

# *Revista de Derecho del Transporte*

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

*Rdt · 2013 · N.º 12*

 Marcial  
Pons

  
EUSKO JAURLARITZA  
GOBIERNO VASCO  
INGURUMEN ETA LURRALDE  
POLITIKA BAILA  
Itasua Arduratutako Erkarte  
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE  
Y POLÍTICA TERRITORIAL  
Escuela de Administración Marítima

interior y de defensa de los consumidores en la contratación de viajes combinados», *Revista de Derecho Mercantil*, Madrid, ISSN 0210-0797, núm. 288, abril-junio 2013, pp. 89 y ss.

El desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y de la comunicación (TIC) ha provocado, junto a otros factores, importantes cambios en el sector de la contratación de servicios turísticos. En este contexto, reivindica la autora un marco jurídico que ofrezca seguridad jurídica y sea adecuado para la protección de los consumidores y usuarios europeos como para la consolidación de un mercado interior electrónico. En esta línea, analiza la regulación aplicable al «consumidor de servicios turísticos contratados por medios electrónicos» [en especial, el RDL 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, y su Libro Cuarto —Viajes combinados— y la Ley 34/2002, de 11 de julio, de Ley de Servicios de la Sociedad de la Información del Comercio Electrónico, así como cierta regulación comunitaria, como el Reglamento (CE) 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las relaciones contractuales], acompañada de distintos pronunciamientos de la jurisprudencia al respecto. Parte para ello tanto de su condición de consumidor como de los elementos del contrato de viaje combinado en particular, y analiza algunas cuestiones problemáticas derivadas de la contratación electrónica: la validez legal de los documentos comerciales electrónicos, los problemas de identificación del carácter de la naturaleza de con quien contrata (agencia *on-line*, portal, central de reservas, etc., con sus distintas responsabilidades) por parte del consumidor, la determinación de la jurisdicción a la que se someten las cuestiones contenciosas, el contenido obligatorio del contrato y la información contractual, etc. (I. V. P.).

## TRANSPORTE MARÍTIMO\*

**SUMARIO:** A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Construcción naval. 2. Puertos estatales y autonómicos. 3. Seguridad marítima. 4. Seguridad marítima y protección del medio marino. 5. Servicios portuarios. 6. Transporte marítimo. 7. Laboral marítimo. II. Comunitaria: 1. Normas legales. 2. Otros documentos.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Transporte marítimo. 2. Laboral marítimo.—D. CONVENIOS E INSTRUMENTOS INTERNACIONALES: I. Organización Internacional del Trabajo. II. Transporte Marítimo.

### A. NOTICIAS

#### Después del «Deepwater Horizon»: la prevención comunitaria de accidentes marítimos de plataformas de gas y petrolíferas

El *Diario Oficial de la Unión Europea*, en su núm. L178/66, de 28 de junio de 2013, publica la Directiva 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de junio de 2013, sobre la seguridad de las operaciones relativas al petróleo y al gas mar adentro, y que modifica la Directiva 2004/35/CE.

La Exposición de motivos de la Directiva 2013/30/UE recuerda que los accidentes graves conexos con operaciones relacionadas con estas sustancias pueden tener consecuencias devastadoras e irreversibles para el medio marino costero, además de importantes efectos negativos en las economías costeras (apdo. 4). Señala también que determinados accidentes, particularmente el acaecido en el Golfo de México en 2010, han incrementado la conciencia que la población tiene de los riesgos que presentan las operaciones relacionadas con el gas y el petróleo mar adentro (apdo. 5).

La Exposición de motivos añade que, en esta materia, ya hay buenas prácticas regulatorias nacionales, si bien no se aplican de manera coherente en toda la Unión y ningún país ha incorporado en su legislación todo el conjunto de buenas prácticas regulatorias destinadas a prevenir los accidentes graves en el mar adentro o a limitar sus consecuencias para la vida y la salud humanas y el medio ambiente (apdo. 17).

En cuanto al contenido de la Directiva 2013/30/UE, se estructura en el Capítulo I con disposiciones preliminares (incluye el objetivo de fijar los requisitos mínimos para evitar accidentes y un apartado de definiciones); el Capítulo II con normas para la prevención de los accidentes (con obligaciones impuestas a los Estados cuyos

\* Coordinan esta Sección: M. ALBA FERNÁNDEZ (M. A. F., Univ. Carlos III de Madrid) y F. J. ARIAS VARONA (F. J. A. V., Univ. Rey Juan Carlos).

Colaboran en esta Sección: O. FOTINOPOULOU BASURKO (O. F. B., Univ. del País Vasco), E. SIERRA NOGUERO (E. S. N., Univ. Autónoma de Barcelona), M.ª E. TEJEIRO LILLO (M. E. T. L., Univ. de Cádiz), M. ZUBIRI SALINAS (M. Z. S., Univ. de Zaragoza), I. ZURUTUZA ARIGITA (I. Z. A., Univ. Pública de Navarra), T. ARROYO VENDRELL (T. A. V., Univ. Carlos III de Madrid) y J. P. RODRÍGUEZ DELGADO (J. P. R. D., Univ. Carlos III de Madrid).

operadores realicen estas actividades); el Capítulo III con normas sobre preparación de las operaciones con gas y petróleo mar adentro (por ejemplo, los documentos con los que ha de contar el operador y deben ser supervisados por el Estado competente); el Capítulo IV, sobre políticas de prevención (con nuevas obligaciones de supervisión a cargo del Estado competente sobre el operador); el Capítulo V, sobre transparencia e intercambio de información; el Capítulo VI, sobre cooperación entre los Estados miembros; el Capítulo VII con normas de preparación y respuesta ante situaciones de emergencia; y el Capítulo VIII, sobre los accidentes que tengan efectos transfronterizos (con obligaciones de información y colaboración a cargo de aquel Estado en cuya jurisdicción ha ocurrido el accidente con los otros Estados potencialmente afectados (E. S. N.).

### Renovación del Acuerdo de liberalización del transporte marítimo entre Europa y China

El *Boletín Oficial del Estado*, en su número de 25 de marzo de 2013, publica el acuerdo sobre transporte marítimo entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por un lado, y el Gobierno de la República Popular de China, por otro lado, hecho en Bruselas el 6 de diciembre de 2002. El presente Acuerdo se aplica en los territorios en que se aplica el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea y en el territorio de China (art. 12). En particular, son suscriptores Bélgica, Dinamarca, Alemania, Grecia, España, Francia, Irlanda, Luxemburgo, Holanda, Austria, Portugal, Finlandia, Suecia y el Reino Unido e Irlanda del Norte.

El Acuerdo entró en vigor con carácter general y para España el 1 de marzo de 2008, con una duración de cinco años, con un sistema de renovación anual tácita (art. 15).

El Acuerdo tiene por objeto mejorar las condiciones de las operaciones de transporte marítimo de mercancías con origen y destino en China y en la Comunidad, así como entre China y la Comunidad, por una parte, y terceros países, por otra, en beneficio de los operadores económicos de las partes. Se funda en los principios de libre prestación de servicios marítimos y de libre acceso tanto a las cargas como a las rutas entre terceros países, acceso sin restricciones a los puertos y servicios auxiliares, acceso libre y trato no discriminatorio tanto a lo referido al uso de dichos puertos y servicios como a la presencia comercial. Por otra parte, incluye todos los aspectos del servicio de puerta a puerta (art. 1).

El presente Acuerdo se aplica al transporte marítimo internacional y a los servicios logísticos entre puertos de China y de los Estados miembros de la Comunidad. También se aplica a las rutas entre terceros países y al movimiento de equipos tales como contenedores vacíos entre puertos chinos o entre puertos de un Estado miembro de la Comunidad. No se aplica al transporte nacional de cabotaje en China o en un Estado miembro de la Comunidad. Tampoco afecta a los acuerdos marítimos bilaterales celebrados entre China y alguno de los Estados de la Comunidad Europeas sobre cuestiones que queden fuera del ámbito del presente acuerdo (art. 2).

El Acuerdo incluye definiciones de transporte marítimo internacional de mercancías y de servicios logísticos, las operaciones multimodales de transporte, los servi-

cios de las agencias marítimas, los servicios de expedición de mercancías, compañía naviera, filial, sucursal, oficina de representación y buque (art. 3) (E. S. N.).

### Adaptación de las normas comunitarias sobre el control de los buques por el Estado de puerto al Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006

El *Diario Oficial de la Unión Europea*, en su núm. L 218, de 14 de septiembre de 2013, publica la Directiva 2013/38/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto, por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

La finalidad esencial de las enmiendas es adaptarse a las normas contenidas en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 (CTM 2006), en vigor de forma general y para España desde el 20 de agosto de 2013.

Entre otras modificaciones en la Directiva sobre el control del Estado de puerto, los Estados deben aceptar el «certificado de trabajo marítimo» y la «declaración de cumplimiento de trabajo marítimo» como pruebas *prima facie* del cumplimiento de los requisitos del CTM 2006 (art. 2 de la Directiva 2009/16/CE enmendado).

También se incluye un nuevo precepto referido a la tramitación de quejas presentadas en tierra y relacionadas con los asuntos de los que trata el CTM 2006 (nuevo art. 18 bis de la Directiva 2009/16/CE).

Además, se atribuyen a la Comisión Europea competencias de ejecución a fin de aplicar una metodología para la consideración de parámetros de riesgo genérico particularmente en relación con los criterios del Estado de abanderamiento y los criterios del historial de la compañía previstos en las mismas (art. 10.3 de la Directiva 2009/16/CE enmendado). La finalidad es garantizar la aplicación uniforme de la Directiva 2009/16/CE (E. S. N.).

### Enmiendas al Convenio MARPOL para la mejora de la eficiencia energética de los buques

El *Boletín Oficial del Estado*, en su número de 8 de agosto de 2013, publica las enmiendas de 2011 al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL). Las enmiendas fueron adoptadas por el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI en su Resolución 203(62) de 15 de julio de 2011. En virtud del procedimiento de aceptación tácita de las enmiendas, establecido en el art. 16.2.g)ii) del Convenio MARPOL, las presentes enmiendas entraron en vigor de forma general y para España el 1 de enero de 2013.

De acuerdo con la Exposición de motivos de las enmiendas, se incluyen reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL. Consisten en un conjunto de normas de funcionamiento técnico que se traducirían



en una reducción de las emisiones de todas las sustancias procedentes del fueloil y de su proceso de combustión, incluidas aquellas ya reguladas por el Anexo VI.

La Exposición de motivos de las enmiendas reconoce también que su adopción de ninguna manera prejuzga las negociaciones mantenidas en otros foros internacionales, como la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, ni influye en las posturas de los países que participan en estas negociaciones (E. S. N.).

### **Próxima entrada en vigor del Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar**

La Organización Marítima Internacional (OMI) informa en su página web que el Convenio de Atenas sobre el transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974, tal y como ha sido modificado por el Protocolo de 2002, entrará en vigor el próximo 23 de abril de 2014.

El Protocolo de 2002 aumenta los límites de responsabilidad en caso de muerte o lesiones personales de un pasajero de un buque y, además, prevé un sistema de aceptación tácita para incrementar los límites de responsabilidad. También introduce el seguro obligatorio de responsabilidad civil del transportista, así como otros mecanismos para que los pasajeros sean compensados.

La Unión Europea se adhirió mediante decisión de 12 de diciembre de 2011 como organización regional al Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974. Este Protocolo fue el primero de los auspiciados por la OMI que permite su firma por las organizaciones regionales de integración económica que estén constituidas por Estados soberanos (art. 19 del Protocolo). La decisión de la Unión Europea de adherirse al Protocolo impone también a los Estados miembros que adoptasen las medidas necesarias para el depósito de sus instrumentos de ratificación al mismo en un plazo razonable y, en lo posible, no más tarde del 31 de diciembre de 2011 (art. 4 de la Decisión). En las estadísticas de la OMI, sólo constan las ratificaciones de algunos Estados comunitarios (Bélgica, Dinamarca, Letonia y Holanda). Del resto de países, entre ellos España, no hay constancia de que se haya depositado el instrumento de ratificación.

El Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 ha sido ratificado por los países comunitarios citados, más Albania, Belice, Palaos, San Cristóbal y Nieves, Serbia y Siria (E. S. N.).

### **La implementación de las Convenciones de la OMI: tema del día marítimo mundial en 2014**

El Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI) ha presentado una propuesta al Secretario General de esta organización, Sr. Koji Sekimizu, para que el tema del día marítimo mundial de 2014 lleve por título: «Convenciones de la

OMI: efectiva implementación». En su discurso al Consejo de la OMI, en su reunión 110.<sup>a</sup> en Londres, el Secretario General de la OMI ha señalado que en el marco de esta organización se han adoptado 53 convenciones internacionales, sobre temas de seguridad, medioambientales, responsabilidad y compensación y otros temas. Sin embargo, ha recordado también que la adopción es el primer paso del proceso, si bien es preceptivo que, para que sea efectiva, debe entrar en vigor. En particular, el secretario general de la OMI manifestó su preocupación por la lentitud del proceso de ratificación e implementación de algunas de las convenciones medioambientales adoptadas por la OMI.

Un ejemplo de las dificultades vinculadas a la puesta en vigor de Convenios auspiciados por la OMI es el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización por daños en relación con el transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (Convenio SNP, o HNS en inglés). El Protocolo de 2010, con cambios sobre el texto original del Convenio de 1996 para facilitar su implementación, no ha logrado el número necesario de ratificaciones todavía.

Tampoco ha entrado en vigor por falta del número necesario de Estados parte el Convenio internacional de remoción de pecios de 2007.

Otro ejemplo es el Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques hecho en Hong Kong en 2009. Cuatro años después de su adopción, en 2013, ha recibido su primera ratificación por parte de Noruega.

En 2013, Noruega también ha sido el primero y de momento único Estado que ha ratificado el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 para la implementación de las disposiciones del Protocolo de 1993 relativo a la Convención internacional para la seguridad de los buques pesqueros de 1977 (E. S. N.).

### **Propuesta de guía de la OMI para la gestión frente a delitos cometidos en buques**

El Comité Legal de la OMI, en su 100.<sup>a</sup> sesión de 15 a 19 de abril de 2013, ha aprobado un borrador de guía para la preservación y recolección de pruebas relativas a la comisión de delitos graves a bordo de los buques, o tras la desaparición de una persona a bordo, y sobre el cuidado espiritual y médico de las víctimas. La finalidad de la guía es establecer los pasos a seguir, especialmente a cargo del capitán del buque, hasta que autoridades competentes se hagan cargo de la investigación.

La propuesta será presentada a la Asamblea de la OMI, en su 28.<sup>a</sup> sesión, en noviembre de 2013, para su posible adopción (E. S. N.).

### **Bases de datos con sentencias judiciales contra piratas marítimos**

El Instituto Interregional de las Naciones Unidas para la investigación sobre la delincuencia y la justicia (UNICRI, por su acrónimo en inglés) es uno de los institutos que integran la red del Programa de la Organización de las Naciones Unidas



en materia de prevención del delito y justicia penal. UNICRI, junto con la OMI, ha creado una base de datos con decisiones judiciales relacionadas con la piratería en las costas de Somalia. La Secretaría General de la OMI invita a los Estados a suministrar información adicional. De momento, en la página web de UNICRI (<http://unicri.it/topics/piracy/database/>), constan publicadas en inglés 10 sentencias emitidas en Kenia, 10 en Seychelles, 2 en Estados Unidos de América y 1 en Holanda.

Los Estados miembros de la OMI han indicado que esta base de datos debería incluir también sentencias de ataques de piratas en otras áreas geográficas y comprender información sobre decisiones judiciales vinculadas a los delitos de piratería y entrega de piratas tras el enjuiciamiento.

UNICRI también ha suministrado a la OMI información sobre las estadísticas extraídas del análisis de los ataques de piratas: edad media de los atacantes; región y clan de los cuales provienen; profesiones; cuándo los ataques son más habituales; el número de piratas actuando en cada ataque; el uso de buques nodriza; el número de fallecidos en cada ataque, así como el número y tipo de los buques atacados.

La OMI ofrece acceso público a datos sobre piratería en su página web (<http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Pages/Maritime-Security.aspx>) (E. S. N.).

## B. LEGISLACIÓN

### I. NACIONAL

#### 1. Construcción naval

**Real Decreto 237/2013, de 5 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval, para adecuarlo a las normas del Derecho de la Unión Europea (BOE núm. 87, de 11 de abril de 2013).**

Desde su aprobación el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, tuvo como objetivo la mejora de la competitividad internacional de los astilleros españoles y la obtención de contratos de exportación de buques en las condiciones marcadas por el mercado internacional. Todo el sistema de ayudas a la construcción naval se ha ido adaptando a la normativa comunitaria hasta la recepción del Marco de aplicación a las ayudas estatales a la construcción naval (2011/C364/06)<sup>1</sup>, donde se autorizan ayudas en materia de investigación, desarrollo, innovación e inversión destinadas al sector de construcción naval y de créditos a la exportación de buques y, se procede a la implantación de un nuevo periodo de vigencia, hasta el 31 de diciembre de 2013.

En cumplimiento de las exigencias marcadas por el Marco naval se aprueba el Real Decreto 237/2013 y se procede a la modificación parcial del Real Decreto

<sup>1</sup> En adelante «Marco naval» (DOUE núm. C 364, de 14 de diciembre de 2011).

442/1994 que se concreta en la incorporación de nuevas cláusulas, como la definición de los artefactos navales que se regulan en el Marco naval; la implantación de una prima de reestructuración dirigida a la mejora de la competitividad del sector; las condiciones de financiación a favor de armadores o terceros para la construcción o transformación de buques de pesca; la preceptiva autorización de la Comisión Europea para el pago efectivo de las ayudas, etcétera.

En sentido contrario el reglamento suprime la prima de funcionamiento como consecuencia de la pérdida de vigencia del Reglamento (CE) núm. 1.177/2002, del Consejo, de 27 de junio, relativo al mecanismo de defensa temporal para la construcción naval, que incorporaba la posibilidad de otorgar ayudas ligadas a la construcción de buques a sectores de la industria de construcción naval afectados por la competencia desleal (M. E. T. L.).

### 2. Puertos estatales y autonómicos

**Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas (BOE núm. 47, de 30 de mayo de 2013).**

La reforma de la vigente Ley de Costas por la Ley 2/2013 deja fuera de su ámbito de aplicación, que continúan regulados por su normativa específica, los puertos de interés general, sin embargo se ven afectados, por su condición de bienes de dominio público marítimo-terrestre, por el nuevo régimen de autorizaciones y concesional y el nuevo régimen económico para la ocupación del dominio público portuario. Paralelamente, los puertos autonómicos quedan excluidos de esta reforma si bien, para los supuestos de construcción y ampliación, se requiere la ocupación de espacios de dominio público marítimo-terrestre estatal regulados en la presente Ley y, en consecuencia, se incorpora en ella el nuevo régimen de las adscripciones en la zona de servicio portuario autonómico.

La Ley modifica, respecto al régimen de autorizaciones y concesional, los plazos máximos de duración de ambos títulos que pasan a ser, para las autorizaciones de cuatro años, y en los puertos deportivos el plazo concesional será el que se determine de forma reglamentaria pero en ningún caso podrá exceder de setenta y cinco años<sup>2</sup>. De forma particularizada se determina el régimen de las prórrogas de título concesional para los puertos que no son de interés general, o habiliten directamente la ocupación demanial para la construcción de una obra portuaria, como resultado de un contrato de concesión de obra pública. En este supuesto la prórroga de la concesión se sujeta al mismo régimen que las concesiones reguladas en la legislación estatal sobre puertos de interés general<sup>3</sup>.

El régimen económico-financiero de la utilización demanial incorpora novedades para el cálculo del canon de ocupación y aprovechamiento demanial (portuario) para el ejercicio de la acuicultura marina y modificaciones relativas a la tasa de ocu-

<sup>2</sup> Nueva redacción dada a los arts. 52.4 y 66.2 de la Ley de Costas.

<sup>3</sup> Disposición Transitoria 5.ª de la Ley de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.