

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2016 · N.º 17

Marcial
Pons



V. EJECUCIÓN Y ENTRADA EN VIGOR

La ejecución de las prescripciones del Convenio SOLAS relativas a la masa bruta verificada de los contenedores llenos es competencia y responsabilidad de los Gobiernos Contratantes del Convenio. Los Gobiernos que actúan como Estados rectores de puertos deberán verificar el cumplimiento de dichas prescripciones.

Las prescripciones del Convenio relativas a la masa bruta verificada de un contenedor que transporta carga han entrado en vigor el pasado mes de julio de 2016¹². Sin embargo, el Comité de Seguridad Marítima de la IMO tomó nota de las preocupaciones mostradas por los Estados miembros en relación con los aspectos prácticos de cumplimiento de las enmiendas al Convenio, en especial la relativa a los contenedores transbordados y la comunicación de la información. Por ello, Comité acordó que las Administraciones y autoridades estatales de control portuarias deberían adoptar un enfoque pragmático a la hora de verificar el cumplimiento de los requisitos, permitiendo un periodo de *asentamiento* de tres meses desde el 1 de julio de 2016¹³.

Juan Pablo RODRÍGUEZ DELGADO

Contaminación atmosférica ocasionada por los buques

El Anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, y su Protocolo de 1978, Convenio MARPOL 73/78, contiene normas que limitan los principales contaminantes atmosféricos que se incluyen en los gases de escape de los buques, como los óxidos de azufre (SOx) y los óxidos de nitrógeno (NOx). El Anexo también prohíbe las emisiones deliberadas de sustancias que agotan la capa de ozono. Igualmente reglamenta la incineración a bordo, así como las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV) procedentes de los buques tanque.

Tal y como informa la Organización Marítima Internacional (en adelante, OMI), el Anexo VI al Convenio MARPOL 73/78 fue adoptado en 1997, encontrándose en vigor desde el 19 de mayo de 2005.

El 1 de julio de 2010, entraron en vigor las enmiendas adoptadas en el seno de la OMI al citado Anexo VI. Estos cambios incluían la reducción progresiva de las emisiones SOx, NOx, así como la creación de zonas de control de las emisiones (ECA) con el fin de reducir aún más las emisiones de contaminantes atmosféricos en las zonas marítimas designadas.

¹² Circular MSC.1/Circ. 1548, de 23 de mayo de 2016. El Comité hizo hincapié en que la operación de la estabilidad y la seguridad de los buques, incluyendo el embalaje, la manipulación y el transporte de contenedores, no se limita exclusivamente a las disposiciones sobre verificación de la masa bruta, sino que también está integrada por una serie de reglas del Convenio SOLAS (entre otras, VI/2.1, VI/2.2 y VI/2.3).

¹³ Todo ello a la vista de permitir el transporte de contenedores cargados en el buque antes de 1 de julio de 2016 y que son transbordados tras esa fecha para ser enviados al puerto de descarga sin la masa bruta verificada; así como proporcionar flexibilidad para todas las partes interesadas en el transporte de contenedores con vistas a adaptar los procedimientos para documentar, comunicar y compartir la información verificada.

En esta línea de restricción progresiva de las emisiones, se enmarcan las recientes enmiendas de 2014 al Anexo VI del Convenio MARPOL 73/78. En vigor de forma general y para España desde el 1 de septiembre de 2015, han sido publicadas en el BOE núm. 61, de 11 de marzo de 2016 (E. S. N.).

Formación, titulación y guardia de la gente del mar

El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar de 7 de julio de 1978 (Convenio STCW) fue el primer instrumento internacional en fijar las prescripciones básicas en esta materia, tal y como informa la OMI. El Convenio STCW entró en vigor el 28 de abril de 1984. Pretendía sustituir las normas nacionales de cada Estado de bandera del buque por una normativa homogénea e internacional que los Estados parte están obligados a cumplir o superar.

En 1995 se aprobaron varias enmiendas al Convenio STCW, las cuales entraron en vigor el 1 de febrero de 1997. Entre estas, se incluía un nuevo «Código de Formación», al que se trasladaron numerosas reglas de carácter técnico. En general, el Convenio STCW contiene normas fundamentales, que son ampliadas y aclaradas por el Código de Formación. La Parte A del Código es obligatoria, mientras que la Parte B tiene el carácter de recomendación.

El 25 de junio de 2010 se adoptaron las enmiendas de Manila de 2010 al Convenio y al Código de Formación. Más recientemente, el BOE núm. 72, de 24 de marzo de 2016, publica nuevas enmiendas de 2014 al Código de Formación, adoptadas en Londres el 22 de mayo de 2014 mediante Resolución del Comité de Seguridad Marítima MSC.374(93). Las presentes enmiendas entraron en vigor de forma general y para España el 1 de enero de 2016 (E. S. N.).

Código para las organizaciones reconocidas

El BOE núm. 283, de 26 de noviembre de 2015, publica el denominado «Código para las organizaciones reconocidas» (Código OR). Se trata de un instrumento internacional normalizado y refundido que contiene los criterios mínimos para la evaluación de las organizaciones con miras a su reconocimiento y autorización y las directrices para la supervisión de los Estados de abanderamiento (art. 1).

El Código OR se aplica a todas las organizaciones reconocidas o que pueda reconocer un Estado de abanderamiento de buques para llevar a cabo en su nombre la certificación y los servicios reglamentarios en virtud de instrumentos obligatorios de la Organización Marítima Internacional y de la legislación nacional; y, a los Estados de abanderamiento interesados en reconocer a alguna de estas organizaciones (art. 2.1). El Código establece las prescripciones obligatorias que deben cumplir las OR, las prescripciones obligatorias a las que se deben adherir los Estados para autorizar a una OR y las directrices para la supervisión estatal de la OR (art. 2.2). El Estado de abanderamiento comunicará al secretario general de la OMI, y depositará ante él, una lista de las OR reconocidas por él (art. 5). El Código está basado en los

instrumentos obligatorios de la OMI, las directrices y recomendaciones de la OMI, varias normas ISO, las prescripciones sobre el sistema de gestión de la calidad de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) y la legislación nacional (art. 6).

El Código OR entró en vigor de forma general y para España el 1 de enero de 2015. En la misma fecha cobraron vigencia las enmiendas al Convenio SOLAS 1974, adoptadas en Londres el 21 de junio de 2013 mediante Resolución del Comité de Seguridad Marítima MSC.350(92). También las enmiendas al Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966, adoptadas en Londres el 21 de junio de 2013 mediante Resolución MSC.356(92). Asimismo, a fin de otorgar carácter obligatorio a las partes 1 y 2 del Código también se enmendó el Convenio MARPOL 73/78, en virtud de la Resolución del Comité de Protección del Medio Marino MEPC.238(65), de 17 de mayo de 2013 (también publicada en el *BOE* de 26 de noviembre de 2015).

Según consta en la última parte del Código OR, España considera que el Código OR contiene una serie de requisitos mínimos y en todo caso no restringe ni limita el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Derecho de la Unión Europea (*E. S. N.*).

Seguridad de la vida humana en el mar

El *BOE* núm. 60, de 10 de marzo de 2016, publica las enmiendas de 2014 al Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974, adoptadas en Londres el 22 de mayo de 2014, mediante Resolución del Comité de Seguridad Marítima MSC.365(93).

Las enmiendas de 2014 tienen, como es habitual en el Convenio SOLAS, un marcado carácter técnico dedicado a actualizar las normas de seguridad de los buques. Por ejemplo, afectan a las disposiciones del Convenio SOLAS sobre construcción-estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas. Las enmiendas entraron en vigor de forma general y para España el 1 de enero de 2016 (*E. S. N.*).

Protección jurídica de la gente del mar en la Unión Europea

El trabajo marítimo tiene una naturaleza específica, que es reconocida en la situación jurídica actual de la Unión Europea. En concreto, algunas normas comunes de los trabajadores no se aplican a la gente del mar. Esta exclusión produce controversia, en cuanto puede suponer algún tipo de discriminación para los marineros. Para evitarla y mejorar la protección jurídica de estos, la Directiva (UE) 2015/1794, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre, publicada en el *DOUE*, L 263/1, de 8 de octubre de 2015, modifica las Directivas 2008/94/CE, 2009/38/CE, 2002/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, y las Directivas 98/59/CE y 2001/23/CE, del Consejo, en lo que se refiere a la gente del mar. Estas normas excluyen a determinada gente del mar de su ámbito de aplicación o bien permiten a

los Estados miembros excluirla (punto 2 del preámbulo de la Directiva 2015/1794). Estas exclusiones o la posibilidad de introducirlas pueden impedir que la gente del mar disfrute plenamente de su derecho a trabajar en condiciones equitativas y justas y a la información y la consulta, o limitar el pleno disfrute de sus derechos. Por ello, la Directiva comentada dispone la supresión de las disposiciones que permiten estas exclusiones cuando no están justificadas por razones objetivas y la gente del mar no reciba el mismo trato (punto 4). Con todo, se reconoce que aunque un número significativo de los Estados miembros no ha hecho uso o solo ha hecho un uso limitado de dichas exclusiones facultativas, estas exclusiones dan lugar a un trato desigual de la misma categoría de trabajadores, según los diferentes Estados miembros (punto 5).

La supresión de las exclusiones de la gente del mar de las citadas Directivas cuenta también con un acuerdo común entre los interlocutores del sector marítimo. Supone un buen equilibrio, como indica el punto 10 del preámbulo de la Directiva (UE) 2015/1794, entre la necesidad de mejorar las condiciones de trabajo de la gente del mar y las características específicas del sector (*E. S. N.*).

Instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga

La Directiva 2000/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre, está dedicada a las instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos. Su finalidad es reducir estos vertidos en el mar, especialmente los de carácter ilícito, procedentes de buques que utilicen los puertos de la Comunidad, mejorando la disponibilidad y el uso de instalaciones portuarias receptoras de dichos residuos y desechos e incrementando así la protección del medio marino (art. 1).

La Directiva (UE) 2015/2087, de la Comisión, de 18 de noviembre, publicada en el *DOUE* L 302/99, de 19 de noviembre de 2015, modifica la citada Directiva 2000/59/CE en dos aspectos esenciales. Por un lado, introduce una categorización más detallada de las basuras, de conformidad con la Resolución del Comité de Protección del Medio Marino MEPC.201(62) de la OMI, que enmienda el Anexo V del Convenio MARPOL 73/78. Por otro lado, incluye una mayor información exigible sobre los tipos y cantidades de desechos generados por buques que realmente hayan sido entregados en las instalaciones portuarias de recepción en el último puerto de carga. La exactitud de los datos es esencial para el cálculo exacto de la capacidad de almacenamiento destinada a desechos a bordo de ese buque. El cálculo de la capacidad suficiente de almacenamiento es un requisito previo para autorizar al buque a dirigirse hasta el siguiente puerto de escala sin haber entregado sus desechos, así como para la selección adecuada de buques para inspección (punto 5 del preámbulo de la Directiva 2015/2087).

La Información 2016/C 115/05, de Directrices para la interpretación de la Directiva 2000/59/CE, publicada en el *DOUE* C 115, de 1 de abril de 2016, también incide en esta materia (*E. S. N.*).

Comité de seguridad marítima y prevención de contaminación por los buques (Comité COSS)

El Reglamento (CE) 2099/2002, creó el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (denominado Comité COSS). Su función consiste en centralizar las tareas de los comités creados en el marco de la legislación comunitaria en materia de seguridad marítima, prevención de la contaminación por los buques y protección de las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques, así como asistir y aconsejar a la Comisión en todas las cuestiones de seguridad marítima y de prevención o reducción de la contaminación del medio ambiente en el marco de las actividades marítimas (punto 2 del preámbulo).

Toda nueva legislación de la Unión Europea adoptada en el ámbito de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques debe contemplar el recurso al Comité COSS. Como se han producido cambios normativos en la materia, el Reglamento (UE) 2016/103, de la Comisión, de 27 de enero, publicado en el *DOUE L 21/67*, de 28 de enero de 2016, tiene la finalidad de actualizar la enumeración de la legislación marítima comunitaria del Reglamento (CE) 2009/2002 (*E. S. N.*).

Inspecciones de la Comisión Europea en el ámbito de la protección marítima

El Reglamento (CE) 725/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo, relativo a la mejora de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, dispone en su art. 9.4 que la Comisión Europea llevará a cabo una serie de inspecciones de instalaciones portuarias y compañías pertinentes, para controlar la aplicación por los Estados miembros del citado Reglamento. Además, la Comisión ha de supervisar la organización de esas inspecciones para comprobar la efectividad de los sistemas nacionales de control de la calidad y de las medidas, procedimientos y estructuras de protección marítima. La Comisión, a su vez, está asistida en la realización de las tareas de inspección por la Agencia Europea de Seguridad Marítima, establecida por el Reglamento (CE) 1406/2002, del Parlamento Europeo y el Consejo.

El Reglamento (CE) 324/2008, de la Comisión, establece normas procedimentales para que las inspecciones de la Comisión en el ámbito de la protección marítima se realicen de forma transparente, efectiva, armonizada y coherente. En esta línea, el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/462, de la Comisión, de 30 de marzo, publicado en el *DOUE L 80/28*, de 31 de marzo de 2016, modifica el Reglamento (CE) 725/2004, a la vista de la experiencia adquirida desde 2008. En concreto, su preámbulo destaca la necesidad de mejorar la cooperación de la Comisión con los Estados miembros (incluyendo incorporar a sus equipos de inspección a inspectores nacionales cualificados), no ampliar el alcance de las inspecciones más allá del mandato del que ya se dispone en la actualidad, garantizar la confidencialidad de la información y asegurar que las disposiciones sean claras y más completas (*E. S. N.*).

Grupo de gestión de alto nivel para la gobernanza del sistema y de los servicios marítimos digitales

Mediante Decisión (UE) 2016/566, de la Comisión Europea, de 11 de abril, publicada en el *DOUE L 96/46*, de 12 de abril de 2016, se crea el Grupo de gestión de alto nivel para la gobernanza del sistema y los servicios marítimos digitales (GGAN) y se deroga la Decisión 2009/584/CE.

Tal y como señala el punto 1 de su preámbulo, la Comisión Europea asume la responsabilidad de gestionar y desarrollar a nivel de política el sistema comunitario de intercambio de la información marítima. Este comprende el sistema central *SafeSeaNet* (esencial para el control del tráfico marítimo), el sistema *CleanSeaNet* (utilizado para el control de contaminación marítima), las partes correspondientes del sistema de identificación y seguimiento a gran distancia de los buques (LRIT). La Comisión también responde de la su integración e interoperabilidad, así como de supervisar el sistema *SafeSeaNet*, cooperando con los Estados miembros.

El Grupo de gestión de alto nivel ya fue creado por la Decisión 2009/584/CE, para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Anexo III, punto 2.2 de la Directiva 2002/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, estipula la creación de un grupo de gestión de alto nivel en lo relativo a los asuntos aquí mencionados. La nueva Decisión de 2016, que deroga la de 2009, actualiza el sistema de tareas encomendadas al grupo de gestión de alto nivel, abordando de forma especial las novedades y los avances tecnológicos, al igual que las cuestiones estratégicas relacionadas con la evolución futura del sistema. El Grupo de gestión de alto nivel para la gobernanza del sistema y los servicios marítimos digitales es denominado GGAN (art. 1). Está integrado por representantes de los Estados miembros de la Unión Europea y de la Comisión, cuyo representante preside el GGAN (arts. 3 y 5) (*E. S. N.*).

Reciclado de buques

La Comunicación 2016/C 128/01 publica la «nota de orientación técnica sobre requisitos y procedimientos para la inclusión de instalaciones situadas en terceros países en la lista europea de instalaciones de reciclaje de buques» (en *DOUE C 128*, de 12 de abril de 2016). Como indica su preámbulo, tiene la finalidad de aclarar algunos aspectos del Reglamento (UE) 1257/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre, sobre el reciclado de buques, el cual entró en vigor el 30 de diciembre de 2013.

Esta nota de orientación técnica, de acuerdo con su preámbulo, suministra aclaraciones de acuerdo con las disposiciones del Convenio de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques de 2009, que aunque no está en vigor, la mayoría de los requisitos del Reglamento 1257/2009, provienen del citado Convenio. También tiene en cuenta las directrices relevantes de la Organización Marítima Internacional, la Oficina Internacional del Trabajo y el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y

su eliminación. En particular, la orientación técnica aborda cuestiones relativas a los requisitos de diseño, construcción, explotación, gestión, vigilancia y administración que deben satisfacer las instalaciones, el estatus y las cualificaciones de la entidad certificadora («el verificador independiente, el procedimiento de inspección de las instalaciones y comprobaciones ulteriores y las modalidades de presentación de la solicitud de inclusión en la lista europea a la Comisión») (E. S. N.).

Eventos

1. El día 13 de septiembre de 2016, se celebrará el Seminario Internacional sobre «*Cuestiones jurídico-laborales del trabajo marítimo: una visión del presente y del futuro de las relaciones laborales marítimas*» en el Bizkaia Aretoa (Bilbao), bajo la dirección de la profesora FOTINOPOLOU (Universidad del País Vasco) en el contexto de la Red temática de excelencia PAPETRAMA, financiada por el MINECO (Ref. DER2015-71527-REDT: pasado, presente y futuro del trabajo marítimo). La jornada se estructura en torno a tres paneles dedicados a cuestiones jurídico-laborales de la gente de mar, a las relaciones de trabajo de los pescadores y al trabajo prestado en instalaciones offshore, Yatching y portuario respectivamente. Para más información, contactar con olga.fotinopulos@ehu.eus.

2. Los días 14 y 15 de septiembre de 2016, se celebrará el **IX European Colloquium of Maritime Law Research** sobre «*Maritime Liens, Mortgages and Forced Sale—an inventory of topical problems*». La Dirección Académica del Congreso corresponde a los profesores Erik ROSAEG (Instituto Escandinavo de Derecho Marítimo-Universidad de Oslo), Ridhiam THOMAS (profesor emérito de la Universidad de Swansea), Olga FOTINOPOLOU y José Manuel MARTÍN OSANTE (profesores titulares de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social y Derecho Mercantil de la UPV/EHU, respectivamente).

3. Congreso Internacional «*Economic challenge and new maritime risks management: what blue growth?*», que se celebrará bajos los auspicios del Proyecto Europeo Human Sea y Marisk los días 3 y 4 de octubre de 2016, en la Cité de Congres, de la ciudad de Nantes (Francia). Para más información: http://www.humansea-marisk.com/en/?noredirect=en_US.

B. LEGISLACIÓN

I. NACIONAL

1. Contaminación marina

Orden FOM/2931/2015, de 4 de diciembre, por la que se modifica el Anexo III del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga (BOE núm. 282, de 25 de noviembre de 2015).

La adopción a nivel interno de las disposiciones del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 (MARPOL) y la transposición de la Directiva 2000/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por los buques y residuos de sus cargas se materializa en el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y los residuos que transportan y mejorar la disponibilidad y el uso de las instalaciones portuarias de recepción de desechos. En el ámbito de aplicación de este conjunto normativo los capitanes de los buques, que hagan escala en los puertos españoles, tienen la obligación de hacer entrega a la instalación portuaria autorizada, antes de la salida del puerto, de la totalidad de desechos generados por el buque. Como prueba del cumplimiento de esta obligación se expedirá un recibo de residuos MARPOL, según modelo unificado que se recoge en el Anexo III del presente Reglamento (Anexo V del Convenio MARPOL).

En el año 2011 se modifica el Anexo V del Convenio, mediante Resolución del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) y, como consecuencia, se incorporan nuevos supuestos de residuos que exigen la modificación del citado Anexo III con la finalidad de que los nuevos residuos figuren expresamente detallados en los nuevos recibos que se expidan de las instalaciones portuarias receptoras. El conjunto de estos cambios ha sido la razón de la aprobación de la Orden de referencia (M. E. T. L.).

2. Seguridad marítima

Enmiendas de 2013 al protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de carga, 1966, enmendado, adoptadas en Londres el 21 de junio de 2013 mediante Resolución MSC 356(92) (BOE núm. 282, de 25 de noviembre de 2015).

Transcurridos más de dos años desde su adopción se procede a la adaptación de algunas disposiciones del Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de carga. En concreto se incorporan un conjunto de Enmiendas al Anexo B del protocolo relativas a las reglas utilizadas para la determinación de las líneas de carga empleadas, con carácter internacional, para los buques mercantes. Las presentes enmiendas tienen como objetivo permitir a la Administración marítima competente que pueda delegar, para el desarrollo de determinados procedimientos de determinación de líneas de carga, y bajo determinadas condiciones previstas expresamente, la realización de tareas técnicas en otras organizaciones, entre ellas, las sociedades de clasificación.

A pesar de la tardanza en su publicación oficial estas enmiendas tienen vigencia, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.g) del art. VI del Protocolo citado, desde el 1 de enero de 2015 (M. E. T. L.).

Enmiendas de 2014 al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación), adoptadas en Londres el 22 de mayo de 2014 mediante Resolución MSC.374(93) (BOE núm. 72, de 24 de marzo de 2016).