

TRANSPORTE MARÍTIMO *

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Navegación marítima. 2. Contaminación marina. 3. Entidades navieras. 4. Seguridad marítima. 5. Transporte marítimo. 6. Laboral marítimo. II. Comunitaria: 1. Normas legales: a) Contaminación marina. b) Seguridad marítima. III. Convenios e instrumentos internacionales.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea: a) Servicios portuarios. b) Transporte marítimo. c) Laboral marítimo. 2. Tribunal Supremo. 3. Tribunales Superiores de Justicia.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA.

CONTENT: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. Domestic legislation: 1. Navigation at sea. 2. Marine pollution. 3. Shipping entities. 4. Marine safety. 5. Maritime transport. 6. Labour law. II. European Union: 1. Legal rules: a) Marine pollution. b) Marine safety. III. Conventions and international instruments.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of court decisions: 1. Court of Justice of the European Union: a) Port services. b) Maritime transport. c) Maritime labour law. 2. Supreme Court. 3. High Courts of Justice.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY.

A. NOTICIAS

Sociedades de clasificación: entrada en vigor del Código de organizaciones reconocidas por los Estados de bandera

Las Administraciones públicas de los Estados de bandera del buque pueden delegar ciertas responsabilidades de supervisión y certificación de buques a «organizaciones reconocidas». A menudo, son las sociedades de clasificación, las cuales actúan en nombre del Estado de bandera del buque.

El Código de Organizaciones Reconocidas (*Code for Recognized Organizations, Ro Code*) fue aprobado por Resolución núm. 349(92), de 21 de junio de 2013, del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI). En su virtud, se actualizan las condiciones exigidas a las organizaciones reconocidas por los Estados de bandera y se agrupa en un solo Código las exigencias para tal reconocimiento y cooperación establecidas en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) y el Protocolo de 1988 al Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966.

Tal y como informa el núm. 1 de 2015 de la revista oficial de la OMI, *IMO-News*, a partir del 1 de enero de 2015, el Código de Organizaciones Reconocidas ya es de obligado cumplimiento. Este Código proporciona mecanismos para la vigilancia,

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

Colaboran en esta sección: O. FOTINOPOULOU BASURKO (O. F. B., *Universidad del País Vasco*), E. SIERRA NOGUERO (E. S. N., *Universitat Autònoma 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 de Madrid*).

supervisión y autorización de tales organizaciones por parte de los Estados. Los requisitos generales para el reconocimiento de organizaciones son la independencia, la imparcialidad, la integridad, la competencia, la responsabilidad y la transparencia. En concreto, han de cumplir determinadas exigencias en cuanto a su gestión y organización (política de seguridad, manual de calidad, control de documentos, control de archivos, planes, organización, comunicación, etc.). Asimismo, el Código clarifica las responsabilidades de dichas organizaciones (*E. S. N.*).

Entrada en vigor de las enmiendas del Convenio SOLAS introducidas a raíz del siniestro del «Costa Concordia»

IMO-News núm. 1 de 2015, anuncia la entrada en vigor desde el 1 de enero de 2015 de la nueva versión de la regla III/19 del Convenio SOLAS.

Esta enmienda en el Convenio SOLAS fue adoptada a raíz del siniestro del buque «Costa Concordia». Su propósito es asegurar que los pasajeros sean sometidos a ejercicios de seguridad, incluyendo reunirse donde están los botes salvavidas, antes o inmediatamente después de la partida del buque. Anteriormente, la exigencia de reunión de los pasajeros debía tener lugar en las veinticuatro horas siguientes a su embarque.

Otra reforma de la misma regla del Convenio SOLAS, sobre entrenamiento y ejercicios en emergencias, obliga a los miembros de la dotación con competencias en esta materia a participar, al menos una vez cada dos meses, en ejercicios de acceso a espacios cerrados y en ejercicios de rescate. El Código Internacional para la seguridad de embarcaciones de alta velocidad ha sido análogamente modificado. La finalidad de estas enmiendas es reducir los accidentes que pueden ocurrir cuando los miembros de la dotación entran en espacios cerrados sin el adecuado entrenamiento o protección.

IMO-News informa también que el Comité de seguridad marítima de la OMI continúa su labor de estudio de nuevas medidas para mejorar la seguridad de los buques de pasajeros. Se tienen en cuenta el informe del siniestro del «Costa Concordia» y otras propuestas recibidas. Entre otras opciones, se analiza la posible extensión a barcos de pasajeros ya construidos del sistema del Convenio SOLAS de estabilidad computerizada de apoyo al capitán en caso de inundación del buque. También se valora la posibilidad de introducir un nuevo mecanismo de mantenimiento de la estanqueidad de las puertas (*E. S. N.*).

Aprobado el Código Internacional para buques que operen en aguas polares (Código Polar)

Tal y como publica *IMO-News* núm. 1 de 2015, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI ha aprobado el Código Internacional para buques que operen en aguas polares (Código Polar) y algunas enmiendas relacionadas en el Convenio SOLAS. La finalidad es convertir en obligatorias determinadas normas para proteger a los buques, marineros y pasajeros en las difíciles condiciones medioambientales de la navegación en las aguas de ambos polos.

El Código Polar incluye normas sobre diseño, construcción, equipo, operaciones, entrenamiento, búsqueda y salvamento para buques que operan en las regiones polares. Aunque tales buques ya deben cumplir los estándares de seguridad adoptados por la OMI, el nuevo capítulo XIV del Convenio SOLAS, denominado «Medidas de seguridad para buques operando en aguas polares» añade requisitos adicionales, al imponer de forma obligatoria el Código Polar. Además de normas de obligado cumplimiento, también se incluyen recomendaciones para los buques que operan en el Ártico y en la Antártida.

La fecha prevista de entrada en vigor de las enmiendas en el Convenio SOLAS es el 1 de enero de 2017, de acuerdo con el procedimiento de aceptación tácita. Será aplicable a buques que se construyan a partir de esa fecha. Los construidos anteriormente deberán cumplir con las exigencias del Código Polar en la primera inspección intermedia o de renovación, lo que primero ocurra, a partir del 1 de enero de 2018.

Dado que el Código Polar contiene tanto normas de seguridad como medioambientales, su obligatoriedad resulta preceptiva en virtud no sólo del citado Convenio SOLAS, sino también del Convenio MARPOL. Por ello, se espera que en mayo de 2015 el Comité de protección del medioambiente marino de la OMI adopte el Código Polar y enmiendas relacionadas en el Convenio MARPOL (*E. S. N.*).

La educación y el entrenamiento marítimo, tema del Día Marítimo Mundial 2015 de la Organización Marítima Internacional

El Sr. Koji Sekimizu, Secretario General de la OMI, con ocasión de su visita a la *World Maritime University* de Malmö (Suecia), ha anunciado que el Día Marítimo Mundial 2015 está dedicado a la educación y entrenamiento marítimos. El tema elegido como Día Marítimo Mundial 2015 destaca la importancia de la formación, pues forma los cimientos de la seguridad de la industria marítima, una industria que necesita preservar la calidad, las habilidades y competencias de los recursos humanos, en aras de asegurar su sostenibilidad.

En el núm. 1 de 2015 de *IMO-News*, el Secretario General advierte que la industria marítima depende de la existencia de un número adecuado de marineros aptos para operar los buques. Aunque de momento la reducción del número de marineros disponibles no ha afectado a la industria marítima, sí se advierten los primeros indicios de esa falta de mano de obra. Ello cuando, debido a la mayor tecnificación de los buques, las exigencias de formación de los oficiales y marineros son cada vez mayores.

El Secretario General de la OMI recuerda, asimismo, que las habilidades adquiridas en el trabajo a bordo son útiles, también cuando a la terminación de la vida laboral marítima, el profesional desempeña sus labores en un trabajo en tierra. Menciona, por ejemplo, que muchos marineros retirados sirven en departamentos gubernamentales, en compañías navieras, como prácticos o en los servicios de búsqueda y salvamento. Hay, por tanto, una oportunidad laboral en temas marítimos, desde la arquitectura naval, a la ingeniería marítima o el Derecho marítimo, que deben de servir como motivación para ser marinero (*E. S. N.*).

Búsqueda y salvamento en el mar y mecanismos de comunicación entre agencias de las Naciones Unidas

El Secretario General de la OMI, Sr. Koji Sekimizu, ha señalado que en los últimos años la inmigración irregular por mar ha alcanzado ya proporciones epidémicas, hasta el punto de que el sistema para afrontarlo resulta superado por el alcance del problema (en *IMO-News* núm. 1 de 2015). Por ejemplo, la misma semana en que se constituía la reunión del Comité Jurídico de la OMI en Londres, cientos de inmigrantes desaparecían tras volcar su barco en las costas de Libia el 19 de abril de 2015. El Secretario General recordó a los Estados parte, en esa reunión del Comité Jurídico, que el Convenio internacional de búsqueda y salvamento marítimo de 1979 (*search and rescue*, SAR) no había sido ideado para las actuales proporciones de la inmigración marítima y la necesidad de buscar formas distintas para abordar este problema humanitario.

Varias Agencias de la Organización de las Naciones Unidas analizan un mecanismo para mejorar la comunicación entre ellas en esta materia. Tras las reuniones tenidas en Ginebra el 10 de diciembre de 2014, ha tenido lugar otra en Londres el 4-5 de marzo de 2015, para abordar esta cuestión. Aunque no se han dado a conocer los detalles de la forma para mejorar esta comunicación, según *IMO-News*, las organizaciones participantes en estas reuniones son las siguientes: la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), el Alto Comisionado de la Oficina de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (OHCHR), el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados, Organización Internacional para la Emigración (IOM), Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas (UNDP), Organización Internacional del Trabajo (ILO) y la Organización Marítima Internacional (OMI, IMO) (*E. S. N.*).

Próxima entrada en vigor de la auditoría obligatoria de Administraciones marítimas por parte de la Organización Marítima Internacional

Tal y como informa la OMI en su página *web*, el esquema de auditoría de esta organización pretende dotar a cada Estado miembro de una completa evaluación de cómo administra e implementa los instrumentos jurídicos obligatorios de la OMI e incluidos en la auditoría.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI completó en mayo de 2014 el cuadro legal para la implementación de la auditoría, con la adopción de enmiendas en los siguientes tratados con la finalidad de establecer la obligatoriedad del uso del Código de implementación de los instrumentos de la OMI y la auditoría de los Estados parte. Se trata del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (SOLAS), del Convenio internacional para la formación, titulación y guardia de la gente del mar de 1978 (SCTW) y del Protocolo de 1988 al Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966.

La Asamblea de las Naciones Unidas ha aprobado también similares enmiendas en el Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir abordajes en el mar

de 1972 (COLREG), el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966 y el Convenio internacional sobre arqueo de buques.

El Comité de Protección Medioambiental de la OMI, también adoptó análogos enmiendas en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los Buques de 1974/1978 (MARPOL).

Estas enmiendas obligan a los Estados parte a someterse a esta auditoría, una vez entren en vigor en 2016 (*E. S. N.*).

Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de buques pesqueros

El Consejo de la Unión Europea, mediante Decisión (UE) 2015/799, de 18 de mayo, autoriza a los Estados miembros a adherirse, en interés de la Unión Europea, al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros, adoptado el 7 de julio de 1995 bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional. El texto de la Decisión se ha publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 127/20, de 22 de mayo de 2015.

Dicho convenio entró en vigor el 29 de septiembre de 2012. La Unión Europea no puede adherirse al Convenio, ya que sólo pueden ser parte los Estados. La Decisión señala que los Estados miembros que tengan buques pesqueros que enarbolan su pabellón, puertos donde atraquen buques de pesca marítima que entren en el ámbito de aplicación del Convenio o instituciones de formación para el personal de los buques de pesca, y que no se hayan adherido aún al Convenio, se esforzarán por tomar las medidas necesarias para depositar sus instrumentos de adhesión al Convenio ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional en un plazo razonable y, de ser posible, a más tardar el 23 de mayo de 2017. La Comisión presentará un informe al Consejo en el que se pasará revista a la evolución del proceso de ratificación, a más tardar el 23 de mayo de 2018 (*E. S. N.*).

VI Congreso Internacional de Transporte del Instituto Universitario de Derecho del Transporte y la Universidad de Castellón

Los días 12 a 14 de mayo de 2015 tuvo lugar en Benicàssim (Castellón), el VI Congreso Internacional del Transporte, con el título «La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberación y responsabilidad», organizado por el Instituto Universitario de Derecho del Transporte (IDT) y la Universidad de Castellón y bajo la dirección de los Profs. Dres. Alberto Emparanza Sobejano, María Victoria Petit Lavall y Andrés Recalde Castells.

Celebrado cada dos años, los Congresos Internacionales del Instituto Universitario de Derecho del Transporte de la Universidad de Castellón se han consolidado como un foro imprescindible en el análisis del Derecho del transporte, sea por tierra, mar, aire o multimodal. Esta VI edición del Congreso contaba con las siguientes mesas redondas: «La responsabilidad del transportista», «Accidentes», «Los gestores de infraestructuras del transporte», «La nueva Ley de navegación marítima», y «Un paso más hacia la liberalización del transporte» (*E. S. N.*).

Congreso Nacional de la Asociación Española de Derecho Marítimo 2015 sobre la nueva Ley de navegación marítima

Los días 11 y 12 de junio de 2015 tendrá lugar el Congreso Nacional 2015 de la Asociación Española de Derecho Marítimo, bajo el título «La nueva Ley de navegación marítima: presente y futuro del Derecho marítimo en España».

El módulo 1 está dedicado a «La necesidad de la nueva Ley y el ámbito de aplicación de la normativa especial». El módulo 2 trata del «Régimen jurídico de los buques, embarcaciones y artefactos navales». El módulo 3 versa sobre «El buque como objeto de garantía». El módulo 4 trata sobre «Sujetos de la navegación. Limitación de responsabilidad». El módulo 5 aborda el tema de «Los servicios y contratos auxiliares de la navegación». El módulo 6 se dedica al «Transporte marítimo de mercancías». Finalmente, el módulo 7 versa sobre «El seguro marítimo» (*E. S. N.*).

Congreso Internacional del Proyecto de investigación Europeo Human Sea «Espacios Marítimos: Control y prevención de las actividades ilícitas en el mar», que tendrá lugar los días 5 y 6 de octubre de 2015 en La Cité, Centro de Congresos en Nantes

El proyecto de investigación europeo Human Sea, dirigido por el Catedrático de Derecho en la Universidad de Nantes, el Dr. Patrick Chaumette, organiza el primer congreso internacional sobre la situación actual del Derecho internacional del mar. Este evento científico, de carácter internacional, tiene por objeto analizar y contrastar las distintas posturas existentes en torno al Derecho del mar y la lucha contra las actividades ilícitas en el contexto marítimo. El encuentro tiene por objeto analizar la normativa y las medidas adoptadas para prevenir y luchar contra los actos ilícitos en el mar (estupefacientes, trata de seres humanos, armas, pesca ilegal, piratería y terrorismo); estudiar las medidas de control existentes o en curso, así como el análisis de la cooperación regional e internacional sobre la materia.

Información en <http://www.humansea.univ-nantes.fr/> (*O. F. B.*).

B. LEGISLACIÓN

I. NACIONAL

1. Navegación marítima

Primera modificación de la Ley de Navegación Marítima: ¡Por la Ley de Medidas Urgentes en Materia Concursal!

El pasado mes de mayo el Pleno del Congreso de los Diputados aprobó la *Ley 9/2015, de 25 de mayo, de medidas urgentes en materia concursal* al ratificarse las enmiendas incorporadas durante su tramitación en el Senado (publicada en el *BOE* núm. 125, de 26 de mayo). La Disposición Final sexta modifica determinados