

TRANSPORTE MARÍTIMO *

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Contaminación marina. Contaminación por buques. 2. Registros marítimos. Empresas de buques de pesca. 3. Registros marítimos. Empresas prestadoras de servicios portuarios. 4. Seguridad marítima. Embarcaciones de recreo. 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: a) Servicio de practica y señalización marítima. b) Tarifas portuarias. c) Transporte marítimo nacional. d) Transporte marítimo internacional. 2. Laboral marítimo.—D. CONVENIOS E INSTRUMENTOS INTERNACIONALES: I. Organización Internacional del Trabajo.—E. REVISIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Revisiones: 1. ZURUTUZA ARIGITA, Iñaki, *El practica*, Madrid, Marcial Pons, 2013, 312 pp., ISBN: 978-84-156-64864, por Belén García Álvarez. II. Bibliografía.

CONTENT: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. Domestic legislation: 1. Marine pollution. Pollution caused by ships. 2. Marine registers. Fishing vessel companies. 3. Marine registers. Port service companies. 4. Marine safety. Recreational craft. 5. Port services. 6. Maritime transport. 7. Maritime labour law. II. European Union: 1. Legal rules. 2. Other documents.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of court decisions: 1. Maritime transport: a) Pilotage services and maritime signalling. b) Port tariffs. c) Domestic maritime transport. d) International maritime transport. 2. Maritime labour law.—D. CONVENTIONS AND INTERNATIONAL INSTRUMENTS: I. International Labour Organization.—E. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Book reviews: 1. ZURUTUZA ARIGITA, Iñaki, *El practica*, Madrid, Marcial Pons, 2013, 312 pp., ISBN: 978-84-156-64864, by Belén García Álvarez. II. Bibliography.

A. NOTICIAS

Entrada en vigor del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar 2002 (PAL 2002)

De acuerdo con la información suministrada por la Organización Marítima Internacional (OMI) en su página web, con fecha de 23 de abril de 2014, ha entrado en vigor el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar 2002.

El Protocolo de 1 de noviembre de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974 declara que los arts. 1 a 22 del citado Convenio, tal y como han sido revisados por el Protocolo, junto con los arts. 17 a 25 del Protocolo, y sus anexos, constituyen y deben ser denominados el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar 2002 (art. 15.3 Protocolo 2002). La OMI utiliza el acrónimo PAL 2002 para su identificación.

* Coordinan esta sección: M. ALBA FERNÁNDEZ (M. A. F., *Universidad Carlos III*) y F. J. ARIAS VARONA (F. J. A. V., *Universidad Rey Juan Carlos*).

Colaboran en este número: O. FOTINOPOULOU BASURKO (O. F. B., *Universidad del País Vasco*), E. SIERRA NOGUERO (E. S. N., *Universidad Autónoma de Barcelona*), M.^a E. TEJEIRO LILLO (M. E. T. L., *Universidad de Cádiz*), I. ZURUTUZA ARIGITA (I. Z. A., *Universidad Pública de Navarra*) y J. P. RODRÍGUEZ DELGADO (J. P. R. D., *Universidad Carlos III*).

El nuevo Convenio internacional aumenta sensiblemente 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 tales límites. Destaca la norma por la cual la responsabilidad del transportista por la muerte o las lesiones de un pasajero no excederá en ningún caso de 400.000 unidades de cuenta por pasajero en cada caso concreto (art. 7.1 Convenio Atenas 2002), lo que contrasta con el texto original del Convenio que fija el límite en 46.666 unidades de cuenta (art. 7.1 Convenio Atenas 1974). También se incrementan los límites de responsabilidad del transportista por la pérdida o daños sufridos por el equipaje y vehículos. La OMI interpreta que estos límites fijados por el Protocolo de 2001 establecen un techo máximo de indemnización, permitiendo a los tribunales nacionales imponer indemnizaciones hasta estos límites, pero sin obligar a ello. Además, los Estados parte pueden fijar límites nacionales de responsabilidad que no sean inferiores a los previstos en la norma internacional. Los Estados parte que utilicen la opción prevista en este apartado informarán al secretario general de los límites de responsabilidad adoptados o del hecho de que no los haya. Por tanto, el Protocolo permite a los Estados parte introducir límites de responsabilidad más altos e incluso la responsabilidad ilimitada para el caso de transportistas sujetos a su jurisdicción.

El Convenio de Atenas de 2002 también introduce el seguro obligatorio de responsabilidad civil del transportista, así como otros mecanismos para que los pasajeros sean compensados, entre ellos, la acción directa.

El Convenio de Atenas de 2002 se aplica a los buques registrados en los Estados parte que han ratificado el Protocolo de 2002: Albania, Bélgica, Belice, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Grecia, Letonia, Malta, Holanda, Noruega, Palau, Panamá, San Cristóbal y Nieves, Serbia, Siria y el Reino Unido.

Asimismo, el Convenio de Atenas de 2002 también se aplica a los buques de los Estados de la Unión Europea que no han ratificado el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974, entre los que se encuentra España, pues ha sido incorporado al Derecho comunitario a través del Reglamento (CE) núm. 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente, en vigor desde el 31 de diciembre de 2012. Este Reglamento incluye el texto consolidado del Convenio de Atenas de 2002 (*DOUE*, L 131/24, de 28 de mayo de 2009) (*E. S. N.*).

El Convenio de Nairobi de remoción de restos de naufragio de 2007 entrará en vigor en 2015

La OMI anuncia en su página web la entrada en vigor el 14 de abril de 2015 del Convenio Internacional de Remoción de Restos de Naufragio, hecho en Nairobi en 2007. Había sido ratificado previamente por Alemania, Bulgaria, India, Irán, Malasia, Marruecos, Nigeria, Palau y Reino Unido. Con la ratificación de Dinamarca el 14 de abril de 2014, se cumplen los requisitos de entrada en vigor doce meses después de la fecha en que diez Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o bien hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el secretario general de la OMI.

El Convenio de Nairobi prevé un sistema uniforme de actuación del Estado ribereño frente al problema de la remoción de los restos de naufragio que constituyan un riesgo en la zona económica exclusiva o área equivalente, si aquella no está determinada. Un Estado Parte podrá ampliar la aplicación del presente Convenio a los restos de naufragio que se encuentren dentro de su territorio, incluido el mar territorial (art. 3).

El Convenio de Nairobi no es aplicable a las medidas adoptadas en virtud del Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969, enmendado, o del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, enmendado. Tampoco se aplica a los buques de guerra ni a los buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y que estén destinados exclusivamente, en el momento considerado, a servicios no comerciales del Gobierno, a menos que ese Estado decida otra cosa (art. 4).

Los Estados parte se obligan a exigir al capitán y al armador del buque que enarbole su pabellón a informar al Estado afectado cuando ese buque esté implicado en un siniestro marítimo que haya ocasionado restos de naufragio (art. 5.1). El Estado afectado valorará si los restos constituyen un riesgo, teniendo en cuenta los criterios previstos en el art. 6, como el tipo de restos, profundidad de las aguas, condiciones meteorológicas, entre otros. En caso de considerar la existencia del riesgo, el Estado afectado informará al Estado de matrícula del buque y al propietario inscrito (art. 9.1) y procederá al balizamiento de los restos del naufragio (art. 8). El propietario registral deberá proceder a la remoción de restos, pudiendo contratar los servicios de un salvador (art. 9.2 y 3). De no hacerlo, o de no ser hallado el propietario registral, el Estado afectado podrá proceder a la remoción de restos (art. 9.7). El propietario inscrito será responsable de los costes de la localización, el balizamiento y la remoción de los restos de naufragio, salvo que pueda probar que fue resultado de guerra, fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, acción u omisión de un tercero o negligencia de las autoridades responsables del mantenimiento de luces y otras ayudas a la navegación (art. 10). El propietario inscrito tampoco será responsable de estos costes cuando su responsabilidad por tales entre en conflicto con otra normativa internacional aplicable (art. 11).

Para asegurar el cumplimiento de estas responsabilidades civiles, el propietario inscrito de un buque que enarbole el pabellón de un Estado parte y cuyo arqueo bruto sea igual o superior a 300, debe mantener un seguro u otra garantía financiera (art. 12.1). La remoción de restos, recordemos, es una de las coberturas básicas del seguro P&I. La autoridad competente del Estado de matrícula expedirá un certificado acreditativo del seguro o garantía financiera en vigor (art. 12.2). Cabe acción directa contra el asegurador o garante (art. 12.10) (*E. S. N.*).

La implementación efectiva de los convenios de la OMI, tema del día marítimo mundial 2014

El secretario general de la Organización Marítima Internacional, Sr. Koji Sekimizu, ha anunciado que el tema del día marítimo mundial de 2014 tiene por título

«Convenios OMI: efectiva implementación», expresando la esperanza de que durante este año habrá un progreso real hacia la implementación global y efectiva de los convenios acordados bajo los auspicios de esta Organización Internacional (E. S. N.).

Nuevo Reglamento (UE) núm. 1257/2013, relativo al reciclado de buques

El Parlamento Europeo y el Consejo han aprobado el Reglamento (UE) núm. 1257/2013, de 20 de noviembre, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) núm. 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE. En su Exposición de Motivos, el Reglamento destaca los esfuerzos que ha supuesto la cooperación interinstitucional entre la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Secretaría del Convenio de Basilea, de 22 de marzo de 1989, sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación. Han logrado que se alcanzara un acuerdo sobre la introducción de requisitos imperativos a nivel mundial dirigidos a garantizar una solución eficiente y eficaz al problema de las prácticas de reciclado inadecuadas e inseguras, plasmado en el Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques de 2009 («Convenio de Hong Kong»).

El Convenio de Hong Kong regula el diseño, la construcción, el funcionamiento y la preparación de los buques para facilitar un reciclado seguro y respetuoso con el medio ambiente que no ponga en peligro la seguridad de los buques y su eficiencia operativa. Asimismo, regula el funcionamiento seguro y respetuoso con el medio ambiente de las instalaciones de reciclado de buques, así como el establecimiento de un mecanismo de ejecución adecuado para el reciclado de buques.

El Convenio de Hong Kong no ha entrado en vigor internacionalmente y, de hecho, según los datos suministrados por la OMI en abril de 2014, sólo Noruega es parte del mismo. El Reglamento 1257/2013 destaca en su Exposición de motivos que tiene como objetivo facilitar una rápida ratificación del Convenio de Hong Kong, tanto en la Unión como en terceros países, aplicando unos controles proporcionados a los buques y a las instalaciones de reciclado de buques, sobre la base de dicho Convenio. El presente Reglamento se aplicará no antes del 31 de diciembre de 2015, de acuerdo con unas fechas fijadas por el propio Reglamento (E. S. N.).

La Comisión Europea interpreta el Reglamento (CEE) núm. 3577/92 en materia de cabotaje marítimo intracomunitario

La Comunicación de la Comisión Europea de 22 de abril de 2014 (COM 2014, 232 final) indica en su Exposición de motivos que la Comisión ha decidido, en aras de la transparencia y de la seguridad jurídica, actualizar y modificar su interpretación de las disposiciones del Reglamento (CEE) núm. 3577/92, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de

los Estados miembros (cabotaje marítimo). La presente Comunicación modifica y sustituye a las anteriores comunicaciones interpretativas de la Comisión de 2003 y de 2006. La Exposición de motivos añade que con esta Comunicación se precisa la forma en que la Comisión tiene previsto aplicar dicho Reglamento. Se actualizan y modifican sus orientaciones anteriores con el fin de adaptarlas a la legislación reciente de la Unión Europea y a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. No se pretende revisar el Reglamento, ni invadir la jurisdicción del Tribunal de Justicia en cuanto a su interpretación. Tampoco se prejuzga la aplicación de las normas sobre ayudas estatales. Del amplio contenido de la Comunicación, se pueden destacar los siguientes aspectos.

En primer lugar, conforme al apartado 2.1 de la Comunicación, la libertad de operar entre dos puertos de un mismo Estado miembro queda garantizada para todos los armadores de la Unión, como beneficiarios de la libre prestación de servicios. Los Estados miembros no pueden supeditar dicha libertad a ninguna restricción, salvo en casos debidamente justificados. Por esta razón, no pueden introducir ningún sistema de autorización previa, a menos que: 1) dicho sistema esté justificado por razones imperiosas de interés general (por ejemplo, garantizar la seguridad de los buques y el orden en las aguas de los puertos); 2) sea necesario y proporcionado el objetivo perseguido, y 3) esté basado en criterios objetivos y no discriminatorios que los armadores conozcan de antemano. Sin embargo, la Comisión considera que, con objeto de supervisar el mercado de cabotaje, los Estados miembros pueden pedir a los armadores que faciliten información anticipada sobre los servicios que tengan intención de prestar, lo que permitirá a los Estados evaluar mejor las necesidades de transporte reales. La Comisión añade que considera que los Estados no pueden exigir a las empresas tener un representante en su territorio.

En segundo lugar, en relación a la identificación de quiénes son armadores comunitarios (apdo. 2.2 Comunicación), la Comisión considera que el término reglamentario compañías marítimas «establecidas fuera de la Comunidad y controladas por nacionales de un Estado miembro» significa que los nacionales comunitarios tienen la posibilidad de ejercer una influencia decisiva en la compañía marítima; por ejemplo, si la mayoría del capital de la compañía pertenece a nacionales de la Unión Europea o si tienen la mayoría de los derechos de voto, o si los nacionales de la Unión pueden nombrar a más de la mitad de los miembros del órgano administrativo, de gestión o de supervisión de dicha compañía naviera.

A continuación, el apartado 3 de la Comunicación contiene reglas interpretativas sobre el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) núm. 3577/92 y en particular, sobre los tipos de cabotaje cubiertos por el mismo y previstos en su art. 2, apartado 1. Así, se indica qué se entiende por «transporte por mar», «entre puertos», se excluyen las actividades de las embarcaciones de recreo pues normalmente no se prestan a cambio de una remuneración; y, se dispone su aplicación a las etapas de cabotaje de los servicios de crucero internacionales. En relación de los servicios de distribución («feeder») como cabotaje o como servicios internacionales, la Comisión constata que en todos los países de la Unión se consideran servicios de cabotaje, a excepción de Portugal y Francia. Sin embargo, la Comisión considera que este asunto requiere un análisis más detenido en cooperación con los Estados miembros.

La Comunicación de la Comisión también prevé reglas interpretativas sobre las normas relativas a la tripulación (apdo. 4), sobre el transporte marítimo de pasajeros y mercancías para los habitantes de las islas europeas y su consideración como servicio público (apdo. 5); en relación a las medidas de salvaguardia en caso de que la liberalización del cabotaje produzca perturbaciones graves del mercado interior de transporte (apdo. 6); medidas transitorias derivadas de la adhesión de Croacia (apdo. 7); y, la aplicación del Reglamento (CE) núm. 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, al cabotaje marítimo, pues los Estados miembros pueden aplicar este Reglamento al transporte público de viajeros por vía navegable interior y, sin perjuicio del Reglamento (CEE) núm. 3577/92, también a las vías marítimas nacionales (apdo. 8) (*E. S. N.*).

Impulso comunitario para implementar las normas internacionales en materia de seguridad de los buques pesqueros

El Consejo de la Unión Europea, en su decisión de 17 de febrero de 2014, autoriza a los Estados miembros a firmar, ratificar o adherirse al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la aplicación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977.

De acuerdo con su Exposición de motivos, la Directiva 97/70/CE del Consejo establece unas normas de seguridad basadas en el Protocolo de Torremolinos para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros, teniendo plenamente en cuenta, en la medida de lo necesario, las circunstancias locales y regionales. Sin embargo, dicho Protocolo no ha entrado en vigor, pues no se han cumplido los requisitos de ratificación. Bajo los auspicios de la OMI, el citado Acuerdo de Ciudad del Cabo pretende fijar de común acuerdo las normas más rigurosas posibles que puedan aplicar en materia de seguridad de los buques pesqueros todos los Estados interesados. La entrada en vigor del Acuerdo permitirá la actualización ulterior, mediante propuestas de la OMI, de una serie de disposiciones del Protocolo que han quedado obsoletas a raíz de la adopción de la Directiva 97/70/CE.

La Decisión del Consejo destaca que la Unión no puede convertirse en parte del Acuerdo de Ciudad del Cabo, ya que sólo pueden serlo los Estados. De ahí que la Comisión no pueda más que «autorizar» a los Estados miembros a su ratificación y a esforzarse en que tomen las medidas posibles para depositar sus instrumentos de ratificación o adhesión dentro de un plazo razonable y, a ser posible, en un plazo máximo de dos años desde la entrada en vigor de la presente Decisión (*E. S. N.*).

Conferencia del Comité Marítimo Internacional en Hamburgo

El Comité Marítimo Internacional (CMI) ha anunciado en su página web la realización de una Conferencia entre los días 14 a 19 de junio de 2014 en la ciudad de Hamburgo (Alemania) (*E. S. N.*).

I Jornada de Bilbao de Derecho del transporte

El 3 de diciembre de 2013 tuvo lugar en la Escuela Universitaria de Estudios Empresariales de Bilbao la I Jornada de Derecho del transporte, titulada «Transporte de pasajeros y transporte multimodal: protección, responsabilidad e incidencia del contrato de seguro», bajo la Dirección académica de los profesores titulares de la Universidad del País Vasco, Dr. José Manuel MARTÍN OSANTE y Dr. Aitor ZURIMENDI ISLA.

La catedrática de Derecho mercantil de la Universidad Jaume I de Castellón, Dra. María Victoria PETIT LAVALL, presentó la ponencia titulada «La protección de los pasajeros que viajan por mar en el Reglamento (UE) núm. 1177/2010». El profesor agregado de Derecho mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona, Dr. Eliseo SIERRA NOGUERO, trató sobre «El seguro del porteador marítimo de pasajeros», con especial referencia a los supuestos de terrorismo y guerra. El Dr. Pablo GIRGADO PERRANDONES, profesor titular de Derecho mercantil de la Universidad Rovira i Virgili de Tarragona abordó a continuación el tema de «La reforma del contrato de seguro en la Propuesta de Código Mercantil y su incidencia en el Transporte». La Dra. Nieves LÓPEZ SANTANA, profesora titular de Derecho mercantil de la Universidad de Sevilla, presentó su ponencia titulada «Algunas cuestiones en torno al contrato de transporte multimodal». En la sesión de tarde, el Sr. Asier ATUTXA ZALDUEGUI, presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, trató sobre «La intermodalidad en el Puerto de Bilbao» y el Sr. Jesús BALLESTEROS AMO, del Área Técnica de Mapfre Empresas, presentó la ponencia sobre «Cuestiones prácticas en torno a los seguros de transportes».

La Jornada contó con la presencia de profesores universitarios, profesionales del Derecho marítimo y numerosos estudiantes (*E. S. N.*).

Jornada de estudio sobre «El Convenio de Trabajo Marítimo, 2006, de la OIT»

Durante este periodo se ha celebrado la Jornada de estudio sobre «El Convenio de Trabajo Marítimo, 2006, de la OIT», que tuvo lugar el pasado día 8 de noviembre de 2013 en el Museo Marítimo Ría de Bilbao, bajo los auspicios del Departamento de Medio Ambiente y Política territorial del Gobierno Vasco en el contexto del proyecto de investigación MICINN DER2010-16508 (*O. F. B.*).

B. LEGISLACIÓN

I. NACIONAL

1. *Contaminación marina. Contaminación por buques*

Enmiendas de 2012 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, adoptadas en Londres el 2 de marzo de 2012 mediante la Resolución MEPC.216 (63) (*BOE* núm. 259, de 29 de octubre de 2013).