

TRANSPORTE MARÍTIMO *

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Seguridad marítima. 2. Seguridad marítima y protección del medio marino. 3. Salvamento marítimo. 4. Transporte marítimo. 5. Embarcaciones de recreo. II. Comunitaria: 1. Normas legales. 2. Trámites legislativos. 3. Otros documentos.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Transporte marítimo. 2. Laboral marítimo. II. Comentarios de jurisprudencia: 1. «Comienzo del tiempo de plancha (o estadía). La visión inglesa y alemana del “port charter” y “berth charter”», por Tatiana Arroyo Vendrell.—D. CONVENIOS E INSTRUMENTOS INTERNACIONALES: I. Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. II. Organización Internacional del Trabajo: 1. Documentos. 2. Ratificaciones de Convenios y Recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo.—E. PÓLIZAS.

A. NOTICIAS

1. Caso «Prestige»: desestimada la apelación del Reino de España contra la sociedad de clasificación

La Corte de Apelación de los Estados Unidos, segundo circuito, de Nueva York, mediante sentencia de 29 de agosto de 2012, ha desestimado el recurso de apelación presentado por el Reino de España contra «American Bureau Shipping» (en adelante, «ABS»), sociedad de clasificación del petrolero «Prestige», y sus filiales. La reclamación consistía en más de 1.000 millones de dólares por daños causados a raíz del hundimiento del petrolero delante de la costa noroeste de España en noviembre de 2002.

La sentencia de apelación indica que el Reino de España alegaba que, como otras naciones, no tenía la posibilidad de inspeccionar la naveabilidad de cada buque que navega por sus aguas y, por ello, confiaba esta cuestión a las sociedades de clasificación. El demandante señalaba que las sociedades de clasificación, como ABS, asumían no sólo una obligación frente al naviero, sino también una responsabilidad extracontractual frente a los Estados ribereños en caso de no llevar a cabo adecuadamente las revisiones de los buques clasificados.

Sin embargo, la Corte de Apelación considera que, a la vista de las pruebas presentadas, el Reino de España no ha acreditado suficientemente el incumplimiento de ninguna obligación que ABS pudiese asumir frente a España y, en consecuencia, no hace responsable a esta sociedad de clasificación de los daños sufridos por el Reino de España con ocasión del hundimiento del «Prestige». La Corte de Apelación confirma así la sentencia recaída por el tribunal de Distrito en el mismo sentido.

* Coordinan esta sección: M. ALBA FERNÁNDEZ (*M. A. F.*) y F. J. ARIAS VARONA (*F. J. A. V.*).

Colaboran en este número: T. ARROYO VENDRELL (*T. A. V.*), O. FOTINOPOLOU BASURKO (*O. F. B.*), E. SIERRA NOGUERO (*E. S. N.*), M.ª ZAMBONINO PULITO (*M. Z. P.*), M. ZUBIRI SALINAS (*M. Z. S.*) e I. ZURUTUZA ARIGITA (*I. Z. A.*).

Según informa Rajesh Joshi, en *Lloyd's List*, en su edición de 31 de agosto de 2012, ambas partes habrían gastado más de 100 millones de dólares en defensa jurídica, por lo que ya es conocida como la más grande demanda de la historia marítima (*E. S. N.*).

2. Introducción acelerada de las normas sobre la prohibición de abanderamiento y navegación de petroleros de casco único

A raíz del hundimiento del petrolero «Erika» se aprobó el Reglamento (CE) 417/2002, de 18 de febrero, para introducir la exigencia del doble casco en los petroleros. Este reglamento ha sido posteriormente enmendado y, ahora, el Reglamento (UE) 530/2012, de 13 de junio, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, constituye el texto refundido de esta normativa.

De acuerdo con la Exposición de motivos del Reglamento (UE) 530/2012, las estadísticas sobre la antigüedad de los buques y accidentes revelan el mayor riesgo vinculado a los buques más antiguos. Indica que «está reconocido internacionalmente que la adopción de las enmiendas de 1992 a MARPOL 73/78, en virtud de las cuales se exige la aplicación de las normas de doble casco o de diseño equivalente a los petroleros existentes al alcanzar una cierta antigüedad, proporcionará un mayor grado de protección contra la contaminación accidental por petróleo en caso de abordaje o varada». Dichas enmiendas al Convenio Internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques, modificado por su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78), adoptadas por la OMI el 6 de marzo de 1992, imponían el requisito del doble casco a todos los petroleros entregados a partir del 6 de julio de 1996 y establecían un programa de retirada progresiva para los petroleros de casco único entregados antes de dicha fecha que culminaría no más tarde de 2026, o incluso antes según el tipo de buques.

El objetivo del Reglamento (UE) 530/2012 es establecer un programa de introducción acelerada de las normas de doble casco o de diseño equivalente de MARPOL 73/78 para los petroleros de casco único y prohibir el transporte, con origen o destino en los puertos de los Estados miembros, de petróleos pesados en petroleros de casco único (art. 1 Reglamento 530/2012).

El Reglamento (UE) 530/2012 se aplica, en particular, a los petroleros de peso muerto igual o superior a 5.000 toneladas, tanto si enarbolan un pabellón de un Estado miembro, como de terceros si acceden o salen del puerto o terminal costero bajo la jurisdicción de un Estado miembro (art. 2 Reglamento 530/2012). Así, ningún petrolero será autorizado a navegar con el pabellón de un Estado miembro ni se permitirá que accedan a puertos o terminales no costeros sometidos a la jurisdicción de los Estados miembros, con independencia del pabellón que enarbolen, salvo que sean petroleros de doble casco.

Sin embargo, hay una importante excepción para los petroleros que cumplan determinadas disposiciones especiales del MARPOL 73/78 (categoría 2, según definía el art. 3.5 del mismo Reglamento 530/2012) y los petroleros que tengan entre 5.000 y menos de 20.000 toneladas de peso muerto (categoría 3). Aquellos de estos bu-

ques que únicamente dispongan de un doble fondo o de un forro doble no utilizado para el transporte de petróleo y que se extienda a lo largo de todo el tanque de carga o de espacios en el doble casco no utilizados para el transporte de petróleo y que se extiendan a lo largo de todo el tanque de carga, pero que no satisfagan los requisitos para una exención de las disposiciones de la Regla 20(1.3) del anexo I de MARPOL 73/78, podrán seguir operando siempre que a ese respecto no se supere en 2015 el aniversario de la entrega del buque ni el día en que el buque —a contar a partir de su día de entrega— alcance una antigüedad de veinticinco años, debiéndose considerar a este respecto la fecha más temprana de ambas (art. 4.2 Reglamento 530/2012).

Los petroleros de casco único que se utilicen exclusivamente en los puertos y para la navegación interior pueden quedar excluidos de la prohibición de enarbolar el pabellón de un Estado miembro o de acceder o salir de puertos o terminales bajo la jurisdicción de un Estado miembro si han sido debidamente autorizados (art. 4.4 Reglamento 530/2012).

En relación a los buques petroleros con un peso muerto inferior a 5.000 toneladas, quedan fuera del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 530/2012, también con una excepción. Aquellos petroleros de peso muerto igual o superior a 600 toneladas quedan afectos a la misma prohibición de abanderamiento en un Estado miembro y de acceso o salida a aguas jurisdiccionales de un Estado miembro a condición de que transporten petróleos pesados (según definición del art. 3.12 del mismo Reglamento 530/2012).

No obstante lo anterior, las autoridades competentes de un Estado miembro podrán, en circunstancias excepcionales y de acuerdo con las disposiciones de Derecho interno, autorizar que arribe a puertos o terminales no costeros sometidos a la jurisdicción de dicho Estado miembro o que salga de los mismos o ancle en una zona sometida a la jurisdicción de dicho Estado miembro: *a) el petrolero en dificultades que busque un lugar de refugio, y b) el petrolero que no transporte carga y se dirija a un puerto para su reparación* (art. 8 Reglamento 530/2012) (*E. S. N.*).

3. Piratería: la OMI adopta medidas para las compañías de seguridad marítima privada armada a bordo de buques

El incremento de peligros vinculados a la piratería en las costas delante de Somalia y otras áreas del mundo ha planteado la legalidad de contratar seguridad privada a bordo. Algunos países lo han admitido expresamente para los buques que enarbolan su bandera y algunas navieras ya recurren a estos servicios.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI ha aprobado en su 90.^º periodo de sesiones, de 16 a 25 de mayo de 2012, una serie de medidas provisionales a seguir por las compañías de seguridad privadas contratadas para prestar servicios de defensa armada a bordo. La OMI contempla que estas compañías estén debidamente acreditadas conforme a los estándares nacionales e internacionales vigentes en el lugar donde están establecidas, así como la implementación de procedimientos de seguridad que cumplan con todas las exigencias legales (*E. S. N.*).

4. La OMI adopta medidas de prevención de riesgos de buques de pasaje a la vista del accidente del «Costa Concordia»

La OMI informa de las medidas adoptadas en su seno a consecuencia del accidente del «Costa Concordia» en enero de 2012. Su Comité de Seguridad Marítima, en Resolución también adoptada en su 90.^º periodo de sesiones, invita a los Estados a recomendar a las compañías de buques de pasaje a llevar a cabo voluntariamente y con la mayor urgencia y eficiencia posibles una revisión de las medidas de seguridad de los buques que operen.

Esta revisión ha de tomar en consideración las medidas adoptadas en una circular del propio Comité de Seguridad Marítima. Son las siguientes: equipar chalecos salvavidas adicionales, que puedan estar fácilmente disponibles en los espacios públicos, lugares de reunión, en cubierta y en los botes salvavidas, de modo que en caso de emergencia los pasajeros no han de volver a sus camarotes para recoger su chaleco; revisar la adecuación de los sistemas de difusión y comunicación de instrucciones de emergencia a bordo; pasar revista de los pasajeros embarcados antes de la partida de cada puerto de embarque si la duración es de veinticuatro horas o más; limitar el acceso al puente de mando al personal autorizado durante las maniobras o en situaciones en que se requiere una mayor vigilancia (por ejemplo, llegada/partida del puerto, momentos de mucho tráfico, pobre visibilidad, etc.); y, asegurarse que el plan de viaje del buque tiene en cuenta la guía de la OMI sobre plan de viaje y, en su caso, la guía sobre plan de viaje para buques de pasaje que operan en áreas remotas.

El Comité de Seguridad Marítima, en el mismo periodo de sesiones, adoptó varias enmiendas en el Convenio SOLAS, que se esperan que entren en vigor el 1 de enero de 2014. Entre ellas, se encuentra la introducción del requisito obligatorio para los nuevos buques de pasajeros de sistemas a bordo o en tierra que permitan el suministro de información operativa al capitán para el retorno seguro a puerto después de un accidente con inundación (regla II-1/8-1).

En la misma sesión, el Comité de Seguridad Marítima también aprobó un borrador de enmienda del convenio SOLAS (nueva regla III/17-1) para exigir que los buques dispongan de planes y procedimientos para recoger a las personas del agua, para su adopción en la próxima sesión (E. S. N.).

5. Propuesta de revisión de los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 al Convenio sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos de 1976

La Organización Marítima Internacional ha hecho público que el Comité Legal de la OMI acordó la Resolución LEG 5(99), de 19 de abril de 2012, sobre el incremento de los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 al Convenio sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos de 1976. El Comité Legal ha advertido que, teniendo en cuenta la experiencia de incidentes anteriores, así como

la inflación, los límites fijados en el Protocolo de 1996 se han revelado en los últimos años como inadecuados para cubrir el coste de las reclamaciones, especialmente de aquellos resultados de incidentes de vertido de combustible.

De acuerdo con el art. 8(7) del Protocolo de 1996, las enmiendas en los límites de responsabilidad deben considerarse aceptadas al final del periodo de dieciocho meses desde la fecha de la notificación, salvo que antes de esta fecha al menos una cuarta parte de los Estados contratantes en la fecha de adopción de las enmiendas hayan comunicado al Secretario General de la OMI que no las aceptan. Conforme al art. 8(8) del mismo Protocolo de 1996, las enmiendas consideradas así aceptadas entrarán en vigor dieciocho meses después de su aceptación. Por tanto, la OMI señala que estos nuevos límites deberían entrar en vigor a los treinta y seis meses de la fecha de notificación de su adopción, de acuerdo con el procedimiento de aceptación tácita, por lo que la OMI prevé que tendrá lugar el 8 de junio de 2015.

Debe matizarse que el incremento afecta a las reclamaciones por muerte o heridas personales y reclamaciones patrimoniales (como daños a otros buques, muelles, etc.) recogidas en el art. 3 del Protocolo. Sin embargo, no se prevé el aumento de los límites especiales previstos para la reclamación del pasajero del art. 4 del citado Protocolo (*E. S. N.*).

6. Másters Universitarios y Posgrados en Derecho marítimo para el curso 2012-2013

Como en años anteriores, se han puesto en marcha estudios de posgrado universitario especializados en Derecho marítimo en algunas Universidades e instituciones españolas. Sin ánimo exhaustivo, hacemos referencia a las siguientes: la Universidad Politécnica de Cataluña ofrece la 15.^a edición del Máster en Derecho y negocio marítimo y gestión portuaria (*shipping business*). Para más información puede consultarse la página web *formaciopermanent.upc.edu*. La Universidad Pontificia de Comillas y el Instituto Marítimo Español ofrecen la 29.^a edición del Programa Máster en Negocio y Derecho marítimo (*ime.es* y *upcomillas.es*). La Universidad Internacional de Cataluña oferta el Máster en Comercio Internacional, Negocio Marítimo y Transporte (*uic.es*). La Universidad de Cádiz publicita el Máster universitario en gestión portuaria y logística (*uca.es*). Los estudios de Doctorado en Derecho privado de la Universidad Autónoma de Barcelona incluyen el Derecho marítimo entre las principales líneas de investigación doctoral (*uab.es*) (*E. S. N.*).

B. LEGISLACIÓN

I. NACIONAL

1. Seguridad marítima

Enmiendas de 3 de diciembre 2010, al Convenio Internacional sobre seguridad de los contenedores (CSC) 1972.