unitat	Tipo IVA	TOTAL
	Servei netega NAVY SKY	1	UNITATS	2.890,00	IVA21	2.890,00

Total EUR IVA excl. 2.890,00
 Importe IVA 606,90
 Total EUR IVA incl. 3.496,90

CONDICIONS:

La persona física, jurídica o empresa contractada pels treballs objecte d'aquesta comanda o contracte, es farà càrrec de la gestió dels residus generats i, per tant, haurà de complir com a tal la Llei 21/2011 de gestió de residus i sòls contaminats, Decret 89/2010 pel que s'aprova el PROGROC, Reial Decret 180/2015 de transport de residus i l'Ordre AMP 1007/2017 de valoració de materials naturals excavats. Caldrà entregar periòdicament els justificants de la gestió dels residus a l'APT i, al finalitzar els treballs, un llistat amb el total de residus gestionats.

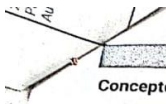


Josep Maria Cruset i Domènech
 Òrgan de Contractació

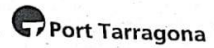
CONTRACTACIÓ I COMPRES
 DIRECCIÓ DE SECRETARIA GENERAL I SERVEIS JURÍDICS
 Telèfon 977 259 400 (ext. 1332/1311), Fax 977225499
 compres.pedidos@porttarragona.cat

GESTIÓ DE PROVEÏDORS
 DIRECCIÓ D'ADMINISTRACIÓ I FINANCES
 Telèfon 977 259 400 (ext. 1205), Fax 977241372
 proveidors@porttarragona.cat

Passeig de l'Escullera s/n, 43004 Tarragona - Q-4367131-B - www.porttarragona.cat



Concepto TASA DEL BUQUE (ESTANCIAS LARGAS)



LIQUIDACIÓN

Número
T/2020/3380

Tasa
B1.20.0000

Fecha
29/04/2020

SUJETO PASIVO SUSTITUTO

41965 NAVICOR LTD
Calle 17 VEREYSKAYA STREET, BTS VEREYSKAYA PLAZA II-Oficce
611
121357-MOSCOW (MOSCOW) RUSIA

NIF
000

Autoridad Portuaria de Tarragona
C.I.F.: Q-4367131-B
Passeg de l'Escolera s/n. 43004
Tarragona
Email: sac@porttarragona.cat

DATOS IDENTIFICATIVOS

Buque
9155406/NAVI SKY

Calado
6.39

Eslera
100.53

GT
4115

Periodo Impositivo

14/01/2020 19:06 - 28/04/2020 23:59

Escala
T201902745

Servicio Marítimo

Navegación Entrada
Exterior

Navegación Salida
Cabotaje

ELEMENTOS CUANTITATIVOS

Concepto	Entrada	Salida	100 GT	Periodos	Cuota	%	Importe
Atraque 1, Cuantía básica aplicada - B 1,43, Coeficiente corrector B1: 1, GT Buque: 4115, N° Total de 100 GT: 41,15, Periodos: 106 días/fracciones, Cuota: 6,6781, Estancia prolongada. Buques inactivos, pesqueros y artefactos flotantes: 4,67, Muelle: 11 - 01 PROLONG. DIC LLEVANT.	14/01/2020 19:06	28/04/2020 23:59	41,1500	106	6,678100		29.129,20

Ramón I. García Rodríguez

El Director General

Base imponible	29.129,20 €
IVA	0,00 €
Importe total	29.129,20 €

Exento Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido art.22

1 de 1

Concepto TASA DEL BUQUE (ESTANCIAS LARGAS)



LIQUIDACIÓN

Número
T/2020/5460

Tasa
B1.20.0000

Fecha
03/07/2020

SUJETO PASIVO SUSTITUTO

41965 NAVICOR LTD
Calle 17 VEREYSKAYA STREET, BTS VEREYSKAYA PLAZA II-Oficce
611
121357-MOSCOW (MOSCOW) RUSIA

NIF
000

Autoridad Portuaria de Tarragona
C.I.F.: Q-4367131-B
Passeg de l'Escolera s/n. 43004
Tarragona
Email: sac@porttarragona.cat

DATOS IDENTIFICATIVOS

Buque
9155406/NAVI SKY

Calado
6.39

Eslera
100.53

GT
4115

Periodo Impositivo

29/04/2020 00:00 - 22/06/2020 23:59

Escala
T201902745

Servicio Marítimo

Navegación Entrada
Exterior

Navegación Salida
Cabotaje

ELEMENTOS CUANTITATIVOS

Concepto	Entrada	Salida	100 GT	Periodos	Cuota	%	Importe
Atraque 5, Cuantía básica aplicada - B 1,43, Coeficiente corrector B1: 1, GT Buque: 4115, N° Total de 100 GT: 41,15, Periodos: 56 días/fracciones, Cuota: 6,6781, Estancia prolongada. Buques inactivos, pesqueros y artefactos flotantes: 4,67, Muelle: 11 - 01 PROLONG. DIC LLEVANT.	29/04/2020 00:00	22/06/2020 23:59	41,1500	56	6,678100		15.114,21

Ramón I. García Rodríguez

El Director General

Base imponible	15.114,21 €
IVA	0,00 €
Importe total	15.114,21 €

Exento Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido art.22

1 de 1

Total: 44.243,41 €