



## Informe técnico S-25/2013

# Abordaje entre la embarcación COS OTERO y el buque NOVO JUNDIÑA, ocurrido el 2 de enero de 2013 en el puerto de A Coaña, con resultado de hundimiento

### ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM, regulada por el artículo 265 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio. Sus funciones son:

1. Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.
2. Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

De acuerdo con el Real Decreto 800/2011, las investigaciones no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la CIAIM informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

La investigación recogida en este informe ha sido efectuada sin otro objeto fundamental que determinar las causas técnicas que pudieran haber producido los accidentes e incidentes marítimos y formular recomendaciones al objeto de mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros.

Por tanto, el uso de los resultados de la investigación con una finalidad distinta que la descrita queda condicionada, en todo caso, a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no debe prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente o incidente, pueda ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación vigente.

El uso que se haga de este informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros acciden-



## DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha elaborado a partir de las declaraciones de los testigos y de otros documentos. Las horas referidas a lo largo del informe son locales.



Figura 1. Localización del accidente

### Cronología de los hechos

El día 2 de enero de 2013, el buque pesquero (B/P) NOVO JUNDIÑA se encontraba atracado en el muelle de la lonja pesquera, en la dársena de Linares Rivas, en el puerto de A Coruña.

A las 17:50 horas la embarcación de tráfico interior (E/T) COS OTERO dio remolque al (B/P) NOVO JUNDIÑA y abandonó esta dársena con destino al muelle de combustible situado en la dársena de Oza.

A las 18:36 horas ambos buques tenían el pantalan de petroleros por el través de estribor. El remolque llevaba una velocidad aproximada de 2 nudos.

A las 19:10 horas ambos buques se encontraban en la dársena de Oza, frente al surtidor de combustible.

A las 19:15 horas la E/T COS OTERO se hallaba por la amura de estribor del pesquero. Tras largar el remolque, inició la maniobra de pasar a la banda de babor del pesquero para empujar. Al pasar por la proa del pesquero, en las maniobras de máquina avante y atrás, colisionó con el bulbo del pesquero, que tenía cierto movimiento avante.

Como consecuencia del golpe se produjo una vía de agua en el costado de babor de la E/T COS OTERO. El pesquero no sufrió daños. El patrón de la E/T COS OTERO puso en marcha las bombas de achique y se dirigió al muelle con objeto de amarrar el barco a los norays para evitar que la embarcación se hundiera del todo.

La E/T COS OTERO se hundió a pie de muelle a una profundidad aproximada de 6.0 m, sin que se pudiera completar la maniobra de amarre. Acudió en su ayuda la patrullera de la Guardia Civil GC M10, que regresaba de una misión de vigilancia, y conjuntamente con los amarradores del puerto desplegaron una barrera anticontaminación y ayudaron a recoger los restos del naufragio.

Al día siguiente el responsable de la empresa propietaria de la E/T COS OTERO presentó un plan de reflotamiento, que fue aceptado por la Capitanía Marítima procediéndose a su ejecución. Se izó la embarcación mediante una grúa y se taponó la vía de agua provisionalmente sobre el muelle, para trasladar la embarcación posteriormente a un varadero.



Figura 2. Puerto de A Coruña

\* \* \*



## DATOS OBJETIVOS

### Datos del buque y la embarcación

Los datos de buque y embarcación se incluyen en la tabla 1.

#### *E/T COS OTERO*

Según su Certificado de Navegabilidad, la E/T COS OTERO pertenece al Grupo III, Clase S. Esta división comprende los buques de servicios de puerto: remolcadores, lanchas, gabarras, dragas etc., que no salen a la mar.

En su Licencia de Navegación<sup>1</sup> consta un despacho del 6 de diciembre de 2012 para “*trafico interioría de A Coruña (Remolcador)*”, con dos tripulantes. No obstante, no consta qué tipo de remolque estaba facultado a realizar.

La E/T COS OTERO es propiedad de la empresa COMPAÑÍA DE OPERACIONES SUBMARINAS OTERO S.L., cuyo objeto social es “la reparación y mantenimiento de embarcaciones de todas clases, así como el servicio de salvamento y recuperación de barcos”. La empresa fue constituida en 1989 y está clasificada según el CNAE-2009 (Clasificación Nacional de Actividades Económicas) con el código 3315 - Reparación y Mantenimiento Naval.

#### *El buque de pesca NOVO JUNDIÑA*

El B/P NOVO JUNDIÑA es un buque pesquero, de arrastre que tiene licencia para faenar en las áreas Vb, VI, VII y VIIIa,b,d,e del CIEM (Consejo Internacional para la Explotación del Mar).

El buque es propiedad de la empresa ANGEL ARES VELASCO Y OTROS, C.B., siendo armado y operado por esta misma empresa.

Había sido despachado el día 23 de noviembre de 2012 con 12 tripulantes, saliendo de A Coruña para faenar en sus zonas de pesca según su licencia. El día 2 de enero de 2013 descargó en el puerto de A Coruña las capturas realizadas durante la marea. Después quedó a la espera en el muelle de la lonja para ser trasladado al muelle de combustible.



Figura 3. E/T COS OTERO



<sup>1</sup> Documento equivalente al Rol de Despacho y Navegación para embarcaciones de menos de 20 GT (artículo 6.4 de la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de buques).



**Tabla 1. Características principales de embarcación y buque**

	COS OTERO	NOVO JUNDIÑA
Nombre del buque/embarcación	COS OTERO	NOVO JUNDIÑA
País de bandera	España	España
Tipo	Trafico interior	Pesquero
Lugar de construcción	Palma de Mallorca	Burela (Lugo)
Astillero	MAJONI S.L.	ARMON BURELA S.A.
País de construcción	España	España
Año de construcción	1974	2001
Matrícula	5ª CO-2-8-91	3ª VI-5-7-01
Puerto de matrícula	A Coruña	Vigo
Material del casco	Madera	Acero
Eslora total	13,07 m	31,57 m
Manga	3,66 m	7,7 m
Puntal	1,72 m	5,7 m
Toneladas de Registro Bruto (TRB)	17,12	149,37
Arqueo bruto (GT)	Desconocido	262
Propulsión	Motor diésel con 206 kW de potencia máxima	Motor diésel con 397 kW de potencia máxima
Dotación mínima de seguridad	No existe resolución de dotación mínima de seguridad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 patrón de 1ª clase de pesca litoral</li> <li>• 2 patrones de 2ª clase de pesca litoral / patrón costero polivalente</li> <li>• 1 mecánico naval de 2ª clase</li> <li>• 1 contramaestre</li> <li>• 2 marineros</li> </ul>

### Pormenores del viaje

**Tabla 2. Pormenores del viaje**

	COS OTERO	NOVO JUNDIÑA
Embarcación / Buque	COS OTERO	NOVO JUNDIÑA
Puerto de salida	A Coruña	A Coruña
Puertos de escala	No aplicable	No aplicable
Puerto de llegada	A Coruña	A Coruña
Tipo de viaje	Remolque dentro de los límites del puerto	Remolcado
Carga	No aplicable	En lastre
Dotación	1 patrón portuario	1 tripulante, sin enrolar

**Información relativa al accidente marítimo**

Tabla 3. Información relativa al accidente marítimo		
Tipo de accidente	Abordaje	
Clasificación	Muy Grave	
Fecha	02/01/2013	
Hora	19:25 hora local	
Localización del accidente	43° 21,0' N; 008° 22,8' W	
Entorno exterior	Viento	NE fuerza 3 en la escala de Beaufort (7 a 10 nudos)
	Estado de la mar	Rizada
	Estado de la marea	Próxima a la pleamar. Altura aproximada de 3.6 m a la hora del accidente
	Visibilidad	Buena
Entorno interior	No aplicable	
Operación	Remolcando	
Tramo del viaje	Maniobra de atraque	
Lugar a bordo	Obra viva de babor, a media eslora	
Factores humanos	Exceso de confianza del patrón del remolcador	
Consecuencias	Hundimiento del remolcador	

**Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia**

Tabla 4. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia	
Organismos intervinientes	Capitanía Marítima de A Coruña Autoridad Portuaria de A Coruña Servicio Marítimo de la Guardia Civil
Medios utilizados	Patrullera GC-M10 de la Guardia Civil Barreras anticontaminación
Rapidez de reacción	Inmediata
Medidas adoptadas	Despliegue de barreras anticontaminación y recogida de restos del naufragio
Resultados obtenidos	Se previno la contaminación por combustible

\* \* \*



## ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

### Consideraciones previas

La E/T COS OTERO es una embarcación que habitualmente presta servicios de remolque en el puerto de A Coruña, dirigidos principalmente a buques pesqueros procedentes del caladero de Gran Sol, que voluntariamente los demandan. Cuando uno de estos buques llega al puerto de A Coruña atraca y queda a la espera para efectuar la descarga de las capturas, que se realiza en horario de lonja. Este servicio es utilizado por algunos armadores, particularmente los que realizan mareas largas (Gran Sol) a fin de dar descanso a sus tripulaciones, ya que disponen para ello de poco tiempo, alrededor de 48 horas según algunas fuentes, y en muchas ocasiones los tripulantes no residen en la localidad.

Una vez atracado la tripulación desembarca y deja el barco al armador, quien designa a un empleado de la compañía para que lo vigile.

Una vez el buque ha finalizado la descarga, el remolcador (la E/T COS OTERO) da el remolque y cambia al buque de muelle, bien para hacer combustible, para efectuar reparaciones, o simplemente para cambiarlo a un muelle de espera. Durante esta maniobra el buque está apagado, y a bordo únicamente se encuentra el mencionado empleado de la compañía.

En el caso del B/P NOVO JUNDIÑA este empleado no estaba enrolado en el buque, y estaba en posesión del título de patrón de pesca local para la provincia marítima de Vigo.

### Causas inmediatas del accidente

El accidente se produjo cuando la E/T COS OTERO pasaba por la proa del pesquero, tras ayudar a dar un cabo al muelle y se disponía a empujar al pesquero desde su costado de babor para atracarlo.

El abordaje se produjo a consecuencia de un error en la maniobra, al pasar la E/T COS OTERO debajo de la roda del pesquero sin percibirse de la existencia de su bulbo, golpeándolo en la maniobra de reviro con máquina y timón.

A este error contribuyó la escasez de medios humanos y técnicos, insuficientes para las maniobras descritas.

### Condiciones de seguridad de las maniobras y el remolque

La duración total de la operación de remol-



Figura 5. E/T COS OTERO remolcando al B/P NOVO JUNDIÑA por el puerto de A Coruña el día del accidente



Figura 6. Esquema de la Colisión entre el B/P NOVO JUNDIÑA y la E/T COS OTERO



que, desde que la E/T COS OTERO hizo firme el remolque hasta que lo largó en la dársena de Oza fue de 1 hora y 25 minutos, lo que permite estimar la velocidad media del remolque en torno a 1,6 nudos.

La ruta seguida por el remolque transcurrió a lo largo de 2,2 millas de las aguas portuarias de A Coruña, atravesando la dársena de Linares Rivas y las zonas de tránsito del complejo portuario. No se ha podido determinar exactamente la ruta que siguió el remolque.

El B/P NOVO JUNDIÑA, con arqueo bruto de 262 GT, llevaba solamente un tripulante cuya titulación no era suficiente para mandar el barco.

El patrón de la E/T COS OTERO estaba en posesión del título de Patrón Portuario, título que le facultaba para mandar buques de hasta 100 GT, dentro de los límites del puerto de A Coruña. En la práctica, el patrón de la E/T COS OTERO estaría a cargo del remolque, donde uno de los barcos sobrepasaba el arqueo limitado para su titulación.

El remolque no se realizó en condiciones de seguridad, dado que:

- En una situación de emergencia, la persona a bordo del buque remolcado no se encontraría capacitada para actuar con rapidez y enfrentarla con garantías. Por ejemplo, arrancar las máquinas y/o utilizar el equipo de fondeo.
- La Autoridad Portuaria no tenía constancia de que se estaba desarrollando un tráfico en el interior de sus aguas, que podía interferir con las operaciones normales del puerto.

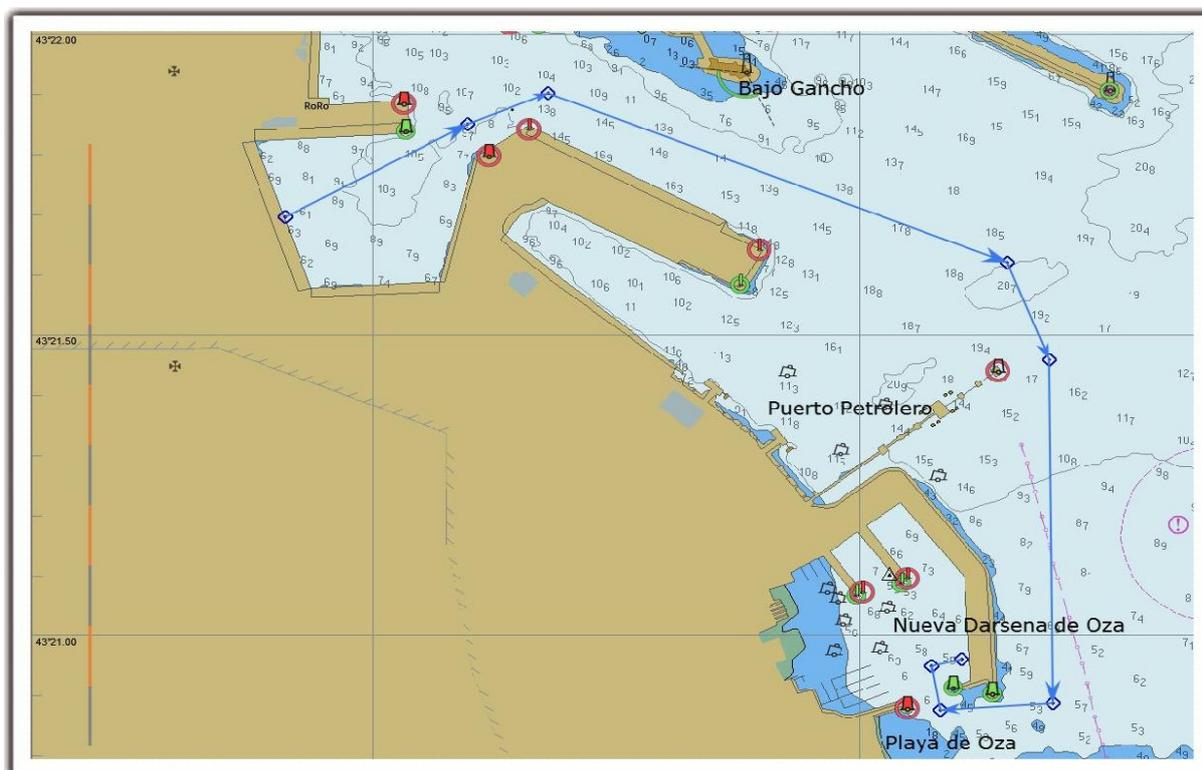


Figura 7. Representación de una ruta razonable a seguir por el remolque.



### Condiciones de prestación del servicio de remolque

El servicio prestado por la empresa COS OTERO S.L. a la empresa ANGEL ARES VELASCO Y OTROS, C.B. se realizaba de palabra sin que mediara ningún contrato escrito. El servicio era facturado después de su prestación a conveniencia de las partes, por periodos de tiempo o número de servicios. El recibo resultante constituía el justificante de haber realizado el servicio.

Este servicio se prestaba sin que la Autoridad Portuaria de A Coruña tuviera constancia de su prestación. Esta Autoridad Portuaria tampoco ha regulado este tipo de tráfico en el interior de las aguas portuarias, ni ha emitido ningún informe sobre el accidente.

A pesar de que puede ser discutible la naturaleza de la actividad que estaba realizando la E/T COS OTERO, a la luz de los artículos 104, 108, 109, 127, 138, 139 y 161 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como del artículo 60 del Reglamento de Explotación del puerto de A Coruña, parece desprenderse que dicha actividad debería haber estado regulada y supervisada por la Autoridad Portuaria de A Coruña (ver Anexo).

### Conclusiones

1. El accidente entre la E/T COS OTERO y el B/P NOVO JUNDIÑA se produjo por un exceso de confianza del patrón de la E/T COS OTERO y por la escasez de medios humanos y técnicos con los que contaba para realizar las maniobras de desatraque, remolque y atraque del pesquero.
2. La CIAIM considera que el servicio descrito, que incluye maniobras de desatraque, remolque y atraque de un buque de las dimensiones del mencionado pesquero por el puerto de A Coruña, constituye una práctica que conlleva riesgos, cuyo control no debería ser dejado al arbitrio de los participantes en la actividad, y debería estar regulada por las administraciones competentes.

\* \* \*



## RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A la Autoridad Portuaria de A Coruña y a la Capitanía Marítima de A Coruña:

1. Que regulen y controlen la actividad de desatraque, remolque y atraque de buques pesqueros en el interior de las aguas portuarias, para garantizar que esta actividad se realiza en condiciones adecuadas de seguridad.

\* \* \*



## ANEXO - NATURALEZA DEL SERVICIO DE REMOLQUE

El Título VI del TRLPEMM (Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante) regula los servicios prestados en los puertos de interés general, atribuyendo las competencias para promover la libre y leal competencia a Puertos del Estado, y a las Autoridades Portuarias en sus ámbitos territoriales de competencia. El artículo 104 define esos servicios.

TRLPEMM - Artículo 104. Servicios prestados en los puertos de interés general.

1. La actividad portuaria se desarrollará en un marco de libre y leal competencia entre los operadores de servicios en los puertos de interés general.

A tal efecto, corresponde a Puertos del Estado promover la competencia en el conjunto del sistema portuario y a las Autoridades Portuarias en sus propios ámbitos territorial y funcional.

2. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios en los puertos de interés general, en los términos establecidos en esta ley.
3. Los servicios se clasifican en:
  - a) Servicios generales.
  - b) Servicios portuarios.
  - c) Servicios comerciales.
  - d) Servicio de señalización marítima.

El Capítulo III regula los servicios portuarios, definiéndolos y clasificándolos en el artículo 108.

TRLPEMM - Artículo 108. Concepto y clases de servicios portuarios.

1. 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.
2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:
  - a) Servicios técnico-náuticos:
    1. Servicio de practicaaje.
    2. Servicio de remolque portuario.
    3. Servicio de amarre y desamarre.

### *El remolque como servicio portuario*

La misma ley define el servicio de remolque portuario:



TRLPEMM - Artículo 127. Definición y características del servicio de remolque portuario

1. Se entiende por servicio de remolque portuario aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.
2. Las Prescripciones Particulares del servicio contendrán las características técnicas exigibles a los remolcadores y los medios que deban incorporar para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

Según el TRLPEMM, para realizar la prestación de los servicios portuarios es preciso obtener una licencia de la Autoridad Portuaria:

TRLPEMM - Artículo 109. Régimen de prestación de los servicios portuarios y título habilitante.

1. La prestación de los servicios portuarios se llevará a cabo por la iniciativa privada, rigiéndose por el principio de libre concurrencia, con las excepciones establecidas en esta ley.
2. La prestación de los servicios portuarios requerirá la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria, la cual solo puede otorgarse previa aprobación del correspondiente Pliego Regulador y Prescripciones Particulares del servicio correspondiente.

La licencia no otorgará el derecho a prestar el servicio en exclusiva.

La licencia se otorgará con carácter reglado, previa acreditación del cumplimiento por el solicitante de las condiciones y requisitos previstos en esta ley, y en las prescripciones particulares del servicio. No obstante, cuando esté limitado el número de prestadores, las licencias se otorgarán por concurso. Las convocatorias de estos concursos y su adjudicación se publicarán, cuando fuera exigible, en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

En la memoria anual del Puerto de A Coruña correspondiente al año 2011, en el apartado 2.3 sobre servicios indirectos (técnico-náuticos), figura como prestatario del servicio de remolque portuario, la empresa SERTOSA NORTE S. L. En el apartado 2.6.2 de la citada memoria figuran como medios disponibles 7 remolcadores: 6 remolcadores propiedad de SERTOSA NORTE S. L. y la E/T COS OTERO, propiedad de COS OTERO S.L.

No obstante, se ha encontrado que la E/T COS OTERO no cumple con las características técnicas especificadas en las “PRESCRIPCIONES PARTICULARES DEL SERVICIO PORTUARIO BÁSICO DE REMOLQUE DE BUQUES EN EL PUERTO DE A CORUÑA” aprobadas por el Consejo de Administración del Puerto de A Coruña, en sesión del 16 de diciembre de 2009.

Además, el buque remolcado no disponía de propulsión ni de capacidad de maniobra. Por todo ello el servicio que estaba realizando la E/T COS OTERO, remolcando al B/P NOVO JUNDIÑA, no era un servicio de remolque portuario.

Si este servicio, por tanto, no tiene carácter de servicio portuario, hay que entender que es un servicio comercial según el artículo 104.3.c) del TRLPEMM.



### *El remolque como servicio comercial*

Los servicios comerciales están regulados en el TRLPEMM, por el Capítulo V del Título VI, definiéndolos en su art. 138 y estableciendo un régimen de prestación del servicio en el artículo 139:

#### TRLPEMM - Artículo 138. Definición y régimen de aplicación

1. A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.

(...)

#### TRLPEMM - Artículo 139. Régimen de prestación de servicios comerciales y otras actividades

1. Los servicios comerciales se prestarán en régimen de concurrencia.  
Los organismos públicos portuarios adoptarán medidas encaminadas a promover la competencia en la prestación de los mismos.
2. La prestación de servicios comerciales y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria. El plazo de vigencia de dicha autorización será el que se determine en el título correspondiente. (...)
3. Asimismo, la prestación de los mismos, deberá ajustarse a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, en su caso, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación.

(...)

6. Los títulos habilitantes para la prestación de servicios comerciales deberán incluir, al menos, los siguientes contenidos:
  - a) Objeto del servicio o de la actividad.
  - b) Plazo de otorgamiento.
  - c) Garantías que deban constituirse, incluidas las necesarias para cubrir posibles riesgos medioambientales.
  - d) Condiciones y medios para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio o actividad, así como su compatibilidad con el funcionamiento operativo del puerto.
  - e) Tasa de actividad que corresponda.

(...)

Para terminar con este apartado se ha de referir que la actividad de remolque se estaba ejecutando en plena “zona de servicio”<sup>2</sup> del puerto de A Coruña.

En el Reglamento de Policía y Control del puerto de A Coruña, existe la prohibición de ejercer actividades comerciales sin la debida autorización:

<sup>2</sup> Véase el artículo 69 del TRLPEMM, sobre delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.



Reglamento de Policía y Control del Puerto de A Coruña. Artículo 60. - Actividades industriales o comerciales

El ejercicio de actividades industriales o comerciales en la zona portuaria, deberá ser autorizado por el Ministerio de Obras Públicas o por la Junta del Puerto, según proceda sin que puedan ejercer actividades de esa clase en la Zona de Servicio del Puerto quienes carezcan de la citada autorización.

#### *Otros tipos de remolque*

##### *Remolque como transporte*

Puede darse el caso en que sea preciso mover una gabarra, un barco que no pueda moverse por sus propios medios u otro artefacto desprovisto de propulsión por causas legales o técnicas y necesite de un remolcador para efectuar este movimiento. En tal caso se celebraría entre las partes un contrato de remolque.

En el caso analizado en aguas portuarias, tras descartar que se trate de un servicio de remolque portuario como se indica en un apartado anterior, se trataría de un servicio comercial que necesitaría de una autorización previa de la Autoridad Portuaria con las condiciones de seguridad que debería informar la Capitanía Marítima.

##### *Remolque como “auxilio”*

El objeto social de la empresa COS OTERO S.L. es “la reparación y mantenimiento de embarcaciones de todas clases, así como el servicio de salvamento y recuperación de barcos”.

Por tanto, no cabría identificar bajo este epígrafe la actividad realizada por E/T COS OTERO, ya que el B/P NOVO JUNDIÑA no se encontraba en peligro o en estado de necesidad, por lo que el remolque no se podía considerar como “auxilio”. Además, el remolque se realizó dentro del puerto.

##### *Conclusiones del presente anexo*

A la luz de los apartados anteriores la CIAIM opina que el servicio prestado por la E/T COS OTERO al B/P NOVO JUNDIÑA es un servicio comercial, regulado por el artículo 139 del TRLPEMM, y por tanto precisaba de una autorización de la Autoridad Portuaria, quien debería establecer las condiciones y medios para garantizar la seguridad del servicio.

Dado el carácter náutico de servicio prestado, dichas condiciones deberían ser establecidas por informe vinculante de la Capitanía Marítima de A Coruña.

\* \* \*