
This is the **published version** of the bachelor thesis:

Soto Toribio, Paula; Peris Lull, Jose Jacobo, dir. El contrato de manipulación portuaria. 2024. (Grau de Dret)

This version is available at <https://ddd.uab.cat/record/303104>

under the terms of the  license

UAB

Universitat Autònoma de Barcelona

EL CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA

NOMBRE DEL AUTOR:

Paula Soto Toribio

Grado en Derecho

4º Curso

DIRECTOR:

Peris Lull, Jose Jacobo

Derecho Mercantil

FECHA DE ENTREGA

10/05/2024

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	OBJETIVO Y CUESTIONES PLANTEADAS	7
3.	CONCEPTO DE CONCESIÓN PORTUARIA	8
4.	EL CONTRATO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	10
a.	Concepto	10
b.	Elementos formales.....	12
i.	Contratación	12
ii.	Documentación y licencias	14
c.	La responsabilidad del manipulador portuario	16
i.	Limitación de la responsabilidad	18
5.	DERECHO DE RETENCIÓN	22
6.	LOS SERVICIOS COMERCIALES.....	24
7.	LEY APLICABLE AL CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA	25
a.	El Reglamento Roma I	25
b.	Las “leyes de policía” en Roma I y el contrato de manipulación portuaria 28	28
8.	LA DOCTRINA CIENTÍFICA NACIONAL Y EL CONTRATO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.....	31
9.	CASO PRÁCTICO: SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO 1085/2023 DE 4 DE JULIO, (ECLI:ES:TS:2023:2985).....	34
a.	Resumen del iter procesal	34
b.	Valoración jurídica contenida en la Sentencia	36
10.	CONCLUSIONES	38
11.	BIBLIOGRAFÍA	41

RESUMEN:

Encontramos la definición sobre el contrato de manipulación portuaria, en la Ley de Navegación Marítima 14/2014 de 24 de julio, en su Título V, Capítulo IV, que establece lo siguiente: *es un contrato por el que un operador se compromete, a cambio de un precio, a realizar todas o alguna de las operaciones de manipulación de las mercancías en puerto previstas en esta ley u otras de similar naturaleza.*

Lleva ligado a sí una serie de operaciones de manipulación, según el art. 330 LNM sobre sus obligaciones, estas son la carga, descarga, estiba y desestiba de buques, recepción, clasificación, depósito y almacenamiento en muelle o almacenes portuarios, transporte intraportuario y otras operaciones “materiales” similares o conexas.

Para profundizar en este contrato debemos conocer la nueva normativa en vigor, la LNM. Resolveremos cuestiones como, qué problemática podemos encontrar en cada una de las partes del contrato si este no se cumple, la opinión de la doctrina, la jurisprudencia, así como el derecho internacional relacionado con este, y, en su esencia, un caso práctico que desarrolla su responsabilidad.

PALABRAS CLAVE: Contrato de manipulación portuaria, concesión portuaria, operador portuario, mercancías, responsabilidad del operador, limitación de responsabilidad, derecho de retención, exoneración por aplicación de las reglas de la Haya Visby, carga, descarga, Reglamento Roma I.

ABSTRACT

We find the definition of the port handling contract, in the Maritime Navigation Law 14/2014 of July 24, in its Title V, Chapter IV, which establishes the following: it is a contract by which an operator undertakes, in exchange for a price, to carry out all or any of the merchandise handling operations in port provided for in this law or others of a similar nature.

It is linked to a series of handling operations, according to art 330 LNM on its obligations, these are the loading, unloading, stowage and unloading of ships, reception, classification, deposit and storage in docks or port warehouses, intraport transport and others. Similar or related “material” operations.

To delve into this contract we must know the regulations prior to the entry into force of the new LNM, what it consists of, what problems we can find in each of the parts of the contract if it is not fulfilled, the opinion of the doctrine, the jurisprudence, as well as the international law related to it, and, in its essence, a practical case that develops its responsibility.

KEY WORDS: Port handling contract, port concession, port operator, goods, operator's liability, limitation of liability, right of retention, exemption by application of the Hague Visby rules, loading, unloading, Rome I Regulation.

ABREVIATURAS Y SIGLAS

Art.: Artículo.

Arts.: Artículos.

AP: Audiencia Provincial

LNM: Ley de Navegación Marítima

OMI: Organización Marítima Internacional

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

TS: Tribunal Supremo

1. INTRODUCCIÓN

Para concienciar sobre la importancia del transporte marítimo, nos remontamos al Día Marítimo mundial de 2016, donde la OMI refrendó como propuesta de lema por el Secretario General, Koji Sekimizu: “El transporte marítimo: indispensable para el mundo”. *“Actualmente, alrededor del 90% del comercio mundial se transporta a través del transporte marítimo internacional. Sin él, no sería posible la importación y exportación de mercancías en la escala necesaria para mantener el mundo actual. La expansión constante que sigue experimentando el transporte marítimo se traduce en beneficios para los consumidores de todo el mundo a través del bajo costo de los fletes.* (““*El transporte marítimo: indispensable para el mundo*”, seleccionado …”) Y aun así, se da el hecho de que la mayoría de la población mundial no está al tanto del papel fundamental que desempeña el transporte marítimo en sus vidas,” dijo el Secretario General.¹

El transporte marítimo desempeña un papel fundamental en la economía global, como lo demuestra la historia económica mundial, este es esencial para el comercio internacional, ya que los puertos facilitan más del 70 % del valor financiero del comercio mundial². Podemos afirmar que sin el transporte marítimo, la economía global no sería viable. Además, ha fomentado la apertura económica y ha sido ventajoso tanto para consumidores como para empresas en todo el mundo.

En la Ley de Navegación Marítima 14/2014, de 24 de julio, se introdujeron diversas novedades por parte del legislador español, entre ellas, se destaca la instauración de un nuevo contrato denominado como contrato de manipulación portuaria. En virtud de este, un operador se compromete, mediante un precio, a llevar a cabo las labores de manipulación de mercancías en el puerto, de acuerdo con lo estipulado en la mencionada ley. El estado de las mercancías recae en su mayor número a la manipulación de estas, por esa razón era también muy importante tipificar dichas operaciones para determinar la responsabilidad del daño, y, en que casos, el operador portuario es responsable de estos.

¹ “El transporte marítimo: indispensable para el mundo”, seleccionado como lema del Día marítimo mundial de 2016. (s/f). Imo.org. Recuperado el 14 de diciembre de 2023, de <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016-.aspx>

² Revista del sector marino, ingeniería naval (2016, septiembre 26). El transporte marítimo, indispensable para el mundo. Revista del sector marítimo, ingeniería naval. <https://sectormaritimo.es/transporte-maritimo-indispensable-mundo>.

Para que el transporte de mercancías funcione correctamente, es crucial contar con servicios portuarios eficientes, por esto, el contrato de manipulación portuaria desarrolla un papel muy importante en el transporte marítimo y es conveniente estudiarlo.

2. OBJETIVO Y CUESTIONES PLANTEADAS

El objetivo principal de este trabajo es el estudio de la regulación de contrato de manipulación portuaria y un breve análisis del régimen jurídico de las concesiones portuarias.

En el ámbito del derecho marítimo, el estudio de estos es importante para su buena práctica. Las concesiones portuarias son acuerdos mediante los cuales una autoridad portuaria otorga a una entidad privada o pública el derecho exclusivo para operar y administrar una terminal o instalación portuaria por un período de tiempo determinado, a cambio de ciertas obligaciones financieras.

El análisis de cómo se regula el contrato de mercancías en los puertos es esencial para establecer relaciones comerciales efectivas en este ámbito. Esto asegura el cumplimiento de las leyes, protege los intereses de todas las partes involucradas y facilita el movimiento seguro y eficiente de las mercancías a través del puerto.

Por tanto, es fundamental comprender las leyes que regulan el funcionamiento y la explotación del contrato de manipulación de mercancías, así como las licencias y contratos asociados a esta actividad.

Asimismo, cabría investigar sobre la responsabilidad de dichas partes en caso de incumplimiento.

3. CONCEPTO DE CONCESIÓN PORTUARIA

Una concesión portuaria es un contrato administrativo por el cual la Autoridad Portuaria otorga derechos exclusivos a normalmente empresas privadas, que permiten ocupar y utilizar de forma temporal áreas como; terminales de carga, muelles, almacenes, áreas de almacenamiento, entre otros, para realizar servicios como la carga y descarga de mercancías, almacenamiento, logística, etc.

El art. 81.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), señala que: “*estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria a la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por más de tres años*”. Este artículo indica que cualquier uso de las áreas del puerto para la construcción de estructuras permanentes o la realización de operaciones que duren más de tres años requiere la aprobación previa de una concesión por parte de la Autoridad Portuaria.

En su segundo apartado, menciona las instalaciones compatibles con estas concesiones, exactamente “*solo podrán otorgarse para obras, instalaciones o usos según con lo establecido en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto, o, en fallo de este, la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, y se someterán al respectivo Pliego de Condiciones Generales para el otorgamiento de concesiones demaniales que apruebe el Ministro de Fomento y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria, según lo establecido en el artículo 139 de esta ley.*”

En su tercer apartado, aparecen los requisitos que debe tener cumplir la Autoridad Portuaria para el otorgamiento de estas concesiones: “*Para conceder una concesión, la Autoridad Portuaria deberá contar con los terrenos y espacios acuáticos correspondientes, excepto en situaciones cercanas a la finalización de una concesión, cuando se esté tramitando una nueva sobre los mismos terrenos y espacios acuáticos, o cuando sea necesario realizar obras por parte de la Autoridad Portuaria antes de ponerlos a disposición. En estos casos, el inicio de la concesión coincidirá con la fecha de expiración de la concesión anterior o con la finalización de las obras realizadas por la Autoridad Portuaria. Sin embargo, no podrá transcurrir más de dos años desde que se acuerde otorgar la concesión hasta que los terrenos estén disponibles para su uso*”.

En su art. 82 TRLPEMM, obtenemos los plazos de la concesión y los criterios a seguir:

“El plazo de las concesiones será el que se determine en el título correspondiente y no podrá ser superior a 50 años. Para la fijación del mismo se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria.*
- b) Disponibilidad de espacio de dominio público portuario.*
- c) Volumen de inversión y estudio económico financiero.*
- d) Plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto.*
- e) Adecuación a la planificación y gestión portuarias.*
- f) Incremento de actividad que genere en el puerto.*
- g) Vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.”*

4. EL CONTRATO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

a. Concepto

Este tipo de contrato está regulado en los artículos 329 a 338 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. (LNM), los cuales se encuentran en el Título dedicado a los contratos auxiliares de la navegación (Capítulo IV).

El primer paso que realiza la LNM es ofrecernos una definición de este contrato en el artículo 329.1, donde se especifica que: “*es un contrato por el que un operador se compromete, a cambio de un precio, a realizar todas o alguna de las operaciones de manipulación de las mercancías en puerto previstas en esta ley u otras de similar naturaleza*”. (SAP Valencia de 23 febrero de 2021 (EDJ 2021/542264))³.

Por consiguiente, nos encontramos ante un acuerdo bilateral, oneroso, sinalagmático y consensual⁴, con el simple consentimiento de las partes se perfecciona. No se requiere documentación por escrito, sin embargo, el artículo 332 de la Ley de Navegación Marítima (LNM) menciona la posibilidad de emitir un recibo o acuse de recibo, que puede solicitar la contraparte del operador, aunque su ausencia no afecta la validez del contrato.

En lo que respecta a su ámbito objetivo, el artículo a mencionar es el 330 de la Ley de Navegación Marítima (LNM), el cual describe de manera extensa el objeto del contrato al afirmar que: 1. “*El contrato de manipulación portuaria de mercancías puede incluir las operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba a bordo de los buques, así como las de recepción, clasificación, depósito y almacenamiento en muelle o almacenes portuarios, y las de transporte intraportuario. Igualmente, podrá incluir las operaciones materiales similares o conexas a las anteriores. Todas ellas se ejecutarán de conformidad con la normativa vigente que les sea de aplicación.*”

³ “*El indicado contrato - artículo 329 - se conceptúa como "aquel en virtud del cual un operador se obliga, a cambio de un precio o remuneración, a realizar todas o alguna de las operaciones de manipulación de las mercancías en puerto previstas " en la LNM u otra de similar naturaleza.”*

⁴ Salinas Adelantado, Carlos. *Manual de derecho marítimo / Carlos Salinas Adelantado, Prof. Titular de Derecho Mercantil, Universidad de Valencia. Socio MA Abogados.* [1^a edición]. Valencia: Tirant lo Blanch, 2021. Print.

2. “Cuando el operador portuario actúe por cuenta de los cargadores o destinatarios de las mercancías deberá efectuar en tiempo y forma las protestas o denuncias sobre su estado y condición en el momento en que las reciba del porteador. Será responsable del perjuicio causado por su omisión o realización extemporánea.”

El artículo destaca que, además de la carga y descarga de mercancías de los buques, la manipulación portuaria también incluye la estiba y desestiba, que implica colocar la carga en la bodega al cargar y preparar la bodega antes de descargar. El trinaje y destrinaje de la mercancía son acciones para asegurar la carga en la bodega y su liberación antes de la descarga con el objetivo de prevenir daños durante el viaje marítimo, por ejemplo, utilizando cables de acero. La recepción, la clasificación, el depósito y el almacenamiento en la muelle o el almacén son igualmente tareas fundamentales, al hablar de recepción, es importante mencionar la entrega, que es el proceso opuesto a la descarga.

Las terminales portuarias son esenciales para recibir y entregar mercancías provenientes de camiones o trenes que las transportan hacia o desde la terminal.

Mencionar, que este artículo no es un *numerus clausus*, sino que es lo suficientemente flexible como para incluir actividades comparables o relacionadas.

La jurisprudencia ha respaldado una interpretación amplia de la Ley de Navegación Marítima, tal como se evidencia en la Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia del 26 de julio de 2019, en la que se establece: *“La sala considera que el magistrado “a quo” ha optado correctamente por enmarcar las obligaciones de la entidad demandada en el ámbito del contrato de manipulación portuaria, sin que podamos acoger la pretensión de la actora para excluir la aplicación de la Ley de Navegación Marítima en favor de las normas generales sobre el depósito civil o mercantil argumentando la parte que se ha tenido un cuenta la normativa relativa al transporte marítimo cuando “no nos encontramos ante una naviera o transportista marítimo y sí, ante un depositario independiente”. No cabe desconocer, al caso, que el contrato de manipulación portuaria se configura como contrato auxiliar o autónomo respecto del contrato de transporte marítimo, sin perjuicio de la vinculación que pueda mantener con él.*

Según señala la doctrina, y a diferencia de lo que acontecía con anterioridad, la LNM se ha preocupado de la regulación de las terminales desde una perspectiva de derecho privado, en particular en lo que concierne al denominado contrato de manipulación

portuaria de mercancías. El indicado contrato —artículo 329— se conceptúa como “aquel en virtud del cual un operador se obliga, a cambio de un precio o remuneración, a realizar todas o alguna de las operaciones de manipulación de las mercancías en puerto previstas” en la LNM u otra de similar naturaleza. Entre tales operaciones y respecto de las ejecutadas en tierra, se comprenden —entre otras— las de almacenaje en muelles o almacenes portuarios (artículo 330), siendo requisito esencial para hablar de operaciones de manipulación portuaria que tales operaciones se desarrollen en el puerto o en el recinto portuario, pues en otro caso no es de aplicación la LNM sino las normas de derecho común (Código Civil).”

El artículo 330 de la Ley de Navegación Marítima describe una amplia gama de actividades que tienen un impacto legal significativo porque establece que todas estas actividades son parte del Derecho marítimo y están reguladas por normativas relacionadas con este ámbito, por lo tanto, caen bajo la competencia de los Juzgados de lo Mercantil y no de los Juzgados de Primera Instancia.

Esta aclaración es importante porque en la práctica, cuando ocurren incidentes como el choque de un camión con la maquinaria de una terminal, a veces se argumenta que no se trata de un problema marítimo porque ocurrió en tierra, sin embargo, dado que el artículo 330 de la LNM engloba todas estas actividades dentro del contrato de manipulación portuaria, sin requerir que estén directamente relacionadas con una operación de carga o descarga de buques, como lo hace el artículo 130 del TRLPEMM para el servicio portuario de manipulación de mercancías, queda claro que se trata de asuntos de competencia de los Juzgados de lo Mercantil.

b. Elementos formales

i. Contratación

Según el artículo 331 LNM los cargadores o destinatarios de las mercancías o quienes hayan asumido la responsabilidad de verificarlas podrán contratar directamente las operaciones de manipulación portuaria de las mercancías.

Por lo tanto, esta contratación podría ser realizada directamente por los cargadores o receptores de las mercancías, o podría ser realizada por porteadores marítimos, transitarios o comisionistas de transporte que estén a cargo de las operaciones de manipulación portuaria en nombre de los propietarios de las mercancías.

Dentro de las figuras mencionadas anteriormente, ¿Cuándo puede ser contratado el operador portuario por un transportista marítimo? En el caso de que dicho operador haya sido contratado para las labores de carga, estiba, desestiba y descarga de las mercancías.

Por otro lado, ¿en qué caso el operador puede ser contratado por los cargadores, destinatarios o transitarios y comisionistas de transporte? En los que el porteador no asuma las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga de las mercancías (por ejemplo, en un caso pactado con las condiciones FIOST⁵).

La LNM establece claramente que los destinatarios de las mercancías tienen acción directa contra el operador portuario, independientemente de que haya sido designado por porteadores, transitarios o comisionistas de transporte. Esto no les impide también ejercer sus reclamos contra quienes los contrataron de acuerdo con el artículo 336 “*La responsabilidad del operador portuario por daños o pérdidas de las mercancías manipuladas podrá ser exigida, en todo caso, por quien contrató con él las correspondientes operaciones. Además, el destinatario de las mercancías transportadas cuya manipulación haya sido asumida por el porteador, transitario o comisionista de transporte tendrá acción directa contra el operador para reclamar aquella responsabilidad, sin perjuicio de poder reclamarla también contra dicho porteador, transitario o comisionista.*”

Por ejemplo, los destinatarios tendrán la opción de presentar una acción directa contra el operador portuario y, al mismo tiempo, contra el armador conforme al contrato de transporte que los vincula, si una empresa de estiba es contratada por el armador de un buque para llevar a cabo la descarga de una mercancía. Esto no descarta la posibilidad de que el operador pueda iniciar una acción de repetición contra el armador en el caso de que el daño o pérdida no haya sido causado por negligencia o culpa del operador sino más bien por tripulación del capitán o del buque.⁶

⁵ Free In Out Stowed And Trimmed (F.I.O.S.T.). Es el flete igual al FIOS, pero sumándole los gastos por movimiento de la mercadería en bodega a fin de lograr el equilibrio necesario para el transporte.

⁶ David Martín Isla. (2021). *El contrato de manipulación portuaria: la estiba y desestiba* [TFG]. UAB.

ii. Documentación y licencias

Según la LNM, hay dos posibles formas de documentar la prueba del contrato de manipulación portuaria, en su art.332 nos indica que puede ser a través de un recibo, o un acuse de recibo:

- 1. El operador portuario podrá recoger en un recibo escrito la recepción de las mercancías para su manipulación, haciendo constar su condición y cantidad en tanto en cuanto sea posible determinarlas mediante su examen. Dicho recibo escrito podrá ser sustituido, a voluntad del operador, por un mero acuse de recibo que se hará constar añadiendo la fecha y la firma del operador en cualquier documento que le presente quien le entregue las mercancías en el cual éstas queden debidamente identificadas.*
- 2. La emisión y firma del documento que acredite la recepción será obligatoria si lo solicita quien le entregue las mercancías. El operador, no obstante, podrá elegir entre la emisión del recibo escrito o la prestación de un mero acuse de recibo.*
- 3. En caso de no haberse emitido el recibo o no haberse prestado el correspondiente acuse de recibo, se presumirá que el operador recibió las mercancías en buena condición aparente, salvo prueba en contrario.*

El artículo 332 establece que, al recibir la carga, el operador portuario debe proporcionar un documento que describa la carga y permite a la persona que la recibe solicitar la emisión de un recibo. Sin embargo, no se requiere la creación de un documento específico para este propósito. El operador puede simplemente agregar un "acuse de recibo", una declaración sobre la condición y cantidad de los bienes recibidos, a un documento existente. Como resultado de esta disposición de la Ley de Navegación Marítima, se considera que este recibo en el documento existente cumple con el deber de documentación del contrato de manipulación.

Según el artículo 332.1 LNM, la fecha y la firma del operador deben incluirse en el documento. Cualquier documento emitido, ya sea en papel o electrónico, debe incluir una descripción del estado y las circunstancias de las mercancías en el momento de su recepción. Sin embargo, la Ley de Navegación Marítima no hace obligatorio este requisito para el "acuse de recibo", por ejemplo, en la práctica, los cargadores o destinatarios suelen emitir documentos llamados "admítase" y "entréguese", en los cuales indican a la terminal quién llevará la mercancía para la carga o quién la recibirá

después de la descarga, y es en estos documentos es donde se podría incluir el "acuse de recibo".

El artículo 332.3 LNM presume que el operador recibió las mercancías en buena condición aparente, salvo prueba de contrario, por lo que es conveniente emitir un documento que acredite la recepción. Este recibo tiene tres funciones:

i) acreditación del contrato, ii) prueba de la recepción de las mercancías por parte del operador portuario (inicio del periodo de su responsabilidad), iii) prueba del estado y condición de las mercancías al tiempo de su recepción de manos del cliente.⁷

Dicho lo anterior, cabe aclarar que ninguno de los recibos mencionados anteriormente tiene valor de título de tradición⁸, al contrario de lo que pasa con el régimen para el conocimiento de embarque⁹.

La licencia para la prestación de servicios portuarios¹⁰, que incluye el servicio de manipulación de mercancías como la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y trasbordo de mercaderías (según el artículo 108, apartado segundo, letra d) del TRLPEMM), no confiere un derecho exclusivo para prestar el servicio. Esta licencia puede ser solicitada por personas físicas o jurídicas y organizaciones tanto de la Unión Europea como de terceros países.

No obstante, en el caso de organizaciones de otros países, es necesario que muestren reciprocidad, a menos que los acuerdos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio lo requieran.

Además, para obtener esta licencia, se deben cumplir ciertos requisitos legales y no estar afectado por circunstancias de incompatibilidad, lo que significa que la entidad

⁷ Albors, J. (2018). Los contratos sobre el buque en derecho español: análisis práctico.

⁸ Civ. y Merc. Documento que atribuye a su poseedor el derecho a la entrega de una determinada mercancía, la posesión de la misma y el poder de disponer de ella mediante la transferencia del título.

⁹ Un conocimiento de embarque es un documento emitido por una empresa de transporte a un remitente que confirma que las mercancías se recibieron en condiciones aceptables y están listas para enviarse.

¹⁰ Indica el artículo 108 de la Ley de Puertos del Estado que “*son servicios portuarios las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias*”.

debe tener la capacidad legal para operar y no estar sujeta a restricciones que le impidan prestar estos servicios.

Sin embargo, en ciertos casos, no será necesaria esta licencia, según lo establece el artículo 130.4 del TRLPEMM: *"La Autoridad Portuaria puede autorizar al naviero o armador, sin requerir una licencia de servicio de manipulación de mercancías, para operar los equipos de carga y descarga del buque con la tripulación del mismo, siempre que se demuestre la idoneidad de los equipos y la capacitación del personal a través de los certificados correspondientes de las autoridades competentes, especialmente en lo que respecta a la prevención de riesgos laborales. La Autoridad Portuaria puede establecer condiciones necesarias para garantizar la seguridad y la calidad ambiental de la operación"*.

c. La responsabilidad del manipulador portuario

Es fundamental abordar el tema de la responsabilidad por daños una vez que se han definido los conceptos y componentes del contrato de manipulación portuaria.

Los artículos 333 a 337 de la Ley de Navegación Marítima (LNM) lo regulan y refleja la influencia de las Reglas de La Haya Visby (Convenio de Bruselas de 1924), contenidas en la Sección 9^a del Título VI de la LNM.

En primer lugar, es importante comprender que la Ley de Navegación Marítima (LNM) se centra únicamente en los daños causados por pérdida, daño o retraso en las mercancías, no en todos los posibles daños que las terminales portuarias pueden causar. Por lo tanto, se excluyen otros tipos de daños significativos, como daños personales causados por la terminal, daños a los buques que atracan en sus instalaciones o a otras máquinas, así como daños a los muelles y otras infraestructuras portuarias que no están bajo la concesión de la terminal.

Para estos casos, se aplicarán las normas generales de responsabilidad contractual o extracontractual, dependiendo de quién sea el demandante, además, a menos que exista un acuerdo en contrario, no se aplicarán las limitaciones cuantitativas de responsabilidad previstas en la LNM para la pérdida, daño o retraso de las mercancías.

El régimen de responsabilidad establecido la LNM para los operadores portuarios es un *régimen imperativo y de carácter necesario*¹¹ y no están a disposición de las partes (Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de 25 de febrero de 2021). Esto significa que no es posible modificar el servicio mediante acuerdos convencionales, a menos que las partes acuerden condiciones más favorables para los usuarios de los servicios.

La LNM tiene una característica única en su sistema de responsabilidad, según el apartado VI del Preámbulo de la LNM, que es que no puede ser eliminada, lo que significa que es inderogable. Está destinado a ayudar a las partes que contratan empresas de carga y descarga, terminales de transporte u otras empresas que trabajan con la manipulación portuaria.

El propósito principal de esta norma es establecer un sistema de responsabilidad para los operadores portuarios. Señala el art. 333.1 LNM que: *1. El operador portuario será responsable de todo daño, pérdida de las mercancías o retraso en su entrega, causados mientras se encontraban a su cuidado en tanto no pruebe que se debieron a causas fortuitas y que, para evitar sus efectos, el operador o sus auxiliares adoptaron todas las medidas razonablemente exigibles. El período de responsabilidad del operador se extiende desde el momento en que se hizo cargo de las mercancías hasta que las entregó o las puso a disposición de la persona legitimada para recibirlas.*

Este sistema de responsabilidad aborda tres tipos de comportamientos indebidos: pérdida de bienes, daño a los mismos y demora en la entrega. Los dos primeros implican la falta de cumplimiento de la responsabilidad de cuidado.

El legislador español estableció la duración de la responsabilidad de acuerdo con la posesión mediata o inmediata del producto, el período comienza cuando las mercancías son recibidas por el operador y termina cuando se entregan o ponen a disposición de la persona autorizada para recibirlas, sin embargo, no se indica cuándo se considera que las mercancías se han perdido por completo.

¹¹ Albors, J. (2018). Los contratos sobre el buque en derecho español: análisis práctico.

En lo que respecta al fundamento de la responsabilidad, el régimen se basa en la culpa con inversión de la carga de la prueba. Esto significa que, si el operador portuario demuestra haber tomado las medidas razonables exigibles, quedaría eximido de responsabilidad.

Sin embargo, para mantener esta inversión de la carga de la prueba, existe una obligación de notificación establecida en el artículo 333.2 de la Ley de Navegación Marítima (LNM), que establece: 2. “*A menos que se haya dado al operador portuario aviso escrito de la pérdida o daño sufrido por las mercancías, describiendo en términos generales su naturaleza, dentro de los tres días laborables siguientes a la entrega, se presumirá, salvo prueba en contrario, que han sido entregadas en la misma condición descrita en el recibo de recepción o, si no se emitió dicho recibo, en buena condición. El plazo será de quince días naturales en caso de daños no aparentes.*”

En caso de pérdida o daño, se requiere que los sujetos con derecho a la entrega de las mercancías presenten *reservas o protestas por escrito*, con una descripción general de su naturaleza. El período para realizar estas reservas o protestas varía según si los daños son aparentes o no aparentes:

- a) *Para los daños aparentes, las reservas o protestas deben presentarse dentro de los 3 días laborables siguientes a la entrega.*
- b) *Para los daños no aparentes, el plazo se extiende a 15 días naturales.*

Si estas reservas o protestas no son efectuadas, habrá una presunción iuris tantum a favor del operador por el que las mercancías han sido entregadas en la condición y estado que describe el recibo de recepción.

i. Limitación de la responsabilidad

El autor Jaime Carvallo Soto afirma que “*La limitación de responsabilidad marítima es una legislación especial que permite a los navieros pagar menos de lo que corresponde y su origen se encontraría en el deseo de los gobiernos y la legislatura de proteger los*

intereses financieros de los dueños del barco para no descorazonar la propiedad y la operación de los barcos".¹²

Al igual que la STS (Civil) de 28 junio de 2023 (EDJ 2023/611911) declara que: "*El operador portuario será responsable de todo daño, pérdida de las mercancías o retraso en su entrega, causados mientras se encontraban a su cuidado en tanto no pruebe que se debieron a causas fortuitas y que, para evitar sus efectos, el operador o sus auxiliares adoptaron todas las medidas razonablemente exigibles.*"

La limitación de la responsabilidad viene recogida en el art.334 LNM y es aplicable al operador portuario, este señala: *1. Sin perjuicio de la pérdida del beneficio de la limitación de la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías prevista en el artículo 4.5.e) del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, que será asimismo aplicable al operador de manipulación portuaria, la responsabilidad de dicho operador por causa de pérdida o daño de las mercancías transportadas se limitará conforme a las reglas siguientes:*

- a) *En los casos de pérdida o daño en las mercancías, estará limitada a una suma de dos derechos especiales de giro, definidos por el Fondo Monetario Internacional, por kilogramo de peso bruto.*
- b) *Cuando la pérdida o daño de una parte de la mercancía afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta el peso total de las mercancías perdidas o dañadas y de las mercancías cuyo valor haya resultado afectado para determinar ese límite de responsabilidad.*
- c) *En caso de retraso en la entrega, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media de la remuneración que deba pagársele por sus servicios con respecto a las mercancías que hayan sufrido el retraso, sin exceder de la cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que formen parte esas mercancías.*

¹²Jaime Carvallo Soto. Derecho Marítimo de Chile. Ediciones Jurídicas "La Ley". Santiago, Chile. 1994. Página 105.

2. En ningún caso, la responsabilidad acumulada por pérdida o daño más la derivada de retraso excederá de la suma que resultaría aplicable por pérdida total de las mercancías en aplicación de apartado 1.a).

En resumen, se establecen dos derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto para limitar la pérdida y el deterioro de los bienes manipulados. Esto es diferente de lo que establecen las Reglas de La Haya Visby y el contrato de fletamiento para el porteador, porque no se tiene en cuenta la opción de los 666.67 DEG por kg, que sí están presentes en esos casos. Si la pérdida o el daño es parcial, pero afecta al resto de la carga, se debe considerar el peso bruto de toda la mercancía afectada, no solo la parte perdida o dañada.

El artículo 334.1, c), establece que, en caso de retrasos en la entrega, la compensación máxima será equivalente a dos veces y media la tarifa correspondiente a los bienes afectados por el retraso. No obstante, esta cantidad no puede superar el monto total que el operador ha adeudado por los servicios de manipulación de la remesa.

Además, se prevé que varios de estos incidentes ocurran al mismo tiempo, como la pérdida o deterioro de las mercancías y el retraso en la entrega. En tal caso, se suman las indemnizaciones correspondientes, pero el total no puede superar la indemnización por la pérdida total de la carga. Este cálculo sigue el mismo criterio establecido en el contrato de fletamiento.

Por último, es importante destacar que el artículo 334.1 hace referencia al artículo 4.5.e) del Convenio de Bruselas de 1924 en lo que respecta a la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad. Esto implica que deberá compensar todos los daños ocasionados cuando haya actuado “...con intención de provocar un daño o temerariamente y con conocimiento de que probablemente de ello se deduciría un daño”. *Transporte terrestre a temperatura controlada: la inobservancia de las instrucciones sobre la temperatura de la carga durante el transporte supone un incumplimiento del deber elemental del transportista de examinar las mercancías para conocer en qué condiciones deben ser transportadas, perdiendo por ello el derecho a limitar su responsabilidad el porteador.* (Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de julio de 2016).

Pero como ya sabemos, en muchos casos demostrar el dolo en los daños ocasionados puede ser complicado: SAP Barcelona de 27 noviembre de 2019 (EDJ 2019/750236)

“Discuten las partes si la responsabilidad se ha de extender a la totalidad del daño (29.062,05 euros) o bien si debe operar el límite de responsabilidad establecido en el art. 4.5 del Convenio de Bruselas. La actora sostiene que el límite no debe operar porque la responsabilidad del porteador es consecuencia de actos constitutivos de dolo o culpa grave. En este punto debemos compartir el punto de vista de la parte demandada. El art. 4.5 del Convenio de Bruselas, modificado por el Protocolo de 1979, excluye el límite si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador que ha tenido lugar, ya con intención de causar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños. La prueba de ese dolo o culpa grave pesa sobre la parte actora y no podemos concluir, a partir de la prueba practicada, que la demandada hubiera actuado con malicia o con una desatención tan grave que llegue al extremo que exige la norma que hemos transcrita.”

5. DERECHO DE RETENCIÓN

En el art.338, el legislador ha establecido un derecho de retención de las mercancías a favor del operador portuario. La jurisprudencia nos ha ayudado a definir mejor este ámbito de retención: “*Por último, el art. 338 de la LNM reconoce al operador de manipulación portuaria un derecho de retención sobre las mercancías en su poder mientras no se le abone el precio debido por sus servicios.*”¹³

“*El porteador tendrá derecho a retener en su poder las mercancías transportadas mientras no perciba el flete, las demoras y demás gastos ocasionados por su transporte.*”¹⁴

“*La normativa aplicable, en concreto, el art. 338 de la LNM otorga un derecho de retención al manipulador portuario, en caso de impago del precio por sus servicios, pero no contempla que pueda proceder, sin consentimiento de la otra parte, a la venta de la mercancía para dicho pago.*”¹⁵, esto significa que el operador portuario puede retener las mercancías hasta que se le pague por los servicios prestados, este derecho le proporciona al operador portuario una seguridad jurídica para que pueda cobrar por sus servicios, ya que una vez que las mercancías no están en la esfera de su control, puede resultar difícil perseguir el pago.

La Ley de Navegación Marítima no resuelve completamente las preguntas que surgen sobre temas importantes, como la posibilidad de vender los bienes o la sustitución del derecho de retención por una garantía o depósito equivalente al monto reclamado.

Antes de la Ley de Navegación Marítima, si el operador portuario actuaba como depositario de la carga, podía hacer uso del derecho de retención reconocido en el artículo 1.780 del Código Civil¹⁶. Este artículo establece que el depositario tiene el derecho de retener la cosa depositada como garantía hasta que se haya completado el pago total de lo que se le adeuda por el depósito.

¹³ (SAP Barcelona de 26 marzo de 2018) (EDJ 2018/31496)

¹⁴ (SJdo. Mercantil Barcelona núm 7, de 2 mayo de 2023) (EDJ 2023/620698)

¹⁵ SJdo. Mercantil Donostia/San Sebastián núm 1, de 8 febrero de 2022 (EDJ 2022/559871)

¹⁶ Artículo 1.780 del Código civil: “El depositario puede retener en prenda la cosa depositada hasta el completo pago de lo que se le deba por razón del depósito

El artículo 338 LNM otorga al operador portuario un derecho de retención sobre las mercancías que posee hasta que reciba el pago acordado por sus servicios. Este derecho se establece con el fin de garantizar que se pague la tarifa por los servicios prestados.

Sin embargo, la manera en que la ley aborda el derecho de retención ha generado dudas en la doctrina¹⁷. Se cuestiona principalmente si la garantía legal debe aplicarse únicamente a los bienes retenidos o también a otras mercancías que maneja el mismo deudor.

Algunos autores sostienen que, porque existe una conexión necesaria entre el crédito y las mercancías sujetas a retención, el derecho de retención debería limitarse estrictamente a las mercancías cuya manipulación generó la deuda. Sin embargo, esta interpretación dependerá de la decisión y aprobación de los tribunales.

Aunque la Ley de Navegación Marítima otorga al porteador los derechos de depósito y venta de las mercancías (art.237.2 LNM), no incluye una disposición similar y explícita aplicable al contrato de manipulación portuaria.

Si se puede aplicar el derecho de retención contra terceros no está tratado en la Ley de Navegación Marítima, el derecho de retención es principalmente personal y solo se aplica entre las partes involucradas, pero la redacción general de la ley podría sugerir que este derecho puede ser invocado contra cualquier persona que solicite la entrega de las mercancías bajo la custodia del operador.

Es importante destacar que en caso de que el deudor entre en situación de insolvencia y se declare en concurso, el derecho de retención del operador portuario se verá limitado. El artículo 59 bis de la Ley Concursal (Ley 22/2003, de 9 de julio) establece que la suspensión del derecho de retención se aplicará a los bienes y derechos que formen parte de la masa activa una vez que se declare el concurso.

¹⁷ PULIDO BEGINES, J.L., “Curso de Derecho de la Navegación Marítima”, Ed. Tecnos, Madrid 2015.

6. LOS SERVICIOS COMERCIALES

De acuerdo con la definición proporcionada en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el artículo 108 establece el concepto de servicios portuarios: “*las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos, dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias*”. Según lo establecido de manera explícita en la TRLPEMM, se consideran servicios portuarios:

- a) *Servicio técnico-náuticos: 1-Servicio de practicaje. 2-Servicio de remolque portuario. 3-Servicio de amarre y desamarre.*
- b) *Servicio al pasaje.*
- c) *Servicio de recepción de desechos generados por los buques.*
- d) *Servicio de manipulación portuaria.*

Por lo tanto, la TRLPEMM cree que estos servicios portuarios son esenciales para que el tráfico marítimo funcione correctamente. La prestación de estos servicios se realizará por iniciativa privada, bajo el principio de libre competencia, y requerirá una licencia o autorización otorgada de manera regulada por la Autoridad Portuaria competente. Antes de obtener esta autorización, el solicitante debe demostrar que cumple con las especificaciones de servicio y los requisitos de TRLPEMM.

Por otro lado, es importante definir qué se entiende por servicio comercial, término que la TRLPEMM describe en su artículo 138 como cualquier actividad productiva o de prestación de servicios que no esté específicamente calificada como servicio portuario se considerará un servicio comercial. Estos servicios comerciales se llevarán a cabo bajo un régimen de competencia, con la autorización adecuada de la Autoridad Portuaria y cumpliendo con las condiciones específicas establecidas para cada caso.

Dentro del contrato de manipulación portuaria, encontramos actividades como el almacenamiento portuario, que se consideran servicios comerciales según la TRLPEMM y no servicios de manipulación portuaria en sí mismos, por lo que no se clasifican como servicios portuarios.

7. LEY APPLICABLE AL CONTRATO DE MANIPULACIÓN PORTUARIA

En el transporte marítimo, es común que los contratos incluyan elementos internacionales, ya sea porque los contratantes residen en diferentes países, la mercancía debe entregarse en un tercer país o las partes deciden que la ley de otro país rija la relación contractual. En estos casos, es necesario examinar la relación contractual desde el punto de vista del Derecho internacional privado.

Esto también se aplica al contrato de manipulación portuaria, porque puede ser que haya un elemento internacional objetivo, como cuando el operador está en un país, pero el contratante es de otro, o cuando las partes eligen una ley extranjera como aplicable, aunque la relación sea interna. Ambos casos implican una vinculación contractual que incluye elementos internacionales.

Este análisis se enfoca en elegir una ley que sea aplicable al contrato de manipulación portuaria que no sea la española.

Veremos cómo esta elección puede afectar a la norma imperativa del artículo 329.2 de la Ley de Navegación Marítima.

a. El Reglamento Roma I

El Reglamento (CE) 593/2008, conocido como Roma I, establece las reglas aplicables a los contratos internacionales. Este reglamento es directamente aplicable en todos los países de la Unión Europea, excepto Dinamarca, y se aplica a todos los contratos celebrados después del 17 de diciembre de 2009¹⁸.

El ámbito de aplicación del Reglamento Roma I se refiere a las obligaciones contractuales en asuntos civiles y mercantiles en situaciones que involucren conflictos de leyes¹⁹. Esto significa que se aplica a todos los contratos, sin importar la nacionalidad, domicilio o residencia de las partes involucradas, e incluso si la ley designada por el contrato no es la de un país de la Unión Europea.

¹⁸ Artículo 28 Reglamento Roma I, en adelante RRI. Este artículo debe ponerse en relación con el art. 29 RRI: “el presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea. Se aplicará a partir del 17 de diciembre de 2009, excepto el artículo 26, que se aplicará a partir del 17 de junio de 2009”

¹⁹ Art. 1 Reglamento Roma I

Teniendo en cuenta lo mencionado, los legisladores europeos han considerado que la autonomía de la voluntad en los conflictos legales es el punto de partida para determinar la ley aplicable a un contrato²⁰.

El artículo 3 del Reglamento Roma I establece que la elección de la ley aplicable al contrato debe ser clara y expresa. El Reglamento establece que la elección de la ley aplicable al contrato no debe ser ambigua ni confusa porque esto podría generar incertidumbre tanto para las partes involucradas como para terceros, además, el acuerdo debe ser válido en términos de capacidad, contenido y forma.

La elección de la ley del contrato evita disputas y garantiza que el juez o árbitro solo tenga que resolver la controversia de acuerdo con lo acordado por las partes.

Por último, esta autonomía de la voluntad permite que las partes sometan su relación al derecho material que más les convenga²¹, sin embargo, es importante tener en cuenta que este derecho tiene límites impuestos por el legislador europeo, ya sea para proteger a la parte más débil en contratos de transporte, consumo, seguros o contratos individuales de trabajo, o para evitar el fraude o respetar las “leyes policía”²².

En cualquier caso, la elección de la ley aplicable al contrato de manipulación portuaria, puede hacerse en cualquier momento (aunque es recomendable que se realice antes de celebrar el contrato), se puede realizar en otro momento o incluso modificarse durante la vigencia del contrato, de acuerdo con el artículo 3.2 del Reglamento Roma I “*Las partes podrán, en cualquier momento, convenir que el contrato se rija por una ley distinta de la que lo regía con anterioridad, bien sea en virtud de una elección anterior efectuada con arreglo al presente artículo o de otras disposiciones del presente Reglamento. Toda modificación relativa a la determinación de la ley aplicable, posterior a la celebración del contrato, no obstará a la validez formal del contrato a efectos del artículo 11 y no afectará a los derechos de terceros*”.

Los contratantes deciden la ley estatal que regirá su relación contractual, pero esta decisión podría sugerir que la ley es la única "parte extranjera" del acuerdo. En un

²⁰ Tal y como establece el considerando undécimo: “La libertad de las partes de elegir la ley aplicable debe constituir una de las claves del sistema de normas de conflicto de leyes en materia de obligaciones contractuales”.

²¹ Calvo Caravaca, A. L. y Carrascosa González, J.: Derecho Internacional Privado, Vol. II, 15^a edición, Comares, Granada, 2014, p. 775.

²² . Artículo 9 del Reglamento Roma I.

acuerdo de manipulación portuaria, los elementos se encuentran en España, lo que lo convierte en una conexión interna. Sin embargo, las partes deciden aplicar una ley extranjera en su relación contractual, lo que la convierte de manera razonable en "internacional".

Sin embargo, la designación de la ley aplicable está sujeta a ciertos límites, como los establecidos en el artículo 3.3 y 3.4 del Reglamento Roma I²³, conocidos como "normas antifraude"²⁴. Estas disposiciones tienen como objetivo evitar que los contratantes evadan disposiciones que no pueden excluirse mediante acuerdo.

Por lo tanto, el artículo 329.2 de la Ley de Navegación Marítima establece una norma nacional imperativa sobre la responsabilidad del operador, por lo que, si las partes eligen una ley diferente a la española en el contrato de manipulación portuaria, los efectos de esta elección de ley estarían limitados. En cualquier caso, la ley española se aplicaría a las disposiciones que no pueden ser excluidas mediante acuerdo, como el régimen de responsabilidad del operador por pérdidas, daños o retrasos en la entrega de bienes en detrimento del contratante del servicio.

Sin embargo, surge una complicación cuando uno de los contratantes no pertenece a la Unión Europea y decide que la obligación contractual esté regida por su propio derecho nacional. En este contexto, la única manera de evitar eludir el artículo 329.2 de la Ley de Navegación Marítima sería considerarla como una ley de policía española, es decir, una norma internacionalmente imperativa del lugar donde se está llevando a cabo el proceso (Castelló Pastor, José Juan 2017).

²³ 3. Cuando todos los demás elementos pertinentes de la situación estén localizados en el momento de la elección en un país distinto de aquel cuya ley se elige, la elección de las partes no impedirá la aplicación de las disposiciones de la ley de ese otro país que no puedan excluirse mediante acuerdo.

4. Cuando todos los demás elementos pertinentes de la situación en el momento de la elección se encuentren localizados en uno o varios Estados miembros, la elección por las partes de una ley que no sea la de un Estado miembro se entenderá sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del Derecho comunitario, en su caso, tal como se apliquen en el Estado miembro del foro, que no puedan excluirse mediante acuerdo.

²⁴ Calvo Caravaca, A. L. y Carrascosa González, J.: Derecho Internacional Privado, Vol. II, 15^a edición, Comares, Granada, 2014, pp. 792-3, consideran que "el artículo 3.3 del Reglamento Roma I está diseñado para evitar las situaciones de "fraude de Ley internacional", del mismo modo que el artículo 3.4 del Reglamento Roma I se dará cuando el contrato esté vinculado con varios Estados miembros pero los contratantes decidan acudir a una Ley de un tercer país para impedir la aplicación de las disposiciones de la Unión Europea. En este mismo sentido, Esplugues Mota, C., Iglesias Buhigues, J. L. y Palao Moreno, G.: Derecho Internacional Privado, 10^a edición, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2016, pp. 579-580

Dicho esto, cuando los contratantes no deciden qué ley aplicar en su contrato o si la elección que hacen no es válida, existen soluciones contempladas por el legislador.

El Reglamento Roma I, en concreto su art.⁴²⁵ nos ayudan a determinar qué ley estatal aplicar en una relación contractual.

El primer criterio se basa en ocho tipos distintos de contratos: compraventa de bienes, prestación de servicios o distribución. Si sabemos qué tipo de contrato estamos tratando, podemos determinar fácilmente qué ley estatal se aplicará. Por ejemplo, si estamos hablando de una compraventa de bienes, aplicaremos la ley del país donde reside el vendedor.

Sin embargo, el legislador europeo establece que, si el contrato no se puede clasificar en ninguno de estos ocho tipos o es una combinación de varios de ellos, se aplicará la ley del país donde reside la parte que debe realizar la prestación principal del contrato.

Además, dos criterios adicionales nos ayudan a decidir qué ley debe aplicarse. Si existe una conexión más fuerte con otro país que el mencionado anteriormente, se aplicará la ley de ese país. Además, según el artículo 4.4 del Reglamento Roma I, los contratos que no están listados y no tienen una prestación principal se regirán por la ley del país con la conexión más fuerte.

Entonces, basándonos en los criterios del art. 4 del Reglamento Roma I y considerando que el contrato de manipulación portuaria se clasifica como un contrato de prestación de servicios, estará sujeto a la ley del país donde reside el operador de manipulación portuario²⁶.

b. Las “leyes de policía” en Roma I y el contrato de manipulación portuaria

La autonomía de la voluntad es la esencia del Reglamento Roma I. Esta facultad otorga a las partes de un contrato de manipulación portuaria la libertad absoluta de elegir la ley

²⁵ A falta de elección realizada de la ley.

²⁶ Calvo Caravaca, A. L. y Carrascosa González, J. (dirs.): Derecho del Comercio Internacional, Colex, Granada, 2012, p. 627; Arenas García, R.: “La aplicación de la regulación de la ley de navegación marítima sobre los contratos de utilización del buque y de los contratos auxiliares de la navegación en los supuestos internacionales”, Anuario español de derecho internacional privado, núm. 14-15, 2014-2015, p. 231.

que regirá su acuerdo, aunque esta libertad puede ser limitada por las conocidas como "leyes de policía".²⁷ El artículo 9.1 del Reglamento Roma I define estas leyes como disposiciones que una nación considera esenciales para proteger sus intereses públicos, como su organización política, social o económica. Estas leyes son tan importantes que su cumplimiento está por encima de cualquier otra ley aplicable al contrato, según lo especificado en el Reglamento.

Esta definición, que proviene de la jurisprudencia²⁸, debe entenderse de manera restringida y diferenciarse claramente de las "*disposiciones que no pueden excluirse mediante acuerdo*"²⁹.

Aunque la cláusula de protección del derecho nacional establecida en el artículo 3.3 del Reglamento Roma I tiene como objetivo evitar que los contratantes eludan normas obligatorias, como el régimen de responsabilidad del operador portuario, también es cierto que si el artículo 329.2 de la Ley de Navegación Marítima fuera considerado como una norma internacionalmente imperativa o una "ley de policía", no podría ser eludido en casos donde uno de los contratantes fuera responsable de una infracción cometida por un contratante que sea de un tercer país y decidan que la obligación contractual esté regida por la ley de ese tercer país.

Por lo tanto, tanto el artículo 3.3 como el artículo 9 del Reglamento Roma I brindarían protección al contratante. En cualquier caso, esto llevaría a la inaplicación de la ley nacional diferente a la del país donde se está llevando a cabo el proceso (al del foro), ya

²⁷ En este sentido, JACQUES, J.-M.: "La aplicación de las leyes de policía en materia de contratos internacionales", Anuario español de Derecho internacional privado, tomo X, 2010, p. 36 matiza que "las leyes de policía introducen una cierta perturbación en el funcionamiento de la norma de conflicto, al restringir su ámbito y contravenir sus efectos". Véase, también, Castelló Pastor, J. J.: "Artículo 8. Eficacia de las normas penales, de policía y seguridad pública", en Cañizares Laso, A., y otros (dirs.): Código civil comentado, 2^a edición, vol. I, Aranzadi-Thomson Reuters, 2016 (versión en línea); Garcimartín Alférez, F. J.: "Artículo 8.1", en Bercovitz Rodríguez Cano, R. (dir.): Comentarios al Código Civil, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2013, pp. 177-180.

²⁸ este concepto se adoptó a raíz del caso Arblade y Leloup, en la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 23 de noviembre de 1999 (asuntos acumulados C-369/1996 y C-376/1996).

²⁹ Considerando 37 del Reglamento Roma I: "Consideraciones de interés público justifican, en circunstancias excepcionales, el recurso por los tribunales de los Estados miembros a excepciones basadas en el orden público y en leyes de policía. El concepto de «leyes de policía» debe distinguirse de la expresión «disposiciones que no pueden excluirse mediante acuerdo» y debe interpretarse de manera más restrictiva".

que podría ser perjudicial para los intereses públicos definidos por la legislación española.

En relación con lo mencionado, determinar si el artículo 329.2 de la Ley de Navegación Marítima es considerado una norma internacionalmente imperativa plantea ciertas dificultades. A pesar de que la interpretación restringida del concepto de "ley de policía" ha sido cuestionada debido a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del 17 de octubre de 2013, caso C-184/12, United Antwerp Maritime Agencies (Unamar) NV vs. Navigation Maritime Bulgare, la cual ha ampliado los límites de este concepto, cada caso debe evaluarse individualmente para determinar si una norma internacional es realmente imperativa.

Los tribunales nacionales deben considerar tanto el artículo en cuestión como el contexto y las circunstancias en las que se promulgó la ley. Esto les permitirá determinar si la ley en cuestión es imperativa, particularmente si se puede demostrar que fue promulgada para proteger un interés esencial según el Estado miembro correspondiente.

Se podría considerar que la disposición mencionada en el contrato de manipulación portuaria podría ser considerada como una "ley de policía" debido a la importancia de proteger los intereses económicos y sociales del sector portuario, así como la necesidad de proteger al contratante de este servicio, que suele estar en una posición de inferioridad frente a las empresas de manipulación portuaria. Sin embargo, será necesario aguardar a una decisión final de los tribunales.

8. LA DOCTRINA CIENTÍFICA NACIONAL Y EL CONTRATO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS.

Antes de la Ley de Navegación Marítima (LNM), el contrato de manipulación de mercancías carecía de una regulación específica en el marco legal español. Además, la doctrina jurídica nacional no ha prestado mucha atención a este contrato, posiblemente porque se lo ha considerado una herramienta auxiliar del transporte marítimo y no se le ha incluido explícitamente en la misma categoría. Es importante destacar que esta falta de regulación no se limita a España, ya que este contrato se considera atípico en la mayoría de los sistemas legales.

Por lo tanto, los juristas han tenido que prestar especial atención a adaptar el régimen legal de este contrato a los principios generales de algunos contratos típicos presentes en el ordenamiento jurídico, lo cual requiere determinar su causa y contenido (Gabaldón García, José Luis, 2012).

Según Gabaldón (2006), el interés del régimen jurídico del contrato de carga y descarga se deriva de varias causas. Por un lado, estas actividades están vinculadas al contrato de transporte de mercancías, a veces integrándose en él (cuando el transportista las realiza como parte de su servicio), y otras veces manteniendo cierta autonomía (cuando son realizadas por los cargadores o receptores de las mercancías).

Sin embargo, las actividades de carga y descarga son la etapa inicial o final de un transporte y, con frecuencia, sirven como punto de conexión con otros medios de transporte, por lo tanto, es fundamental para la regulación completa del transporte que estas actividades de conexión estén bien reguladas porque durante estas operaciones ocurre una parte significativa de los daños y pérdidas de mercancías.

Desde una perspectiva económica, la carga y descarga son un servicio que un puerto brinda a la navegación y al transporte, de este modo, la autoridad portuaria está interesada en asegurar una prestación eficiente de estos servicios.

De acuerdo con lo señalado por Gabaldón en su Curso de Derecho Marítimo Internacional (2012), la naturaleza del operador responsable de la carga y descarga ha cambiado mucho.

Antes, esta actividad era intensa en trabajo y requería la participación de muchos empleados portuarios, pero en la actualidad, se ha transformado en una actividad que requiere de gran inversión de capital, donde la empresa requiere de grandes inversiones en grúas, equipos, vehículos y otras maquinarias indispensables para el manejo de la mayoría de los barcos modernos.

Dicho esto, es evidente que el contrato de carga y descarga puede ser bastante complejo porque el legislador jurídico puede dividirlo en diferentes partes, cada una con sus propias reglas, por ejemplo, algunas partes pueden estar regidas por las leyes de almacenamiento de mercancías, otras por las leyes de transporte y otras por las leyes de arrendamiento de obra. Sin embargo, hay otra tendencia en varios países que sostiene que el contrato tiene una unidad y autonomía propia a pesar de estar compuesto por diferentes operaciones materiales. Esto se debe a que todas estas acciones están destinadas a lograr un objetivo específico, que es cargar o descargar. La causa contractual, que se refiere a la prestación de una característica especificada en el contrato, es única. Tanto Gabaldón (2006) como Ignacio Arroyo Martínez (2005) comparten esta opinión.

El contrato de carga y descarga se considera unitario, pero puede incluir elementos de otros tipos de contratos, como mandato, representación, comisión, depósito y agencia. Como resultado, las responsabilidades asumidas no se limitan a las actividades de carga y descarga, sino que también incluyen el depósito, almacenamiento y entrega de los bienes después de la descarga.

En cuanto a la carga de la prueba, la presunción de culpa no se aplica cuando la descarga se realiza por una empresa independiente sin la participación del porteador o su consignatario.

En los contratos de transporte de mercancías por mar, las partes suelen acordar quién realizará las operaciones de carga y descarga, así como quién asumirá los costos y riesgos asociados. Esto puede dar lugar a diferentes situaciones.

En el caso más simple, la carga o descarga es responsabilidad del cargador o receptor, lo que hace que los contratos funcionen de forma independiente. Por otro lado, cuando el porteador o fletante asume parte de la carga o descarga mediante subcontratación, se produce una superposición de obligaciones tanto materiales como legales.

Cuando los términos del contrato de fletamiento o transporte difieren entre el costo de la operación y su ejecución real, se presenta una situación más complicada. Estas distinciones son útiles para resolver problemas relacionados con acciones legales directas contra el empresario de carga y descarga responsable de daños o pérdidas de bienes. Según Gabaldón (2012), es necesario distinguir entre diferentes situaciones en este sentido.

En primer lugar, cuando los cargadores o receptores cargan o descargan directamente a través de una empresa especializada que han contratado, tienen la posibilidad de reclamar a esta empresa en caso de daños, según lo establecido en el contrato.

Por otro lado, si el porteador asumió y contrató la carga o descarga a la empresa en cuestión, antes de la LNM no parece posible que los interesados puedan demandar directamente al empresario de carga y descarga, ya que no existe un contrato entre ellos. En este caso, la responsabilidad recae únicamente en el porteador, de acuerdo con el régimen del contrato de transporte.

La pregunta es si el transportista de carga y descarga puede beneficiarse de las excepciones y limitaciones de responsabilidad del contrato de transporte marítimo en caso de que el interesado en la carga ejerza una acción directa fuera del contrato. La cláusula "Himalaya"³⁰ es utilizada para brindar protección al empresario de carga y descarga, aunque también se extiende a los contratistas independientes.

En resumen, la doctrina jurídica nacional se centra en el contrato de carga y descarga como un contrato atípico, influenciado por las disposiciones del Código Civil sobre arrendamiento de obra, pero concebido como una unidad dirigida a la realización de la carga o descarga.

³⁰ La "Cláusula Himalaya" esencialmente dice que los empleados o agentes del transportista, incluyendo cualquier contratista independiente que ocasionalmente trabaje para el transportista, pueden beneficiarse de las mismas excepciones y límites de responsabilidad que el naviero.

9. CASO PRÁCTICO: SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO 1085/2023 DE 4 DE JULIO, (ECLI:ES:TS:2023:2985)

a. Resumen del iter procesal

La empresa de responsabilidad limitada Business Consulting Proinfín (BCP) S.L, como cargadora, acordó con la empresa GIMEX, como porteadora, llevar a cabo un transporte multimodal desde Alemania a Telde (Gran Canaria). GIMEX subcontrató el transporte desde Barcelona a Telde con la empresa JVC Logistic S.L (JVC), que a su vez contrató a Delfín Lines Canarias S.A (DLC) para el tramo marítimo Barcelona-Las Palmas (otro transportista fue contratado para el tramo terrestre Las Palmas-Telde).

La carga consistía en un contenedor modificado para funcionar como una planta generadora de oxígeno. Específicamente, se trataba de un contenedor adaptado con la maquinaria necesaria para su instalación y operación con este propósito. Durante la etapa marítima del transporte, el contenedor sufrió daños significativos (abolladuras en los laterales y una perforación el techo, así como daños en su interior) que lo dejaron inutilizable.

La aseguradora de GIMEX (Zúrich Insurance PLC), indemnizó a BCP por los daños sufridos y luego reclamó a JCV y DLC la cantidad pagada, argumentando negligencia en la ejecución del transporte. La demanda fue inicialmente rechazada, ya que el tribunal consideró que el daño ocurrió durante las operaciones portuarias, fuera del período de responsabilidad del porteador según lo que dicta el artículo 279 de la Ley de Navegación Marítima (LNM).

No obstante, la Audiencia Provincial de Burgos, (Sentencia 434/2020, de 9 de octubre) (ECLI:ES:APBU:2020:837), estimó parcialmente el recurso de apelación, encontrando culpa de las portadoras subcontratadas (JVC y DLC) y las condenó a pagar según lo establecido en el artículo 282 de la LNM, ya que aclaró que había una posibilidad de control por el porteador.

La Audiencia señaló que el contenedor y su contenido se consideraban una sola unidad, lo que aumentaba el riesgo de pérdida o daño, es decir, como el contenedor constituía parte de la mercancía, un simple golpe podría generar un daño. Esto resaltaba la importancia de que la cargadora informara a las demandadas sobre la naturaleza

específica de la carga. Además, la sentencia compartió la culpa entre las demandadas y GIMEX, ya que esta última no comunicó adecuadamente este aspecto.

Las demandadas presentaron un recurso extraordinario por infracción procesal, que fue rechazado, y un recurso de casación. En este último, se argumentó que las causas de exclusión de responsabilidad del porteador establecidas en los apartados [i] y [n] del artículo 4.2 de las Reglas de la Haya-Visby estaban presentes en el caso, es decir, que los daños en la mercancía fueron causados por acciones u omisiones del cargador y por un embalaje insuficiente. El Tribunal Supremo estimó el recurso de casación (Sentencia 1085/2023, de 4 de julio (ECLI:ES:TS:2023:2985), confirmando la sentencia original del juzgado, pero basándose en razones diferentes a las que motivaron la decisión inicial.

En el transporte multimodal, los daños en la mercancía durante la fase marítima quedan regulados por la Ley de Navegación Marítima (LNM), que remite al Convenio de Bruselas de 1924 y sus protocolos modificatorios (Reglas de La Haya Visby). Esto fue confirmado por la Sentencia del Tribunal Supremo 495/2020, de 28 de septiembre (ECLI:ES:TS:2020:3026), así como por la Sentencia 1052/2023, de 28 de junio (ECLI:ES:TS:2023:2904).

Las Reglas de La Haya-Visby establecen la responsabilidad del porteador marítimo por daños o pérdidas en las mercancías bajo el criterio de culpa, eximiéndolo de responsabilidad en ciertos casos, como por actos u omisiones del cargador (apartado (i)) o embalajes insuficientes (apartado (n)). Además, el conocimiento de embarque establece la presunción de la recepción de las mercancías tal como se describen en él (art. 3.4 de las Reglas de La Haya Visby).

La exclusión de responsabilidad por actos u omisiones del cargador se fundamenta en que el porteador no debe responder por daños causados por acciones ajenas, mientras que la insuficiencia del embalaje exime al porteador de culpa, pero, su mantenimiento es responsabilidad del propio porteador una vez recibidas las mercancías. La idoneidad del embalaje se evalúa según las características de la mercancía y otros factores (cuando no sea adecuado para que las mercancías no sufran daños).

Según el Tribunal Supremo, durante el proceso se evidenció que ni BCP ni GIMEX informaron adecuadamente a las demandadas sobre la naturaleza específica de la carga

ni sobre las medidas de protección necesarias. Además, crearon confusión a las demandadas ya que se dijo que tenía que tratarse al contenedor como ordinario, cuando este formaba parte de la mercancía. Por su naturaleza, la carga requería un contenedor especial, lo que se reflejó en los posteriores viajes de devolución y reposición del contenedor dañado.

En base a lo expuesto, el Tribunal Supremo llegó a la conclusión de que, dado que la naturaleza específica de la mercancía requería un contenedor diferente al utilizado por el cargador (lo cual influyó directamente en los daños ocasionados), y considerando que el conocimiento de embarque no incluía ninguna advertencia al respecto, se cumplían las condiciones de exclusión de responsabilidad de las demandadas establecidas en el artículo 4.2, apartados i) y n), de las Reglas de La Haya-Visby, a las que hace referencia el artículo 277.2 de la Ley de Navegación Marítima (LNM).

b. Valoración jurídica contenida en la Sentencia

Esta sentencia nos clarifica la importancia de la comunicación e información entre los sujetos del contrato, al igual que el riesgo de no advertir en el conocimiento de embarque la verdadera naturaleza de las mercancías. En este caso, era procedente aplicar las reglas de la Haya Visby, ya que, como dicta el TS “*En su formulación actual, las Reglas de La Haya-Visby regulan la responsabilidad del porteador marítimo por la pérdida o daños en las mercancías siguiendo el criterio de la responsabilidad por culpa e incluyen en su artículo 4.2 una relación de causas de exoneración.*”, las diferentes instancias resolvieron la cuestión de formas diferentes.

En primera instancia, al igual que el TS, se eximió de responsabilidad a las demandadas, pero por diferentes motivos. Por un lado, la sentencia de primera instancia concluyó que tanto las demandadas como GIMEX tenían responsabilidad. Esta última no había informado adecuadamente a las primeras sobre la naturaleza real de la mercancía y las precauciones necesarias para protegerla, pero a pesar de esto, la demanda fue desestimada. La razón fue que el daño ocurrió durante las operaciones portuarias y no durante el período en que las demandadas estaban a cargo de la mercancía.

Por otro lado, la Sentencia del TS dejó claro que el daño se produjo en el mar, por ende, se aplican las reglas de responsabilidad del porteador en la LNM. Invocó el artículo alegado por las partes demandadas, el art. 4.2 de las Reglas de la Haya Visby, con las

que el Tribunal Supremo, estimó el recurso de Casación. Su razonamiento fue el correcto, ya que el juzgado de primera instancia no entró a valorar profundamente si realmente las demandadas podían ser eximidas de responsabilidad debido a la poca información por parte de la cargadora.

La Audiencia Provincial aplicó el art.282 LNM sobre la limitación de responsabilidad por daño o perdida, esta declaró que las porteadoras subcontratadas eran también responsables, al igual que GRIMEX. La AP debería haber entrado a valorar las causas de exoneración de Reglas de la Haya Visby y no a la limitación de la responsabilidad, ya que no concurría responsabilidad por el desconocimiento de las porteadoras subcontratadas sobre la naturaleza real de la mercancía al igual que he comentado con la sentencia de primera instancia, fue por este motivo que el TS falló a favor de estas y desestimó la demanda de segunda instancia.

Los fundamentos del TS sobre el art. 4.2 de las Reglas de la Haya Visby, fueron acertados, según el tribunal el hecho de que la mercancía no debía haberse transportado en un contenedor ordinario, y que la empresa porteadora principal y la cargadora no advirtiesen de la naturaleza de la carga, fue motivo suficiente para eximir de responsabilidad a las demandadas.

Esta sentencia marcará una jurisprudencia importante en el ámbito de exoneración de responsabilidad de los portadores marítimos.

10. CONCLUSIONES

La introducción del contrato de manipulación portuaria, como resultado de la entrada en vigor en 2014 de la Ley de Navegación Marítima, ha sido un paso significativo en la regulación del comercio marítimo. Este contrato, esencial para la logística portuaria, proporciona un marco legal claro y necesario para la prestación de servicios portuarios de mercancías.

El contrato de manipulación portuaria destaca por su importancia práctica, ya que garantiza el flujo eficiente del comercio marítimo al establecer las reglas y responsabilidades para los operadores portuarios y las partes involucradas en el contrato. Es fundamental para asegurar que las mercancías sean manipuladas y transportadas de manera segura y eficaz, facilitando así el comercio internacional. Este contrato tiene una relevancia estratégica debido a su habilidad para promover la cooperación entre los distintos actores del tráfico marítimo, incluyendo las autoridades portuarias, las navieras, las cargadoras, los transitarios, las terminales....

Este tipo de contrato involucra a dos partes principales: por un lado, el porteador, cargador o destinatario y sus auxiliares, y, por otro lado, el operador de manipulación de mercancías. Ambas partes asumen obligaciones y ventajas económicas, lo que lo convierte en un acuerdo bilateral, oneroso y consensual que debe ser gestionado con las normativas vigentes.

Uno de los aspectos clave del contrato de manipulación portuaria es su régimen de responsabilidad. Se establece una presunción de responsabilidad del operador portuario en caso de daños a las mercancías, lo que significa que se asume que el operador es responsable a menos que pueda demostrar lo contrario. Para proteger los intereses de todas las partes involucradas, es crucial documentar adecuadamente la recepción de las mercancías mediante un recibo escrito o un acuse de recibo. Además, el contrato establece ciertas excepciones a la responsabilidad del operador portuario, como los casos de fuerza mayor o eventos fortuitos, que pueden eximirlo de responsabilidad si se demuestra que se tomaron todas las medidas razonables para minimizar los daños o retrasos.

En cuanto a la limitación de responsabilidad, se inspira en normativas internacionales como las Reglas de la Haya-Visby, y establece límites claros para la compensación por

pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías. Estos límites varían según el tipo de reclamación y están claramente definidos en la legislación pertinente.

A demás, la inclusión del derecho de retención en el artículo 338 de la Ley de Navegación Marítima ofrece seguridad jurídica al operador portuario para cobrar por sus servicios, al permitirle retener las mercancías hasta recibir el pago, aunque la ley no aborda completamente estas cuestiones, dejando espacio para interpretaciones diversas y potencialmente conflictivas. Además, la limitación del derecho de retención en casos de insolvencia del deudor añade otra capa de complejidad.

También encontramos normativa internacional como el Reglamento (CE) 593/2008, conocido como Roma I, que establece las reglas para los contratos internacionales dentro de la Unión Europea (excepto Dinamarca), aplicables desde el 17 de diciembre de 2009. Este reglamento garantiza la autonomía de la voluntad en la elección de la ley aplicable a un contrato, permitiendo a las partes decidir sobre la legislación que regirá su relación contractual.

El artículo 3 del Reglamento Roma I establece que la elección de la ley debe ser expresa o implícita, pero clara, válida en términos de capacidad, contenido y forma, y debe evitar que se generen incertidumbre. En el contexto del contrato de manipulación portuaria, la elección de la ley aplicable puede realizarse en cualquier momento, pero está sujeta a restricciones cuando se contrapone a disposiciones imperativas nacionales, como en el caso del régimen de responsabilidad del operador establecido por la Ley de Navegación Marítima. En ausencia de una elección válida de ley, el Reglamento Roma I establece criterios de conexión para determinar la ley aplicable. En el caso del contrato de manipulación portuaria, que se clasifica como un contrato de prestación de servicios, la ley aplicable será la del país donde reside el operador de manipulación portuaria. Esto simplifica la determinación de la legislación aplicable y proporciona certeza jurídica en casos de disputa.

Además, la jurisprudencia señala que, las actividades de carga y descarga son la etapa inicial o final de un transporte y, con frecuencia, sirven como punto de conexión con otros medios de transporte, por lo tanto, es fundamental para la regulación completa del transporte que estas actividades de conexión estén bien reguladas porque durante estas operaciones ocurre una parte significativa de los daños y pérdidas de mercancías.

I por último el caso práctico que se ha abordado en este trabajo donde el Tribunal Supremo, en sus fundamentos exonera a las porteadoras subcontratadas y condena a la cargadora aplicando el artículo 4.2 de las Reglas de la Haya Visby.

En conclusión, en este trabajo hemos podido comprobar que los contratos de manipulación portuaria son un elemento crucial para el progreso eficiente y sostenible del tráfico marítimo. Su apropiada gestión e implementación no sólo aumenta la competencia de los puertos, sino también fomenta el comercio internacional y el crecimiento económico a nivel global.

11. BIBLIOGRAFÍA

Andrés Prat Menacho. (2017). *Trabajo Fin de máster Coordinación entre las reglas de la HAYA VISBY y Ley de Navegación Marítima en materia de función probatoria del conocimiento de embarque*

Campuzano Laguillo, A. B., San Juan, E., & Díaz de la Rosa, A. (2016). *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima / Directores: Ana Belén Campuzano, Enrique San Juan ; Autores: Angélica Díaz de la Rosa ...[et.al.]*. Tirant lo Blanch.

De Derecho Martítimo, A. E. (2018). *Los contratos sobre el buque en derecho español. Análisis práctico*. <https://doi.org/10.2307/j.ctv9zcj4m>

De San Román, R. E. (2020). Consideraciones sobre la reforma del Servicio portuario de manipulación de Mercancía. *Revista de Administración Pública*, 211, 319-348.
<https://doi.org/10.18042/cepc/rap.211.13>

Fernández-Quirós, T., & López Quiroga, J. (2012). Guía sobre Legislación Portuaria. *Grupo de Práctica de Marítimo, Transporte y Logística. Uría Menéndez.*

García, J. L. G. (2012). Curso de derecho marítimo internacional. *Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. pág, 56.

Martín Isla, D., & Universitat Autònoma de Barcelona. Facultat de Dret. (2021). *El contrato de manipulación portuaria : la estiba y desestiba.*

Pastor, J. J. C. (2017). Apunte sobre el contrato de manipulación portuaria. *Revista Boliviana de Derecho*, 24, 424-443. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6056844.pdf>

RUIZ SOROA, J. M., & GABALDÓN GARCÍA, J. L. (2006). Manual de Derecho de la Navegación marítima, ed. *Marcial Pons, Madrid.*

Salinas Adelantado, C. (2021). *Manual de derecho marítimo / Carlos Salinas Adelantado, Prof. Titular de Derecho Mercantil, Universidad de Valencia. Socio MA Abogados* ([1^a edición]). Tirant lo Blanch.

Tuell, E. V. Y. (2006). Arroyo Martínez, Ignacio. Curso de Derecho marítimo. Editorial Thomson Civitas, 2005, 2^a ed. págs. 986. *Revista de Derecho Mercantil*, 260, 785-796.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8024309>

LEYES Y SENTENCIAS:

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. (2014). Boletín Oficial del Estado, 180, 25 de julio de 2014, pp. 59193-59311. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>

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. Boletín Oficial del Estado, 253, 20 de octubre de 2011, pp. 109456-109710.
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-16467>

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de 23 febrero de 2021 (EDJ 2021/542264)

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del 17 de octubre de 2013, caso C-184/12, United Antwerp Maritime Agencies (Unamar) NV vs. Navigation Maritime Bulgare

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de 23 febrero de 2021 (EDJ 2021/542264)

Sentencia del Tribunal Supremo 1052/2023, de 28 de junio (ECLI:ES:TS:2023:2904)

Sentencia del Tribunal Supremo 495/2020, de 28 de septiembre (ECLI:ES:TS:2020:3026)

Sentencia del Tribunal Supremo 1085/2023, de 4 de julio (ECLI:ES:TS:2023:2985)

Sentencia de la Audiencia Provincial de Burgos 434/2020, de 9 de octubre
(ECLI:ES:APBU:2020:837)

Sentencia Tribunal Supremo 1085/2023 de 4 julio, (ECLI:ES:TS:2023:2985)

SJdo. Mercantil Donostia/San Sebastián núm 1, de 8 febrero de 2022 (EDJ 2022/559871)

SJdo. Mercantil Barcelona núm 7, de 2 mayo de 2023) (EDJ 2023/620698)

Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona de 26 marzo de 2018 (EDJ 2018/31496)

Sentencia de la Audiencia Provincial Barcelona de 27 noviembre de 2019 (EDJ 2019/750236)

Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de julio de 2016

Sentencia del Tribunal Supremo (Civil) de 28 junio de 2023 (EDJ 2023/611911)

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de 25 de febrero de 2021

Sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia del 26 de julio de 2019