

# *Revista de Derecho del Transporte*

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

*Rdt · 2015 · N.º 16*

 **Marcial  
Pons**



Asimismo, el Proyecto de Ley toma en consideración la conexión existente entre el transporte marítimo y los puertos desde los cuales se efectúa, con carácter general, dicho transporte. Por tal motivo, considera conveniente recoger en el mismo texto legal la regulación relativa a esta materia, con el fin de que el conjunto de los puertos y de las instalaciones del litoral del País Vasco constituyan un sistema que cubra las necesidades del transporte marítimo en su vertiente comercial, pesquera y recreativa.

Por lo que se refiere al contenido del Proyecto de Ley, en su Capítulo I se aportan los conceptos básicos y el ámbito de competencia objetiva que sirven para delimitar con claridad las competencias autonómicas. En este sentido, la norma extiende su ámbito de aplicación a los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, quedando excluidos, por tanto, los puertos de Bilbao y Pasaia, en cuanto puertos de interés general. Este primer Capítulo contempla, igualmente, los principios de actuación que van a guiar la gestión portuaria, entre los que merecen destacarse los de sostenibilidad, gestión integrada e intermodalidad.

El Capítulo II disciplina, en primer lugar, la planificación y ordenación urbanística del espacio portuario, a través de los Planes Especiales de Ordenación Portuaria y de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. En segundo lugar, se ocupa tanto de la construcción y modificación de los puertos de titularidad vasca, como del régimen jurídico de la conservación del dominio público portuario.

En el Capítulo III se crea el ente público de Derecho privado KAIK con personalidad jurídica propia y plena capacidad para obrar para el cumplimiento de sus funciones, adscrito al Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos. En dicho Capítulo se lleva a cabo la delimitación de su objeto, funciones, régimen jurídico, organización, personal, recursos económicos y presupuesto. En concreto, KAIK asume la gestión integral de los puertos de competencia autonómica, siendo otras funciones de dicho ente la planificación y programación de los servicios portuarios, conforme a los principios de servicio público, de acuerdo con las exigencias del desarrollo sostenible y la cohesión social y económica de Euskadi; la construcción de las infraestructuras portuarias, así como la conservación, gestión y administración de estas nuevas infraestructuras; la prestación de los servicios portuarios, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación; y la colaboración con entes de idénticos fines que actúen en el ámbito de la Unión Europea.

El Capítulo IV se encuentra reservado al régimen jurídico de los puertos de Euskadi. Los servicios portuarios serán prestados por la Administración portuaria, bien directamente, bien mediante cualquier mecanismo de gestión indirecta legalmente previsto, o en régimen de competencia por particulares con autorización al efecto. No se prestarán estos servicios mediante gestión indirecta cuando conlleven el ejercicio de autoridad o cuando, por otras circunstancias, se considere conveniente la gestión directa. En este marco, el Proyecto de Ley procede a una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias.

En la segunda sección del presente Capítulo IV se establece el régimen de gestión del dominio público portuario y, para ello, se recurre a las instituciones habituales que permiten su utilización privada, como son la autorización y la concesión.

El Capítulo V regula en un único precepto la creación de un registro de empresas operadoras de transporte marítimo y la obligatoriedad de la inscripción en el mismo, con carácter previo a la realización de servicios de transporte marítimo regulados en el Proyecto de Ley. En este registro también deberán inscribirse las empresas operadoras de transportes marítimos de pasaje de carácter turístico o recreativo y aquellos en los que la actividad de transporte se acompaña de otras actividades y servicios accesorios de carácter turístico, hostelería, ocio, educativos o de naturaleza análoga, a cambio de una contraprestación económica, con independencia de si lo es con reiteración o no del itinerario, el calendario y el horario, y de la modalidad de contratación.

Finalmente, el Capítulo VI establece el régimen de policía y sancionador, basado en los principios de legalidad, tipicidad, responsabilidad, irretroactividad y proporcionalidad. Se tipifican las acciones u omisiones que tendrán la consideración de infracción a los efectos de la Ley, calificándolas como leves, graves y muy graves, y se establecen los órganos competentes para el ejercicio de la potestad sancionadora (J. M. M. O.).

### **El Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar 2002 y las directrices OMI entran en vigor en España**

El Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas de 1974 se denomina Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 2002, tal y como dispone el art. 15 del propio Protocolo. En la terminología de la Organización Marítima Internacional es conocido como *PAL Protocol 2002*. Entre las novedades esenciales del Convenio de Atenas 2002 está la imposición de un seguro o garantía financiera que cubra la responsabilidad civil prevista en el propio Convenio del transportista ejecutor en buques autorizados a transportar más de 12 pasajeros.

El Convenio de Atenas 2002 entró en vigor el 23 de abril de 2014. Hicieron falta doce años desde su firma en el seno de la Organización Marítima Internacional (en adelante, OMI) para que el número requerido de Estados manifestasen su adhesión o ratificación al mismo. En septiembre de 2015, según la Organización Marítima Internacional, 25 Estados son parte del Convenio de Atenas 2002, representativos del 42,83 por 100 del tonelaje mercante mundial. España depositó su instrumento de ratificación del Convenio de Atenas 2002 el 20 de mayo, con entrada en vigor el 11 de septiembre de 2015 (en *Boletín Oficial del Estado*, núm. 18, de 11 de septiembre de 2015).

La importancia del Convenio de Atenas de 2002 es indudable en la consolidación del seguro o garantía obligatoria del buque de pasaje. La razón es que todos los buques abanderados en Estados parte dedicados al transporte internacional han de cumplir con esta exigencia. Por un lado, la mayoría de los Estados de la Unión Europea son parte y ello se debe, en esencia, a que la Unión Europea anticipó su aplicación al incorporarlo al Derecho comunitario mediante el Reglamento CE 392/2002, de 23 de abril, e instó a que los Estados miembros a que así lo hiciesen. Si se suma el

tonelaje mercante mundial de buques abanderados en los diferentes Estados miembros, la Unión Europea ocupa el primer puesto mundial, tal y como publica el informe de Marina Mercante y transporte marítimo 2014-2015 de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE). Por otro lado, Panamá y las Islas Marshall son parte también del Convenio de Atenas 2002 y cada uno de estos países, en solitario, disponen del primer y del tercer puesto, respectivamente, en tonelaje mundial de marina mercante. Con todo, el Convenio de Atenas 2002 tiene ausencias importantes. Liberia ocupa el segundo puesto y es parte todavía del Convenio de Atenas de 1974, por lo que sus barcos no dispondrán del seguro obligatorio salvo que comercien con Estados parte. Estados Unidos de América no es parte ni del Convenio de 1974 ni del Protocolo de 2002. Por tanto, el armador de buques de pasaje dedicados al tráfico con este país debe cumplir con la normativa específica si quieren comerciar en estas zonas geográficas.

El consentimiento de España en obligarse por este Protocolo y expedir el instrumento de ratificación tiene lugar con la denominada «reserva y directrices de la Organización Marítima Internacional de 2006 para la implantación del Convenio de Atenas 2006» (conocidas ambas como «Directrices OMI»). Su función es modificar el tenor literal del Convenio de Atenas 2002. En 2006, todavía no había entrado en vigor el Convenio de Atenas 2002 por falta del número necesario de adhesiones o ratificaciones. El principal inconveniente era la posibilidad de que el armador fuese responsable civil en un ataque terrorista contra el buque de pasaje o un crucero por no haber hecho lo necesario para evitarlo. El armador no tenía con quién asegurar este riesgo, pues el seguro P&I estándar de los clubes P&I del Grupo Internacional no cubre los riesgos de guerra, incluido el terrorismo.

A la vista del retraso en la puesta en vigor del Convenio de Atenas de 2002, la Asamblea de la OMI, en Resolución A.988(24), reconocía que el Convenio de Atenas 2002 excluía la responsabilidad resultante de un acto de guerra y de otros eventos específicos u otro suceso «totalmente» causado por una acción u omisión de un tercero, si bien «no todos los actos de terrorismo están excluidos por estas disposiciones». Visto el tenor del Convenio de Atenas 2002 y con la voluntad de asegurar su entrada en vigor, la Asamblea de la OMI resolvió que «la cobertura de seguro para responsabilidades en relación a muerte o lesiones surgidas de terrorismo y otros riesgos específicos es actualmente limitada o indisponible». Añadió que «los transportistas pueden estar en situación de no obtener el certificado de seguro o garantía exigida por el Protocolo de 2002». Así, la Asamblea de la OMI recomendó que los Estados que ratificasen el Protocolo de 2002 hicieran reserva de su derecho a emitir y aceptar certificados de seguro con las cláusulas limitativas o de exclusión que exigiese el mercado asegurador, entre ellas «las cláusulas relacionadas con el terrorismo».

El Reino Unido y Noruega, por su parte, propusieron nuevas soluciones en el seno del Comité Jurídico de la OMI. La solución propuesta es intermedia entre excluir la cobertura de terrorismo (como llega a admitir la Asamblea de la OMI) y exigir su cobertura por el seguro P&I estándar. Visto que los clubes P&I del Grupo Internacional no están dispuestos a alterar su práctica y cubrir riesgos de guerra, incluido el terrorismo, la propuesta pasa por que sean otros los aseguradores de riesgos de guerra del Convenio de Atenas 2002. En otras palabras, que el armador contrate un seguro (o garantía distinta del seguro) para riesgos de no guerra y otro

seguro (o garantías distinta del seguro) para riesgos de guerra, incluido el terrorismo. Dado el gran tamaño de los *ferries* y, sobre todo, de los cruceros, y el gran riesgo que ello supone de cobertura, la propuesta añade un límite de indemnización que pueda ser asumido por el asegurador o fiador de riesgos de guerra. Tanto el transportista como su asegurador o fiador de riesgos de guerra responden hasta 340 millones de unidades de cuenta por buque y siniestro (unos 425 millones de euros), cualquiera que sea el número de pasajeros afectados; o, 250.000 unidades de cuenta por pasajero y siniestro (unos 312.000 euros), *la cuantía que sea menor*. Más allá de estos límites, no asumen responsabilidad. Si hay un ataque terrorista o de guerra contra un gran buque de pasaje o crucero y hay responsabilidad del transportista por negligencia, ni este ni su asegurador o fiador indemnizarán las pérdidas que superen los 340 millones de unidades de cuenta. Los afectados habrán de repartirse las indemnizaciones a prorrata dentro del límite global de 340 millones de unidades de cuenta.

El Comité Jurídico de la OMI aprobó sin modificaciones sustanciales la propuesta británica y noruega mediante las citadas Directrices OMI de 19 de octubre de 2006. Dado que las resoluciones de la OMI no tienen valor vinculante por sí solas, la OMI dispuso que todos los Estados ratificasen el Convenio de Atenas de 2002 con la reserva y directrices de la OMI. De esta manera, el texto jurídico vinculante es el tenor literal del Convenio de Atenas 2002, tal y como ha sido modificado por las Directrices OMI.

Esta complicada técnica legislativa tiene sus efectos perniciosos. En el ámbito de la Unión Europea, el Reglamento CE 392/2009 dispone que las Directrices OMI son vinculantes para todos los Estados miembros, lo que facilita la uniformización. Sin embargo, se están planteando problemas de homogeneización de las legislaciones nacionales de Estados extracomunitarios, pues algunos que han ratificado el Convenio de Atenas 2002 no han formulado la reserva de la OMI. Ello genera inseguridad jurídica al asegurador de riesgos de guerra de los buques abanderados en un Estado parte. El tenor literal del Convenio de Atenas 2002 no limita la indemnización a 340 millones de unidades de cuenta y, por tanto, el transportista y su asegurador o fiador de riesgos de guerra pueden verse envueltos en reclamaciones en Estados parte y no beneficiarse de este límite de indemnización. En este sentido, el Grupo Internacional de Clubes P&I, la Cámara Marítima Internacional y la Asociación Internacional de Líneas de Crucero han manifestado ante el Comité Jurídico de la OMI que, en 2014, seis de los entonces 17 Estados parte del Convenio de Atenas 2002 no habían hecho la reserva propuesta por la OMI. Esto significa que un buque con un certificado estatal de un Estado parte que reconozca la limitación de responsabilidad en caso de guerra en virtud de la reserva OMI no puede comerciar en un Estado parte que no haya hecho esta reserva, por cuanto el asegurador o fiador de riesgos de guerra puede quedar sujeto a límites de indemnización más altos o incluso inexistentes. Por tanto, el buque podría ser detenido, pues el certificado reconoce la limitación de la responsabilidad global en caso de riesgos de guerra que el Estado de puerto no admitirá. En conclusión, aun siendo ambos Estados parte del Convenio de Atenas 2002, si no rige la reserva para ambos, tienen un régimen jurídico de seguro diferente (*E. S. N.*).



## Incremento de límites de indemnización en el Protocolo de 1996 al Convenio internacional sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos de 1976 (LLMC 96)

IMO-News, el núm. 3 de 2015 de la revista oficial de la OMI informa de las enmiendas para aumentar los límites de responsabilidad del Protocolo de 1996 al Convenio internacional sobre limitación de responsabilidad por créditos marítimos de 1976, las cuales entraron en vigor el 8 de junio de 2015. En septiembre de 2015, según publica la propia OMI, 52 Estados parte, que representan el 57,41 por 100 del tonelaje mercante mundial, son parte del Convenio de 1976, tal y como ha sido modificado por el Protocolo de 1996 (en adelante LLMC 96).

El LLMC 96 establece límites de responsabilidad para determinados tipos de reclamaciones frente al propietario, el fletador, el gestor naval, el armador de un buque de navegación marítima o las empresas de salvamento (art. 1). En particular, por reclamaciones por muerte y por lesiones corporales y otras reclamaciones, como daños a otros buques, daños a obras del puerto, retraso en el transporte de mercancías y pasajeros y sus equipajes, reclamaciones relativas al reflote de buques, entre otras (art. 2).

La delegación australiana en el Comité Jurídico de la OMI, en su 99.ª sesión de 24 de abril de 2012, en nombre de 20 Estados parte del Protocolo de 1996, planteó el aumento de los límites de responsabilidad previstos en su art. 6 de «límites generales», para reclamaciones por muerte y lesiones personales (apdo. 1) y para otras reclamaciones (apdo. 2). Se fundaba en que habían pasado dieciséis años desde la aprobación del Protocolo de 1996 y en su art. 8.6, el cual permite la revaloración por acuerdo del Comité Jurídico, bajo ciertas condiciones, con ratificación tácita, salvo oposición de los Estados. El análisis de las intervenciones en el Comité Jurídico revelan que hubo delegaciones favorables a aumentar los límites hasta el máximo que permite el Protocolo (no más de un 6 por 100 anual y hasta tres veces los incluidos en el tenor literal) y otras optaban por aumentos más modestos. La experiencia previa de siniestros como los del buque «Server» y del buque «Full City» ha puesto de manifiesto, indica el Comité Jurídico, que los límites del LLMC 96 no son suficientes para compensar los daños causados por contaminación de hidrocarburos de combustibles. A la vista de este dato, la inflación y la experiencia acumulada, el Comité Legal adoptó una resolución (anexa a las actas de la sesión), por la que acordó aumentar los límites del art. 6 LLMC 96 en un 51 por 100. De acuerdo con el art. 8 LLMC 96, la enmienda se considera aceptada al final de un periodo de 18 meses, contados a partir de la fecha de notificación de los aumentos a los Estados, salvo que durante ese periodo no menos de un cuarto de los Estados parte en el momento de la aprobación de la enmienda hayan comunicado al secretario general que no aceptan dicha enmienda, en cuyo caso esta se considerará rechazada y no surtirá efecto alguno. Toda enmienda que se considere aceptada de conformidad con el entrará en vigor dieciocho meses después de su aceptación. La notificación a los Estados quizá se haya retrasado, pues desde la aprobación en abril de 2012 hasta junio de 2015, que la OMI indica que ha tenido lugar su entrada en vigor, hay un periodo de 38 meses.

En particular, las enmiendas afectan a los límites generales del art. 6. Los aumentos de límites por muerte o lesiones personales en buques son los siguientes. Los

buques que no superen las 2.000 toneladas de arqueo bruto disponen de un límite de responsabilidad de 3,02 millones de unidades de cuenta, que equivalen a los Derechos Especiales de Giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional. Para buques de mayor tamaño, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la arriba citada; de 2.001 a 30.000 toneladas, 1.208 DEG (antes 800 DEG); de 30.001 a 70.000 toneladas; de 30.001 a 70.000 toneladas, 906 DEG (antes 600 DEG); por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 604 DEG (antes 400 DEG).

Los aumentos de límites para cualquier otra reclamación son los siguientes: Los buques que no superen las 2.000 toneladas de arqueo bruto disponen de un límite de responsabilidad de 1,51 millones DEG (antes un millón). Para buques de mayor tamaño, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la arriba citada; de 2.001 a 30.000 toneladas, 604 DEG (antes 400 DEG); de 30.001 a 70.000 toneladas; de 30.001 a 70.000 toneladas, 453 DEG (antes 300 DEG); por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 302 DEG (antes 200 DEG).

Las enmiendas a los límites de indemnización no han aumentado, en cambio, el límite especial por la reclamación en caso de muerte o lesiones del pasajero del art. 7 LLMC 1976/1996, que será una cantidad de 175.000 DEG multiplicada por el número de pasajeros que está autorizado a transportar el buque de acuerdo con su certificado (E. S. N.).

## Impulso comunitario al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de buques pesqueros

La Decisión (UE) 2015/799, del Consejo, de 18 de mayo (DOUE L 127/20, de 22 de mayo), autoriza a los Estados miembros de la Unión Europea a adherirse al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de buques pesqueros (conocido como SCTW-F 95), aprobado el 7 de julio de 1985 y en vigor desde el 29 de septiembre de 2012. A diferencia de otras normas internacionales, como el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974, la Unión Europea no puede adherirse al SCTW-F 95, ya que solo pueden ser parte los Estados. Sin embargo, como indica el Preámbulo de la Decisión, la Unión Europea promueve la seguridad en el mar y la seguridad en el trabajo a bordo de buques pesqueros y financia la formación en el sector de la pesca, en particular a través del Fondo Europeo de Pesca y el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca. Algunos Estados miembros son parte y otros no (España sí lo es, con instrumento de adhesión de 2 de febrero de 2002, BOE núm. 65, de 16 de marzo de 2012), por lo que con esta Decisión comunitaria autoriza a los Estados que todavía no lo hayan hecho a adherirse en un plazo razonable y, de ser posible, a más tardar el 23 de mayo de 2017.

Respecto a los Estados miembros que sí sean parte del SCTW-F 95, la Decisión indica que debe aplicar la flexibilidad establecida en el propio Convenio para garantizar la compatibilidad jurídica con la legislación de la Unión, concretamente las disposiciones sobre equivalencias del Capítulo I, regla 10, del anexo del Convenio, a fin de adaptar la aplicación del Convenio a la Directiva 2005/36/CE (E. S. N.).

## Exención comunitaria por categoría a las ayudas al transporte marítimo que tengan carácter social

El Reglamento (UE) 2015/1588, de 13 de julio, sobre la aplicación de los arts. 107 y 108 TFUE a determinadas categorías de ayudas estatales horizontales (*DOUE L 248/1*, de 24 de septiembre de 2015) faculta a la Comisión a declarar, mediante reglamentos, que determinadas categorías de ayudas son compatibles con el mercado interior en virtud de una o varias disposiciones del art. 107, apartados 2 y 3 del TFUE, y quedan exentas del procedimiento de notificación previsto en el art. 108, apartado 3, TFUE. En concreto, «las ayudas en favor de los residentes de regiones alejadas, para el transporte, siempre que la ayuda tenga carácter social y se conceda sin discriminaciones por razón de la identidad de transportista» (art. 1.1.xii). El apartado 15 del Preámbulo del Reglamento (UE) 2015/1588 fundamenta esta exención por categoría, señalando que «por lo que se refiere a la ayuda al transporte aéreo y marítimo, la experiencia de la Comisión indica que la ayuda de carácter social para el transporte de residentes en regiones alejadas, como las regiones ultraperiféricas y las islas, incluidos los Estados miembros insulares de una sola región y zonas de baja densidad demográfica, no dan lugar a ningún falseamiento significativo siempre que se otorguen sin discriminaciones basadas en la identidad del transportista. Además, pueden establecerse condiciones claras de compatibilidad» (*E. S. N.*).

## Másters universitarios y postgrados en Derecho marítimo durante el curso académico 2015-2016

Al igual que en años anteriores, algunas Universidades e instituciones españolas ofrecen másters y posgrados con la especialidad del Derecho marítimo.

Entre estos estudios, sin ánimo exhaustivo, destacamos el Máster en Derecho y negocio marítimo y gestión portuaria (*Shipping business*) que ofrece la Universidad Politécnica de Cataluña (*vid. talent.upc.edu*).

La Universidad Pontificia de Comillas y el Instituto Marítimo Español organizan el Programa Máster en Negocio y Derecho marítimo (*icade.upcomillas.es*).

La Universidad de Cádiz organiza el Máster universitario en gestión portuaria y logística (*posgrado.uca.es*).

La Universidad de Deusto ofrece el Máster de empresas marítimo portuarias y Derecho marítimo (*postgrado.deusto.es*).

La Universidad Abad Oliva organiza el Máster en Derecho y negocio marítimo (*unaoceu.es*).

En la Universidad Autónoma de Barcelona, el Máster universitario en Derecho empresarial incluye un módulo optativo de Empresa y negocio marítimo (*uab.es*) (*E. S. N.*).

## B. LEGISLACIÓN

### I. NACIONAL

#### 1. Contaminación marina

**Enmiendas de 2013 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Enmiendas al modelo A y al modelo B de los suplementos del certificado IOPP en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL), adoptadas en Londres el 17 de mayo de 2013 mediante la Resolución MEPC.235 (65) (BOE núm. 127, de 28 de mayo de 2015).**

Tras la publicación del Convenio internacional para prevenir la contaminación de los buques (MARPOL) en su edición refundida de 2011, el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) ha venido adoptando resoluciones que han ido enmendando dicho Convenio. Con vigencia desde el 1 de octubre de 2014, las enmiendas 2013 al Anexo I del protocolo de 1978 tienen como objetivo la modificación de los modelos A y B de los suplementos del certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (IOPP) relativos a «Incinerador de residuos de hidrocarburos (fangos)» (*M. E. T. L.*).

#### 2. Seguridad marítima

**Real Decreto 706/2015, de 24 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima (BOE núm. 191, de 11 de agosto de 2015).**

El Real Decreto 877/2011 incorpora al ordenamiento interno la normativa comunitaria que regula, integrada por el Reglamento (CE) núm. 391/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo de Estado y la Directiva 2009/15/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, las reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima. En el contenido de la normativa comunitaria se incluyen un conjunto de convenios internacionales, protocolos y códigos de carácter obligatorio en España. Concretamente, se trata del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS), y del Convenio Internacional sobre líneas de carga de 5 de abril de 1966 y el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 2 de noviembre de 1973 (MARPOL).

Desde la aprobación de la normativa reglamentaria interna la Organización Marítima Internacional (OMI) ha adoptado, en el ámbito de sus competencias, el Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), y el Código para las organizaciones reconocidas de la OMI (Código OR) y enmiendas al Convenio sobre líneas de carga. Desde su entrada en vigor se plantean discrepancias con la normativa comunitaria vigente lo que obliga a la modificación de ambas normas que