

# *Los riesgos del* **Designated Per**



# son Ashore (DPA)



ILLUSTRATION STOCK

*El presente estudio es una aproximación desde el punto de vista de análisis de las funciones y responsabilidades del DPA, es decir, de la persona designada en tierra como responsable en la supervisión de determinados aspectos operacionales de los buques, así como del apoyo a la embarcación en tierra y el aseguramiento de este riesgo. Posteriormente analizaremos cuál es el riesgo que asumen tanto el DPA como la compañía<sup>1</sup>, para finalmente determinar el alcance de la transferencia del mismo y bajo qué parámetros.*

**CÉSAR GARCÍA GONZÁLEZ.**

DOCTOR EN DERECHO DE SEGUROS. ABOGADO Y CONSULTOR.

<sup>1</sup> En este artículo, el término «compañía» hace referencia no a la aseguradora, sino «al propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en este Código» (regla IX/1.2 del Convenio SOLAS 74/78 y art. 1.1.2 del Código IGS). En nuestro marco jurídico se utiliza el vocablo «empresa naviera» (vide. Art.10 RDLegislativo 2/2011).

## EL POR QUÉ DEL DPA

Si bien es cierto que el primer hundimiento de un superpetrolero fue el del *Torney Canyon* al sur de Inglaterra, allá por el año 1967, durante los años 80 y 90 del pasado siglo acaecieran varios accidentes de buques que conllevaron la pérdida de un gran número de vidas humanas y daños colaterales de gran alcance económico para las zonas damnificadas y de relevancia social por el daño producido al entorno<sup>2</sup>.

Al igual que ocurrió con el movimiento antinuclear surgido tras el desastre de Three Mile Island y, en recientes fechas, tras el tsunami de Japón de 2011 y los daños de la central nuclear de Fukushima, los accidentes en la mar, en menor medida, han creado una cierta opinión pública contraria a este modo de transportar determinados tipos de mercancía o, por lo menos, han obligado a tomar todas las medidas que, con la tecnología actual, sea posible adoptar. Y ello, entre otras cosas, porque en no pocas ocasiones el factor humano es el responsable del desastre<sup>3</sup>.

De otro lado, aun a pesar de la actual crisis, el comercio marítimo viene experimentando un aumento constante a nivel mundial<sup>4</sup>. De hecho, en este entorno, navieras como la norteamericana Maersk y la francesa CMA CGM han encargado la construcción de megabuques como el *Marco Polo*, con una capacidad de carga de 15.500 contenedores de 33 metros cúbicos<sup>5</sup>, con lo que eso puede implicar, en caso de siniestro, de daño ambiental y perjuicio económico, amén de vidas humanas, para lo que es necesaria una regulación internacional mucho más exigente y dinámica.

Pero el ámbito del margen de mejora no se ciñe únicamente a los medios no humanos empleados, es decir, al desarrollo de la tecnología, aplicación de

nuevos materiales, conocimiento de las corrientes y flujos marinos, desarrollo de las telecomunicaciones, etc., sino que se venía entendiendo por la experiencia en los hundimientos antes referidos, que pusieron de manifiesto la carencia del personal asignado en tierra así como la necesidad de mejorar la coordinación entre los equipos en la mar y en puerto.

Esta situación se reflejó en la sentencia de la Court of Formal Investigation de 1990, donde se analizó la catástrofe del ferry británico *Herald of Free Enterprise*, ocurrida el 6 de marzo de 1987 (operado por la compañía Townsend-Thoresen). Este fallo judicial fue el banderazo de salida para incluir en la gestión de la seguridad operacional no solo los avatares a bordo, sino también en el seno de la naviera, es decir, en tierra.

<sup>2</sup> *Herald of Free Enterprise* (hundido en aguas de Bélgica en 1987), *Exxon Valdez* (se fue a pique en las costas de Alaska en 1989), *Mar Egeo* (hundido frente a la costa gallega en 1992) y *Erika* (hundido al suroeste de Francia en 1999).

<sup>3</sup> Aunque parece ser que este fue el elemento fundamental en el caso del *Prestige*, al estar la investigación *sub iudice* no podemos afirmarlo categóricamente; no obstante, sí fue el factor clave en el caso del hundimiento del *Herald of Free Enterprise* el 6 de marzo de 1987, debido en un principio a que el ferry zarpó con las puertas de proa abiertas (tanto la interior como la exterior).

<sup>4</sup> Wally Mandryk *et al.*; «Review of Maritime Transport 2012», Report by UNCTAD Secretariat, Geneva, 2012. Pág. 5.

<sup>5</sup> La norteamericana Maersk tiene encargados 20 buques de más de 18.000 toneladas. Vide Landauro, I.; Los superbuques de carga reducen la velocidad [Consulta web 1 de abril de 2013] <http://online.wsj.com/article/SB10001424127887323936804578230022208424336.html> [Consulta marzo de 2013]



**LOS ACCIDENTES EN LA MAR HAN CREADO UNA CIERTA OPINIÓN PÚBLICA CONTRARIA A ESTE MODO DE TRANSPORTAR DETERMINADOS TIPOS DE MERCANCÍA O, POR LO MENOS, HAN OBLIGADO A TOMAR TODAS LAS MEDIDAS QUE, CON LA TECNOLOGÍA ACTUAL, SEA POSIBLE ADOPTAR**



La sentencia produjo un cambio normativo que se circunscribió inicialmente a los *ferries* de bandera británica, hasta que se produjo otro desastre marítimo, el hundimiento del *Scandinavian Star*, que derivó posteriormente en las directrices sobre dirección para la operación de salvamento de barcos y para prevención de contaminación<sup>6</sup>.

Fruto de ello, más tarde, fue el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS)<sup>7</sup>, donde finalmente se recoge toda una pléyade de normativas y requisitos a cumplir para evitar fallecimientos de pasajeros y daños al entorno marino. Así pues, dado que la seguridad incumbe a todos los niveles jerárquicos de la compañía, en la misma quedará incluido el personal en tierra.

Dentro de las medidas de seguridad a adoptar se establece en el Código IGS la necesidad de identificar a una o varias personas en tierra directamente ligadas a la dirección, cuya responsabilidad y autoridad les permita supervisar los aspectos operacionales del buque que afecten a la seguridad y la prevención de la contaminación, así como garantizar que se habiliten recursos suficientes y el debido apoyo en tierra.

Esta persona designada es el enlace entre el personal de a bordo y el equipo de tierra, coordinando la comunicación entre las diferentes partes de la compañía y emitiendo informes al respecto; también es el responsable de la gestión de la seguridad operacional.

Se ha de entender por sistema de seguridad operacional la estructuración documental que permita al personal de la compañía implantar de forma eficaz la política de seguridad y protección ambiental de la misma; es decir, lo que antes se conocía como «buena práctica marinera», añadiendo la protección medioambiental.

Por lo tanto, el *Designated Person Ashore* (DPA) se configura como una garantía más no solo de que se llevarán a cabo las labores durante el flete conforme a la normativa internacional y el mantenimiento de la embarcación, sino también frente a los posibles perjudicados o víctimas, donde no solo se exige a la naviera que tenga una filial o su sede en España<sup>8</sup>, o en cualquier otro país de la Unión Europea<sup>9</sup>, sino que ahora también deben designar a una persona en tierra para responder por determinados aspectos.

## MARCO JURÍDICO

Mencionado el rechazo social de determinado tipo de transporte marítimo y de sus consecuencias en caso de siniestro, la normativa internacional de este sector busca el equilibrio entre el desarrollo humano y la

<sup>6</sup> Resolución A.680 de la decimosexta Asamblea de la Organización Marítima Internacional.

<sup>7</sup> En inglés, International Safety Management Code (Code ISM). Aprobado en la Resolución A.741 de la decimoctava Asamblea de la Organización Marítima Internacional.

<sup>8</sup> STAP Barcelona, Sección 4ª, nº recurso 589/1989, de 13 de mayo.

<sup>9</sup> Art. 3.1 del Reglamento (CEE) 3577/92, del Consejo, de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).

sostenibilidad ambiental, con normas que impulsen el desarrollo de técnicas que implementen medidas de eficiencia energética<sup>10</sup>.

Igualmente se han buscado normas de obligado cumplimiento donde se delimita la responsabilidad de los operadores en el comercio internacional de transporte marítimo, estableciendo los principios por los que cada parte deberá responder<sup>11</sup> y las cuantías a las que deban hacer frente<sup>12</sup>.

El DPA tiene su regulación inicial en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) operacional del buque y la prevención de la contaminación, aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) el 4 de noviembre de 1993, como anexo a la Resolución A.741 (18), entrando en vigor el 1 de julio de 1998.

No obstante, se han producido adensos y excepciones en su aplicación, hasta llegar al Reglamento (CE) 336/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2006, sobre la aplicación en la Comunidad del Código Internacional de Gestión de la seguridad y por el que se deroga el Reglamento (CE) 3051/95 del Consejo. El reglamento es de obligatorio cumplimiento dentro del EEE<sup>13</sup>.

El artículo 4 del Código IGS de la Parte A del Reglamento define el objetivo y finalidad de la persona designada en tierra de la siguiente forma: «A fin de garantizar la seguridad operacional del buque y proporcionar el enlace entre la compañía y el personal de a bordo, cada compañía designará, en la forma que estime oportuna, a una o varias personas en tierra directamente ligadas a la dirección, cuya responsabilidad y autoridad les permita supervisar los aspectos operacionales del buque que afecten a la seguridad y la prevención de la contaminación, así como garantizar que se habilitan recursos suficientes y el debido apoyo en tierra».

Desde nuestro punto de vista, la regulación de esta figura en la aplicación del Reglamento debería haber conllevado una modificación del Código de Comercio en lo relativo al seguro marítimo, concretamente –y como mínimo– en el deber de consignación



de los datos y «domicilio» del capitán del buque<sup>14</sup>, puesto que, lógicamente, también se deberían consignar los datos del DPA<sup>15</sup>.

La figura del DPA queda configurada como el enlace entre los equipos de a bordo y los equipos en tierra, para así garantizar la seguridad operacional de la embarcación, pudiendo coordinar la dotación de los medios precisos y el apoyo en tierra. También deberá supervisar todos los aspectos operacionales del buque en lo referido a la seguridad y la contaminación me-

<sup>10</sup> Mahin Faghfoury y Stochniol, A.; «Review of Maritime Transport 2012», Report by UNCTAD Secretariat, Geneva, 2012. Pág.96 y ss.

<sup>11</sup> Para ahondar sobre la responsabilidad de los armadores, vide. Reynolds, BWB y Tsimplis MN; «Shipowners limitation of liability», Wolters Kluwer, Volumen II, London, 2012.

<sup>12</sup> Nos referimos, entre otros, a la Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) de 1996, que es una enmienda de la firmada en 1976. En este sentido, la limitación de las cuantías aparece claramente recogida en los artículos 6 y 7 de la Convención de 1976, conforme redacción del artículo 3 de la enmienda del 1996. Un caso semejante, pero referido al transporte aéreo de pasajeros, lo encontramos en el Convenio de Montreal.

<sup>13</sup> La existencia de este reglamento comunitario no quiere decir que la Resolución A.71 (18) no sea aplicable en el resto de países miembros de la OMI, sino que para el instrumento jurídico por el cual se articula en el EEE es por la vía de reglamento.

<sup>14</sup> Art. 738.5 CCo.

<sup>15</sup> Art. 6.7 Código IGS de la Parte A del Reglamento (CE) 336/2006.



dioambiental. Tal persona designada debe cumplir unos requisitos de cualificación, formación y experiencia, que aparecen recogidos en la resolución MSC-MEPC.7/Circular 6<sup>16</sup>.

Pero parte de las funciones específicas del DPA son las de verificación de la embarcación para saber si cumple con las normas propias en función del tipo de buque, por lo que, en lo referido concretamente a las competencias para poder desempeñar esta labor de verificación, el DPA deberá conocer y demostrar que conoce:

- El Código IGS.
- Las normas y reglas de navegación obligatorias.
- Los parámetros que las compañías han de tener en cuenta, según las prescripciones del Código IGS.
- Las técnicas de valoración de exámenes, preguntas, evaluaciones e informes.
- Los aspectos técnicos y operacionales de la gestión de la seguridad.
- Los conocimientos básicos del transporte marítimo y de las operaciones de a bordo.

Paralelamente, la persona que haya sido designada como DPA deberá participar en, al menos, una

auditoría de un sistema de gestión relacionado con el sector marítimo<sup>17</sup>.

Pero esta persona designada en tierra también tendrá que verificar si el sistema de gestión de seguridad de la compañía se adecúa, y en qué grado, al Código IGS<sup>18</sup>.

Deberá ser la compañía, bien por sí misma o a través de su representante legal en cada puerto, quien anualmente notifique a las autoridades portuarias los DPA relacionados con cada buque, indicando la forma de contacto con ellos<sup>19</sup>.

## EL RIESGO DPA

Se ha producido cierta polémica sobre si la responsabilidad civil del seguro marítimo está regulada o no en la normativa española<sup>20</sup>. Desde nuestro punto de vista, y circunscribiéndonos exclusivamente al DPA, es cierto que en la regulación actual del seguro marítimo no se recoge expresamente el riesgo del DPA como asegurable<sup>21</sup>, pero parece palmario que el riesgo en el

<sup>16</sup> Nos referimos a la «Guidance on the qualifications, training, and experience necessary for undertaking the role of the designated person under the provisions of the International Safety Management (ISM) Code»

<sup>17</sup> Art. 4.1 del Anexo II Parte B del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 336/2006.

<sup>18</sup> Art. 4.2 del Anexo II Parte B del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 336/2006.

<sup>19</sup> Art. 3.3 del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 336/2006.

<sup>20</sup> Linaza Lacalle, J.; «La acción directa en el seguro de Protección e Indemnización en torno a la sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 2 de Julio de 2003», Diario La Ley, Nº 5.890, Año XXIV, 2003.

<sup>21</sup> Art.743 CCo.



**LA FIGURA DEL DPA QUEDA CONFIGURADA COMO EL ENLACE ENTRE LOS EQUIPOS DE A BORDO Y LOS DE TIERRA. SU MISIÓN ES GARANTIZAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA EMBARCACIÓN Y SUPERVISAR TODOS LOS ASPECTOS OPERACIONALES DEL BUQUE RELATIVOS A SEGURIDAD Y CONTAMINACIÓN MEDIOAMBIENTAL**

caso del DPA se puede encuadrar dentro de los seguros contra daños, toda vez que consiste en que nazca una deuda patrimonial frente a posibles víctimas y/o beneficiarios<sup>22</sup>.

Igualmente entendemos que por la propia naturaleza del riesgo y del tomador, quedará encuadrado dentro los grandes riesgos<sup>23</sup>.

Dado que será la consumación de los riesgos que asume el DPA lo que derive en la obligación de indemnizar<sup>24</sup>, ¿en qué casos será responsable?

El Código IGS delimita las funciones de esta figura sobre tres aspectos principales, a saber:

- La gestión medioambiental.
- La gestión del mantenimiento de los buques.
- La gestión de la seguridad.

No será baladí contemplar la posibilidad de prestar cauciones y fianzas.

Por ello, entendemos que el riesgo concreto del DPA ha de quedar delimitado a estos aspectos, bien en la esfera de la responsabilidad civil, bien en la esfera de la responsabilidad penal.

Hemos de reseñar que si bien es cierto que en el Reino Unido el DPA puede tener responsabilidades penales<sup>25</sup>, tanto en el Código IGS como en el Reglamento comunitario no se detalla la naturaleza de sus responsabilidades.

No obstante, hemos de entender que no estaremos nunca ante un caso de culpa objetiva, y por ende, hablaremos de supuestos de responsabilidad subjetiva<sup>26</sup>.

En España, para el caso del capitán de la nave, sí se establece expresamente que puede ser responsable penal en los casos que sufran daños la mercancía por negligencia grave<sup>27</sup>, por lo que podríamos aplicar análogamente este principio al DPA cuando los daños se produzcan por negligencia a él imputable en sus funcio-

nes, a saber, en la gestión ambiental y de la conservación de los buques, amén de los operativos de seguridad.

Eso sí, el DPA responderá extracontractualmente por negligencia y por culpa. Es decir, tanto por la asunción de decisiones con resultados contrarios a los esperados como por la dejación o relajación en su labor de supervisión y auditoría. Por ello, es importante acreditar las verificaciones periódicas, conforme a los certificados *ad hoc* aprobados por el Reglamento comunitario, y la certificación formativa requerida específicamente.

Pero la responsabilidad del DPA será siempre subsidiaria, toda vez que la directa será de la naviera y del propietario del buque, salvo que el DPA se extralimite en sus funciones<sup>28</sup>, lo cual es bastante difícil, dado que sus funciones son clave en la vida del buque,

<sup>22</sup> Martínez Sanz, F., «El contrato de Seguro (II): Los seguros de Daños», en Manual de Derecho Mercantil Volumen II, Tecnos, Madrid, Decimocuarta edición, 2008, Pág. 351.

<sup>23</sup> Art. 107.2 LCS. En el proyecto de modificaciones a la LCS el encuadre sería el mismo.

<sup>24</sup> STS 700/03, Sección Civil, de fecha 14 de Julio. Vide STS 872/2003, Civil, de fecha 19 de septiembre.

<sup>25</sup> Regulación 8(2) del Statutory Instrument 1998/51. Las sanciones serán las recogidas en el art. 19, Sección 4ª del Statutory Instrument 1998/1561.

<sup>26</sup> Art.8 Ley 22 de diciembre de 1949, de Transporte Marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque.

<sup>27</sup> Art. 618.1 CCo.

<sup>28</sup> Entendemos sea de aplicación analógica el tenor recogido en los arts.586 y ss del CCo. Respecto de la analogía de distintas figuras en el comercio marítimo tenemos el precedente del agente consignatario como «naviero» de la mercancía. Cif. González- Lebrede, R.A.; «El agente consignatario de buques»; Diario La Ley, Tomo 2, 1993. Pp 842 y ss.



**LA RESPONSABILIDAD DEL DPA SERÁ SIEMPRE SUBSIDIARIA, TODA VEZ QUE LA DIRECTA SERÁ DE LA EMPRESA NAVIERA Y DEL PROPIETARIO DEL BUQUE, SALVO QUE EL DPA SE EXTRALIMITE EN SUS FUNCIONES**

puesto que no deja de ser el responsable en tierra de lo que pueda ocurrir en alta mar.

Dado que la función del DPA es de enlace entre el personal en la mar y el personal en tierra, no es irrelevante que entre sus funciones deba estar la de notificar al asegurador cualesquiera circunstancias que durante la navegación (o no) puedan surgir y derivar en alguna responsabilidad<sup>29</sup>.

Dicho lo anterior, si bien no es está claro cuál es el marco regulador de la RC en el transporte marítimo<sup>30</sup>, a nuestro entender podríamos afirmar que la responsabilidad de la naviera y del propietario del buque será siempre subsidiaria de la del asegurador, y por ende, del DPA.

Y ello porque en el ámbito del seguro de RC «(...) el asegurador se obliga, dentro de los límites es-

tablecidos en la Ley y en el contrato, a cubrir el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a derecho»<sup>31</sup>, con independencia de la actividad del tomador y de la naturaleza de su actividad.

Sí se deberá tener en cuenta la naturaleza del riesgo y la actividad del tomador para los riesgos intrínsecos del comercio marítimo, con la salvedad de las exclusiones concretas de la normativa aseguradora especial<sup>32</sup>.

Sobre la gestión medioambiental, y el riesgo que asume el DPA, ya hemos apuntado que desde los organismos internacionales se tiende a la conservación del medio ambiente y a la eficiencia energética en todas las rutas. Es por ello que los armadores están construyendo megabuques que pudiendo desarrollar mayores velocidades aminoran la marcha, contribuyendo con ello tanto a la sostenibilidad ambiental como a la reducción de los costes en el transporte<sup>33</sup>, con lo que eso supone de impacto en la cuenta de resultados de las navieras y de competitividad en el precio del porte frente al cliente.



<sup>29</sup> Art. 756 CCo. No obstante, para el cambio de ruta, si es para salvar vidas o bienes, el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte (art. 9. Ley 22 de diciembre de 1949, de Transporte Marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque).

<sup>30</sup> STS Sala 1ª, 688/2003, de 3 de julio.

<sup>31</sup> Art. 73 LCS.

<sup>32</sup> Vgr. El seguro de protección jurídica. Art. 2.2 de la Directiva del Consejo 87/344/CEE, de 22 de Junio de 1987. Cf. García, C.; Origen, situación actual y futuro del Seguro de Protección Jurídica. Colección Cuadernos de FUNDACIÓN MAPFRE, Madrid, 2012. Pág.8.

<sup>33</sup> Landauro, I.; Los superbuques de carga reducen la velocidad [Consulta web 1 de abril de 2013 <http://online.wsj.com/article/SB10001424127887323936804578230022208424336.html> [Consulta marzo 2013]

Lógicamente, las navieras, de cara a minimizar el coste de la primas, podrán implantar sistemas de gestión avalados por normas internacionales, como son la ISO 14.000 o el Reglamento EMAS de la UE, para el riesgo ambiental, así como las certificaciones de calidad (la correspondiente a la serie ISO 9.000).

Si el DPA en lugar de cubrir sus riesgos en un asegurador convencional optara por cubrirlos dentro de un *Protection & Indemnity Club* (P&I), solo quedará cubierto si la pérdida patrimonial a la que se enfrenta el miembro del club está dentro de las reglas del mismo<sup>34</sup>. En caso contrario, serán el resto de miembros los que decidirán excepcionalmente si le cubren o no<sup>35</sup>.

## CONCLUSIONES

La regulación actual del DPA viene de la mano del Reglamento (CE) 336/2006, un reglamento que pasa a formar parte del derecho nacional sin necesidad de trasposición.

No obstante, entendemos que se deba reformar no ya solo el Código de Comercio, sino también la normativa del transporte marítimo y, más concretamente, la Ley Transporte Marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque de 1949.

Respecto del riesgo, aun a pesar de que en el caso del P&I para el TS prevalece la naturaleza del tomador frente a la naturaleza del ramo, a nuestro entender no debería ser así, al menos en la figura ahora analizada.

Se puede apelar al principio de que la ley especial prevalece sobre la ley general, pero en este caso es difícil determinar cuál es la ley general o la especial.

Dicho lo cual, en nuestra opinión, como respaldo para aplicar la LCS, tenemos la propia definición del seguro de responsabilidad civil ya apuntada, la cual es aplicable con independencia de la naturaleza jurídica del tomador.

Pero además, en cualquier caso, se podrán aplicar también las reglas que las partes asuman, a raíz del artículo 107.2 de la LCS en relación con el 1.091 CC, por lo que en las pólizas se podrá delimitar el concepto y alcance de la RC.

Por lo tanto, será de aplicación el Código de Comercio únicamente en los riesgos intrínsecos a la navegación<sup>36</sup>, a saber:



<sup>34</sup> Albors, E. y Portales, J.; «La acción directa en el seguro de Protección e Indemnización (P&I). Comentario a la sentencia del Tribunal Supremo de 3 de julio de 2003». Diario la Ley. Nº 5850, Año XXIV. 2003.

<sup>35</sup> García, C.; Origen, situación actual y futuro del Seguro de Protección Jurídica. Colección Cuadernos de FUNDACIÓN MAPFRE, Madrid, 2012. Pág.35.

<sup>36</sup> Art. 743 CCo.



**ESTAMOS ANTE UNA FIGURA CON CIERTAS LAGUNAS, QUE SURGE POR LA NECESIDAD DERIVADA DE LAS CATÁSTROFES PRODUCIDAS POR HUNDIMIENTOS IMPUTABLES AL FACTOR HUMANO, CON EL OBJETIVO DE REFORZAR LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO**

- El casco del buque en lastre o cargado, en puerto o en viaje.
- El aparejo.
- La máquina, siendo el buque de vapor.
- Los pertrechos y objetos que constituyen el armamento.
- Víveres y combustibles.
- Las cantidades dadas a la gruesa.

- El importe de los fletes y el beneficio probable.

- Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada.

En el resto de riesgos, como la RC del DPA, muy bien podríamos estar en el tenor de la Ley del Contrato de Seguro, salvo actualización del Código de Comercio.

Respecto de las variables a tener en consideración a la hora de determinar la prima, hemos de tener en cuenta que será el factor «suma asegurada» el más determinante; es decir, el límite de la responsabilidad económica que deseemos que el asegurador deba asumir por la compañía del DPA.

Esta suma asegurada o la cuantía de la responsabilidad civil de la compañía irá de la mano principalmente del tipo de mercancías que transportemos<sup>37</sup>, así como del grado de cumplimiento de la norma de gestión de seguridad, incluida la operacional, tanto en temas ambientales como del mantenimiento de los buques<sup>38</sup>.

Estamos, por lo tanto, ante una figura con ciertas lagunas, que surge por la necesidad derivada de las catástrofes producidas por hundimientos imputables al factor humano, con la idea de reforzar la seguridad en el transporte marítimo, un elemento clave en el desarrollo del comercio internacional y de nuestro modelo productivo. **I**

<sup>37</sup> El tipo de mercancía transportada determinará el tipo de buque (gasero, petrolero, granelero, pasaje, pasaje gran velocidad, transbordador de carga rodada, carguero de gran velocidad, unidad móvil de perforación mar adentro).

<sup>38</sup> Otros elementos a tener en cuenta son frecuencia de navegación (fletes y expectativa de vida útil de la embarcación), bandera, puertos base, tránsito y destino, formación y experiencia del DPA, etc.

