

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2016 · N.º 18

 Marcial
Pons


EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SALA
Itasa Artzularitza Eskola
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLÍTICA TERRITORIAL
Escuela de Administración Marítima

mente, de la obligación de satisfacer el precio del transporte. Para la indemnización por paralización, ello es cierto sin duda si esta se produce en las instalaciones del destinatario (siempre y cuando, claro está, este hubiera solicitado la entrega); en cambio, si el vehículo queda paralizado durante la carga por el expedidor, el destinatario resulta obligado al pago de la indemnización tan solo en aquellos casos en que se le había comunicado con anterioridad el importe de la deuda. Por su parte, para WILTING no existe, en Derecho alemán, ninguna obligación legal del destinatario de descargar las mercancías en destino, aunque su negativa a hacerlo tras solicitar la entrega le obligará a pagar una indemnización en concepto de paralización (mientras que el rehúse de la carga constituye un impedimento para la entrega). En fin, la existencia de otras obligaciones del destinatario depende, en buena medida, de si solicita la entrega de la carga pues, como se decía, no es parte en el contrato de transporte y no se le pueden imponer obligaciones sin que hubiera consentido expresa o, cuando menos, tácitamente. Todo ello sin perjuicio, claro está, de las obligaciones que el destinatario haya podido asumir en virtud de la relación de valuta (generalmente de compraventa) que le une con el cargador (A. P.).

KOLLER, I., «Art. 41 CMR und der gemischte Vertrag» («Art. 41 CMR y el contrato mixto»), *Transportrecht*, Hamburg, ISSN 0174-559X, año 39, núm. 5, mayo de 2016, pp. 165-172.

El principio de la autonomía de la voluntad de las partes faculta a estas para concluir contratos con el contenido que les parezca oportuno, sin necesidad de atenerse estrictamente a alguno de los tipos contractuales previstos en los Códigos Civil y de Comercio. No es infrecuente, además, que el transportista se obligue a realizar prestaciones distintas del desplazamiento de la carga, como puede ser el tratamiento de las mercancías, su embalaje o la realización de controles de cantidad o de calidad. En tales casos, habría de plantearse si el art. 41 CMR —que establece el carácter imperativo de los preceptos del Convenio— se opone con carácter general a la celebración de contratos mixtos. No parece que ello sea el caso, pues el CMR es conscientemente fragmentario y, además, la opinión contraria obligaría a los transportistas a dedicarse única y exclusivamente al transporte de mercancías. A partir de aquí, ha de decidirse para cada uno de los supuestos concretos anunciados (tratamiento, embalaje, controles) si existe alguna norma en el CMR que pudiera resultar de aplicación imperativa. Por ejemplo, para los supuestos de transporte de mercancías elaboradas por quien las transporta después a su comprador, KOLLER defiende la aplicación imperativa de las reglas sobre responsabilidad del CMR, pues conforme a la normativa aplicable al contrato de obra el cumplimiento de la obligación del contratista se produce, salvo pacto en contrario, en el domicilio de este, por lo que el riesgo durante el transporte pesa sobre el dueño de la obra. En caso de que el transportista se obligue a embalar la mercancía, su responsabilidad se rige por el Derecho aplicable al contrato de obra hasta la recepción de la carga para su transporte, y a partir de este momento, además, conforme a lo dispuesto en los arts. 17 y ss. CMR. Si embala por cuenta del cargador, podrá responder sobre la base de una concurrencia de culpas conforme al art. 17.5 CMR (A. P.).

TRANSPORTE MARÍTIMO*

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Contaminación marina. 2. Seguridad marítima. 3. Transporte marítimo. II. Comunitaria: 1. Normas legales. III. Convenios e instrumentos internacionales.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Tribunal Supremo. 2. Tribunales Superiores de Justicia. 3. Audiencias Provinciales. II. Comentarios de jurisprudencia: «La prescripción de la acción declarativa de resolución y de reclamación de cantidad para el resarcimiento de los daños derivados del incumplimiento de un contrato cuyo objeto es la reforma parcial de un buque» [Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Palma de Mallorca. Sentencia de 21 de junio de 2016 (JUR 2016/192925)], por Iñaki Zurutuza Arigita.

CONTENT: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. Domestic legislation: 1. Marine pollution. 2. Maritime safety. 3. Maritime transport. II. European Union: 1. Legal rules. III. Conventions and international instruments.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of Court decisions: 1. Supreme Court. 2. High Courts of Justice. 3. Courts of Appeal. II. Commentaries on Court decisions: «La prescripción de la acción declarativa de resolución y de reclamación de cantidad para el resarcimiento de los daños derivados del incumplimiento de un contrato cuyo objeto es la reforma parcial de un buque» [Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Palma de Mallorca. Sentencia de 21 de junio de 2016 (JUR 2016/192925)], by Iñaki Zurutuza Arigita.

A. NOTICIAS

Medidas comunitarias contra constructores extracomunitarios por venta a pérdida de buques

Los astilleros de los Estados de la Unión Europea sufren la fuerte competencia de los astilleros extracomunitarios, especialmente asiáticos. El problema legal se plantea cuando dicha competencia no respeta las reglas del juego leal entre competidores. El Reglamento (UE) 2016/1035, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio, sobre protección contra las prácticas perjudiciales en materia de precios en la construcción naval, aborda esta importante cuestión para el futuro de los astilleros europeos en general y españoles en particular.

El Reglamento (UE) 2016/1035 establece normas para luchar contra la venta de buques de constructores extracomunitarios por debajo del coste de producción. Esta venta, según el parecer de varios informes al respecto, resulta posible gracias muchas veces a ayudas públicas estatales. El Reglamento (UE) 2016/1035 ha sido publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 176/17, de 30 de junio de 2016, y ha entrado en vigor a los veinte días siguientes.

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

Colaboran en esta sección: Olga FOTINOPOULOU BASURKO (O. F. B., *Universidad del País Vasco*), Eliseo SIERRA NOGUERO (E. S. N., *Universitat Autònoma de Barcelona*), María Eugenia TEJIEIRO LILLO (M. E. T. L., *Universidad de Cádiz*) Iñaki ZURUTUZA ARIGITA (I. Z. A., *Universidad Pública de Navarra*), Mercedes ZUBIRI SALINAS (M. Z. S., *Universidad de Zaragoza*) y Juan Pablo RODRÍGUEZ DELGADO (J. P. R. D., *Universidad Carlos III de Madrid*).

La competencia desleal por venta de buques, tal y como explica el preámbulo del Reglamento (UE) 2016/1035, fue analizada en las conversaciones multilaterales que tuvieron lugar en el marco de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico. Las mismas concluyeron con la firma, el 21 de diciembre de 1994, de un Acuerdo entre Estados sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante, llamado «Acuerdo sobre construcción naval».

A pesar del citado Acuerdo, el preámbulo del Reglamento (UE) 2016/1035 explica que las condiciones específicas de las transacciones de compraventa de buques dificulta la aplicación de derechos de compensación y «*antidumping*». De ahí la urgencia de establecer un sistema válido para luchar contra la venta de buques por debajo de su precio normal y que causa así perjuicios a los competidores que ofrecen precios razonables. Con esta finalidad, se pactó el denominado Código sobre precios perjudiciales en la construcción naval. Conjuntamente con sus principios de base, dicho Código integran el Anexo III del Acuerdo sobre construcción naval (conocido como «Código IPI»). Así, el contenido del Código IPI se fundamenta esencialmente en el Acuerdo *antidumping* de 1994, si bien difiere en lo relativo por razón de la naturaleza especial de la compraventa de buques.

Después de un amplio estudio de la materia, las instituciones europeas optan por convertir las condiciones del citado Código IPI en normativa comunitaria de aplicación obligatoria. De hecho, el citado reglamento que, como se sabe, tienen efecto directo en todos los Estados de la Unión Europea.

Sin ánimo exhaustivo, pues no es este el lugar para ello, se detalla el contenido esencial del Reglamento (UE) 2016/1035. En concreto, se prevé un procedimiento a cargo de la Comisión Europea de verificación del precio de venta para determinar la existencia o no de una práctica perjudicial en materia de precios. Si los constructores de dichos buques son de Estados contratantes del Acuerdo sobre construcción naval, la compraventa de dichos buques únicamente quedará sujeta a investigación de la Comisión Europea si el comprador es de la Unión y a condición de que el buque no tenga la naturaleza de buque militar.

En el marco de la investigación llevada a cabo por la Comisión Europea se procederá a comparar, con ecuanimidad, el valor de exportación y el precio normal en la misma fase comercial. Es un sistema especialmente complejo por las diferentes circunstancias que pueden concurrir. En concreto, se tendrán en cuenta las compraventas que hayan tenido lugar, en condiciones normales, en los tres meses anteriores o posteriores a la venta objeto de la investigación o, a falta de ventas de este tipo, en cualquier otro plazo que se considere apropiado (art. 2.11).

Además del precio por debajo de valor normal en los precios del mercado de la Unión Europea, debe concurrir un perjuicio específico: esta compraventa debe tener un impacto en la industria de la Unión (art. 3).

La investigación puede concluir con el cierre del expediente cuando el margen de práctica perjudicial sea *de minimis*, que el Reglamento (UE) 2016/1035 fija en una cuantía por debajo del 2 por 100 del precio de exportación. En cambio, si al verificar de forma definitiva las condiciones de la compraventa se observan que concurren prácticas desleales en cuanto a los precios y se observa un perjuicio para la industria, se procederá a sancionar tal conducta.

La Comisión Europea ostenta autoridad para imponer al constructor naval el pago de derechos («*charges*») por práctica perjudicial en materia de precios. Su cuantía será igual al margen establecido de las prácticas perjudiciales en materia de precios. Se trata de que el constructor abone la cuantía del precio que ha dejado de ingresar al vender por debajo del coste de producción. Dicho pago ha de producirse en los ciento ochenta días siguientes a la notificación del devengo de dicho derecho a su cargo (art. 7).

La investigación también puede concluir sin imposición de derechos cuando el constructor naval anula de forma definitiva e incondicional la venta o si acepta la medida equivalente adoptada por la Comisión (art. 8).

Cuando el constructor naval no abone los derechos impuestos a su cargo, la Comisión podrá establecer contramedidas. Entre ellas, el Reglamento (UE) 2016/1035 cita forma especial la de denegar los derechos de carga o descarga en la Unión Europea a los buques construidos por el constructor naval afectado (art. 9.1) (*E. S. N.*).

Refuerzo de la cooperación de las Agencias Europeas con las autoridades marítimas nacionales

El Reglamento (UE) 2016/1625, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre, publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, núm. 251, de 16 de septiembre, ha reformado el Reglamento (CE) núm. 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

La finalidad del Reglamento (UE) 2016/1625 es detallar el contenido de la colaboración de dicha Agencia con los organismos estatales encargados del control de las costas y que asumen multiplicidad de funciones en la materia. Entre ellas, la seguridad, la protección, la búsqueda y el salvamento marítimo, el control fronterizo, el control de la pesca, el control aduanero, las funciones de policía y seguridad en general y la protección del medio ambiente.

La Agencia Europea de Seguridad Marítima, la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, establecida por el Reglamento (UE) 2016/1624, del Parlamento Europeo y del Consejo, y la Agencia Europea de Control de la Pesca, establecida por el Reglamento (CE) 768/2005, del Consejo, han de reforzar la colaboración, cada una en su respectivo ámbito, entre ellas y con los organismos estatales.

Este refuerzo de la cooperación no altera la distribución de funciones existentes entre la Unión y los Estados miembros, ni las obligaciones que por razón de los tratados internacionales asumen los Estados.

Entre los términos de la cooperación, se cita expresamente la obligación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima de utilizar la tecnología más adelantada de la que disponga, entre ella las aeronaves pilotadas a distancia. Asimismo, aquellas agencias pondrán en común, fusionará y analizará la información disponible en los sistemas de indicación de la ubicación de los buques, prestarán servicios de vigilancia y comunicación más adelantados (infraestructuras terrestres, espaciales y sensores en plataformas), entre otras medidas (*E. S. N.*).

Reformas en el Convenio SOLAS para incrementar la seguridad marítima en los espacios cerrados del buque

Lamentablemente se han dado casos de asfixia de marineros encerrados en espacios cerrados de buque, normalmente por falta de oxígeno o por el efecto de gases letales. En el marco de esta preocupación se enmarca la Resolución MSC.380 (94) del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Adoptada el 21 de noviembre de 2014, la Resolución reforma el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), de 1974, enmendado. En particular, modifica el Capítulo XI-1, de medidas especiales para incrementar la seguridad marítima del Convenio SOLAS, añadiendo a continuación de la regla 6 actual la nueva regla 7 siguiente, titulada «Instrumento de ensayo de la atmósfera en espacios cerrados». Su tenor literal dispone que «todo buque al que se aplique el Capítulo I llevará uno o varios instrumentos portátiles adecuados que permitan realizar ensayos de la atmósfera. Como mínimo, dichos instrumentos podrán medir las concentraciones de oxígeno, de gases o vapores inflamables, de sulfuro de hidrógeno y de monóxido de carbono antes de entrar en los espacios cerrados. Los instrumentos que se lleven con arreglo a otras prescripciones podrán satisfacer esta regla. Se proporcionarán medios apropiados para efectuar la calibración de todos estos instrumentos».

IMO-News, núm. 3, 2016, ofrece una mayor explicación de esta reforma. Informa que los marineros pueden ser requeridos para entrar en espacios cerrados en buque para manejar u obtener equipo, asistir a un colega o inspeccionar partes vitales de los motores. Estos espacios cerrados, al disponer de unas aperturas limitadas para entrar y salir, no disponen de la ventilación adecuada para un trabajo continuado en el tiempo. El ambiente en cualquier espacio cerrado puede estar falto de oxígeno o disponer de un exceso del mismo y/o contener gases tóxicos o inflamables, suponiendo así un riesgo para la vida del marinero. Los espacios cerrados cubiertos por la nueva regulación incluyen, aunque no se limitan, a espacios de carga, tanques de fuel, tanques de lastre, entre otros. Los espacios cerrados de cada singular buque deben ser identificados.

En virtud del procedimiento de aceptación tácita de las enmiendas del Convenio SOLAS, la reforma introducida por la Resolución MSC 380(94) entró en vigor el 1 de julio de 2016. *IMO-News* añade que una exigencia similar a las unidades de perforación mar adentro, en virtud de las enmiendas al Código para la construcción y equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (1979, 1989 y 2009 Códigos MODU) (*E. S. N.*).

A vueltas de nuevo con la ratificación del Convenio SNP-HNS

IMO-News, núm. 3, 2016, da cuenta de un nuevo intento acordado en el seno del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional para agilizar la implementación del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización en daños en relación con el transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligro-

sas de 1996 (Convenio HNS o, en español, SNP), tal y como ha sido modificado por el Protocolo de 2010.

El Comité Jurídico de la OMI ha dispuesto que el grupo por correspondencia prepare una presentación de los diversos escenarios de los daños que podrían ocurrir en caso de un accidente de los previstos en el Convenio HNS. La presentación también destacará las ventajas que para los Estados tiene la ratificación de este convenio.

Se trata de un nuevo intento, tras el Protocolo de 2010, de facilitar la implementación del Convenio HNS, a la vista de la falta de las ratificaciones oportunas. Por ejemplo, España no es parte contratante del Convenio HNS. El Consejo de la Unión Europea, mediante Decisión de 18 de noviembre de 2002, autorizó a los Estados miembros de la Unión Europea, en interés de la Comunidad, a ratificar el Convenio HNS. Sin embargo, en octubre de 2016, solo Chipre, Eslovenia, Hungría y Lituania han concluido los procedimientos de ratificación o adhesión a dicho Convenio. Junto con otros diez países extracomunitarios, son los únicos Estados que han ratificado o se han adherido al Convenio HNS.

La cuestión es profundizar las razones por las cuales los Estados de forma mayoritaria no asumen los términos del Convenio HNS, ni en su forma original de 1996, ni con su Protocolo de 2010.

El Convenio HNS exige que el propietario de un buque matriculado en un Estado Parte y que lleve sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (por ejemplo, productos químicos) mantenga un seguro u otra garantía financiera de unos 146 millones de dólares estadounidenses (expresado en DEGS en sus arts. 9 y 12). Además, el Convenio HNS tiene la intención de establecer un Fondo complementario a pagar los daños por contaminación de hasta 365 millones de dólares estadounidenses (en DEGS en el art. 13). Este fondo sería financiado por contribuciones impuestas a empresas en países del Convenio HNS que reciben sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (arts. 13-35). Por tanto, mediante un único tratado se adapta el sistema de dos niveles de probada eficacia utilizada en el Convenio de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de hidrocarburos de 1992 y en el Convenio del Fondo de 1992 para la determinación de la responsabilidad y proporcionar indemnización.

Este fondo impuesto por el Convenio HNS probablemente podría ser una de las razones por las que el Convenio HNS aún no está en vigor. Otra de las razones para explicar por qué el Convenio HNS no ha entrado en vigor es el hecho de que aún no se ha producido una catástrofe marítima relacionada con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

El Protocolo de 2010 al Convenio HNS prevé que, si el daño es causado por sustancias a granel, la compensación exigible al propietario del buque será de un límite máximo de 100 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG). Si el daño es causado por mercancía empaquetada o conjuntamente por mercancía a granel y mercancía empaquetada, la responsabilidad máxima del propietario de buque será de 115 millones de DEG. Por tanto, no se altera la sustancia del Convenio HNS, que crea un doble tramo de responsabilidad por indemnizaciones, el primero a cargo del propietario del buque y su seguro obligatorio y el segundo a cargo de una organización internacional de gestión de los recursos financieros aportados por los importadores de estas sustancias en los Estados parte. Precisamente, este fondo su-

plementario, que el Protocolo de 2010 no altera, puede ser una de las causas del porqué el Convenio HNS no ha entrado en vigor, pues supone una carga adicional para las empresas importadoras y contribuyentes de los Estados parte de dicho Convenio. Otra razón es el hecho de que, afortunadamente, todavía no ha tenido lugar una catástrofe marítima relacionada con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, distintas de los hidrocarburos. En octubre de 2016, ningún Estado ha ratificado dicho Protocolo de 2010 al Convenio HNS (E. S. N.).

Másters universitarios y postgrados en Derecho marítimo durante el curso académico 2016-2017

Al igual que en años anteriores, algunas Universidades e instituciones españolas ofrecen masters 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 Deusto ofrece el Máster de Empresas Marítimo-Portuarias y Derecho marítimo (*deusto.es*).

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

Eventos

Congreso Internacional: «*I Seminar of the Maritime Work Watch Research Network: Overview of Current Issues and future challenges in Maritime Labour Law*», celebrado en Bilbao, el día 13 de septiembre de 2016, bajo la dirección académica de la profesora Olga Fotinopoulou Basurko. Para más información: <http://www.revistaderechotransporte.com/ecmlr2016/I-seminar-MWW.html>.

IX Congreso Europeo de Derecho Marítimo: «*IX European Colloquium of Maritime Law Research (ECMLR Conference) - Maritime Liens, Mortgages and Forced Sale*», celebrado en Bilbao, los días 14 y 15 de septiembre de 2016. Para más información: <http://www.revistaderechotransporte.com/ecmlr2016/ecmlr-2016-en.html>.

El Congreso ECMLR constituye un encuentro bianual entre profesionales y académicos vinculados al sector del transporte marítimo que se realiza en el marco de la colaboración existente entre los centros de investigación de Europa de mayor prestigio en este ámbito. Entre estos centros cabe destacar por su calidad, competitividad y capacidad de generar sinergias entre investigadores, profesionales del sector y Administración pública, los siguientes: Scandinavian Institute of Maritime Law - University of Oslo, Institute of Maritime Law - University of Southampton, Rotterdam Institute for Shipping and Trade Law - Erasmus University Rotterdam.

El liderazgo y la organización de la iniciativa son asumidos por la Universidad en la que se celebre el Congreso ECMLR. Para el encuentro del año 2016 de Bilbao la organización corrió a cargo de la Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU), bajo la Dirección Académica de los profesores: Olga Fotinopoulou Basurko, José Manuel Martín Osante, Erik Rosaeg y Mikis Tsimplis.

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

B. LEGISLACIÓN

I. NACIONAL

1. Contaminación marina

Orden FOM/1320/2016, de 28 de julio, por la que se modifica el Anexo II 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. 186, de 3 de agosto de 2016).

Con el objetivo de alcanzar un nivel de protección adecuada del medio marino, frente a las descargas ilícitas de desechos procedentes de los buques que utilizan los puertos españoles, se aprueba el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga que incorpora al ordenamiento interno español la Directiva 200/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo. El Real Decreto de aplicación a todos los puertos españoles, tanto los de competencia estatal como autonómica, pretende intensificar la protección ambiental y mejorar el uso y disponibilidad de las instalaciones portuarias receptoras de desechos. Para alcanzar este objetivo la norma regula el procedimiento de comunicación previa de la cantidad y tipo de residuos transportados, obligatoria para los capitanes de los buques que arriben en los puertos españoles, que deberán notificar la correspondiente información, a través de la cumplimentación del Anexo II del citado Real Decreto, a la Capitanía Marítima correspondiente y a la entidad gestora del puerto.

Desde 2011 el Comité de Protección del Medio Marino, de la Organización Marítima Internacional (OMI) incorpora, con el objetivo de reducir las descargas al mar de desechos generados por los buques y de los residuos de los cargamentos que transportan, una nueva categorización más completa de los residuos transportados. La nueva regulación, adoptada por Resolución MEPC.201 (62), enmienda el Anexo V del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) que entró en vigor el 1 de enero de 2013. Esta categorización queda reflejada en la Circular MEPC.1/Circ. 644/Rev.1 de la OMI, donde se establece el formato normalizado del recibo de entrega de desechos tras el uso de las instalaciones portuarias de recepción por parte de los buques.