

# TRANSPORTE MARÍTIMO\*

**SUMARIO:** A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Construcción naval. 2. Contaminación marina. 3. Seguridad marítima. 4. Laboral marítimo. II. Comunitaria: 1. Construcción naval. 2. Servicios portuarios. 3. Laboral marítimo. III. Convenios e instrumentos internacionales. IV. Comentarios de legislación: 1. «Propuestas de reformas a la Ley de navegación marítima en materia de contratos de utilización de buques, de agentes consignatarios de buques y embarcaciones y de Derecho internacional privado», por Rodolfo A. González-Lebrero.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Tribunales Superiores de Justicia.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Recensiones: 1. SIERRA NOGUERO, Eliseo, *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques. Especial referencia a los seguros obligatorios*, Madrid, Fundación Mapfre, 2016, 473 p., ISBN: 978-84-9844-604-3, por José Manuel Martín Osante. 2. ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio y RUEDA MARTÍNEZ, José-Alejo (dirs.), *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, Cizur Menor, Civitas Thomson-Reuters, 2016, 1576 p., ISBN: 978-84-9135-871-8, por Pedro Jesús Baena Baena. 3. CAMPUZANO, Ana Belén y SANJUÁN, Enrique (dirs.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2016, 583 p., ISBN: 978-84-9119-817-8, por Cecilio Molina Hernández. II. Bibliografía.

**CONTENT:** A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. Domestic legislation: 1. Shipbuilding. 2. Marine pollution. 3. Maritime safety. 4. Labour issues. II. European Union legislation: 1. Shipbuilding. 2. Port services. 3. Labour issues. III. Conventions and international instruments. IV. Comments of legislation: 1. *Propuestas de reformas a la Ley de navegación marítima en materia de contratos de utilización de buques, de agentes consignatarios de buques y embarcaciones y de Derecho internacional privado*, by Rodolfo A. González-Lebrero.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of Court decisions: 1. High Courts of Justice.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Books Reviews: 1. SIERRA NOGUERO, Eliseo, *El seguro de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques. Especial referencia a los seguros obligatorios*, Madrid, Fundación Mapfre, 2016, 473 p., ISBN: 978-84-9844-604-3, by José Manuel Martín Osante. 2. ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio y RUEDA MARTÍNEZ, José-Alejo (dirs.), *Comentarios a la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, Cizur Menor, Civitas Thomson-Reuters, 2016, 1576 p., ISBN: 978-84-9135-871-8, by Pedro Jesús Baena Baena. 3. CAMPUZANO, Ana Belén y SANJUÁN, Enrique (dirs.), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2016, 583 p., ISBN: 978-84-9119-817-8, by Cecilio Molina Hernández. II. Bibliography.

## A. NOTICIAS

### EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN AGUAS POLARES

El «Código Internacional para los buques que operan en aguas polares» (también llamado Código polar) ha sido aprobado en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) para regular la cuestión del transporte marítimo en aguas polares. El Código se ha implementado mediante las enmiendas correspondientes al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y las enmiendas al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (Convenio MARPOL) a fin de conferir carácter obligatorio a dicho código.

---

\* 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 TEJEIRO LILLO (M. E. T. L., Universidad de Cádiz), e Iñaki ZURUTUZA ARIGITA (I. Z. A., Universidad Pública de Navarra).

En particular, tal y como informa la OMI en su página *web*, el Código polar y las enmiendas al SOLAS se adoptaron en el 94.º periodo de sesiones del Comité de seguridad marítima (MSC), en noviembre de 2014. Las enmiendas al MARPOL se adoptaron en el 68.º periodo de sesiones del Comité de protección del medio marino (MEPC), en mayo de 2015. Ambas enmiendas al Convenio SOLAS y al Convenio MARPOL han entrado en vigor el 1 de enero de 2017, en materia de construcción, equipo, operación y otras cuestiones. Se aplica en exclusiva a los buques que operan en aguas árticas y antárticas. El objetivo es prever la seguridad de las operaciones de los buques y la protección del medio ambiente polar, abordando los riesgos presentes en las aguas polares que otros instrumentos jurídicos no reducen de forma adecuada.

Como indica la revista *IMO News*, en su número de primavera de 2017, se observa un crecimiento y una diversificación creciente del transporte polar. Esto hace necesario afrontar normativamente los nuevos retos de esta navegación en la Antártida y en el Ártico. Esta es una oportunidad para reducir las distancias entre Europa y Asia. Asimismo, se observa un incremento del turismo en estas zonas.

Para hacer realidad estos nuevos retos, y hacerlos compatibles con la navegación segura, el Código Polar aborda las cuestiones relacionadas con el mal tiempo, el frío extremo que puede afectar a los equipos y la falta de cartas náuticas suficientes. Un riesgo agravado con el carácter remoto de estas zonas, que dificulta asimismo la asistencia al buque.

En cuanto al equipo, las ventanas del puente del buque deben disponer de medios para eliminar el hielo derretido, la lluvia congelante, la nieve, la niebla, los rociones y la condensación. Todos los botes salvavidas serán de tipo parcial o totalmente cerrado. Debe existir protección térmica adecuada para todas las personas a bordo y, además en los buques de pasaje, un traje de inmersión o una ayuda térmica para cada persona a bordo. También ha de constar a bordo un equipo especial para la retirada de hielo, como, por ejemplo, dispositivos eléctricos y neumáticos y herramientas especiales tales como hachas o bates de madera. En cuanto a la extinción de incendios, el equipo debe poder funcionar a temperaturas frías y ser adecuado para las personas que lleven indumentaria voluminosa y engorrosa para condiciones meteorológicas frías.

Respecto al proyecto y construcción del buque destinados a operar a temperaturas del aire bajas, deben construirse con materiales adecuados para las operaciones a la temperatura de servicio polar del buque. Los buques han de disponer igualmente de estabilidad suficiente en la condición sin avería. Cuando se calcule la estabilidad, deben tenerse en cuenta los márgenes por congelación. Existen tres categorías de buques que pueden operar en las aguas polares: *a)* hielo medio del primer año, *b)* hielo delgado del primer año, y *c)* aguas libres/condiciones del hielo menos rigurosas que las de las clases *a)* y *b)*. La estructura del buque, todos de doble casco, debe poder resistir las cargas estructurales generales y locales.

En relación a las operaciones y a la dotación, el buque debe recibir información sobre las condiciones del hielo. El buque debe contar a bordo con un certificado para buque polar y el Manual de operaciones en aguas polares del buque. Los capitanes, los primeros oficiales de puente y los oficiales encargados de la guardia de la navegación deben haber completado una formación básica adecuada para las operaciones en aguas libres y una de naturaleza avanzada para otras aguas, incluido el hielo.

Estas condiciones de seguridad son exigibles a los buques de nueva construcción a partir del 1 de enero de 2017. Los construidos antes de esa fecha han de cumplir estas condiciones en el momento de la primera parada o de la siguiente revisión, lo que ocurra primero. Las exigencias al personal se introducirán mediante enmiendas al Convenio SCTW, siendo obligatorias a partir del 1 de enero de 2018 (*E. S. N.*).

### **AMPLIACIÓN DEL ACUERDO REGIONAL ANTIPIRATERÍA A OTROS CRÍMENES MARÍTIMOS**

Como es ampliamente conocido, la colaboración entre Estados está permitiendo reducir la siniestralidad causada por la piratería habitualmente sufrida por los buques que atraviesan las costas delante de Somalia. Entre los múltiples mecanismos de esta coordinación estatal figura el denominado Código de conducta relativo a la represión de la piratería y los robos a mano armada contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén (Código de Conducta de Djibouti). De acuerdo con la OMI y su revista *IMO news* de primavera de 2017, el Código fue suscrito el 29 de enero de 2009 por los representantes de Djibouti, Etiopía, Kenya, Madagascar, Maldivas, la República Unida de Tanzania, Seychelles, Somalia y Yemen. Por su parte, Comoras, Egipto, Eritrea, Jordania, Mauricio, Mozambique, Omán, Arabia Saudita, Sudáfrica, Sudán y los Emiratos Árabes Unidos se han suscrito a partir de entonces, ascendiendo a un total de 20 países de los 21 con derecho a firmar.

En la reunión del 10 al 12 de enero de 2017 que tuvo lugar en Jeddah (Arabia Saudí), los representantes de los Estados signatarios del Código de Conducta de Djibouti mostraron su compromiso para ampliar el acuerdo regional antipiratería a otros crímenes marítimos. Se trata sobre todo de intercambiarse información sobre buques y aeronaves implicadas en crímenes marítimos distintos de la piratería, tales como el tráfico de armas, de personas, de vida salvaje, robo de hidrocarburos, contrabando, pesca ilegal o no regulada, entre otros. Se pretende asegurar que los responsables son aprehendidos y enjuiciados, que se les dispensa el trato adecuado y que se procede a la repatriación de los marineros, pescadores, otro personal a bordo y, en su caso, pasajeros.

El acuerdo de Jeddah incluye igualmente la implementación de medidas nacionales, incluido legislativas, para asegurar una adecuada vigilancia de policía marítima y portuaria (*E. S. N.*).

### **MARCO COMUNITARIO PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN PUERTOS EUROPEOS**

El Reglamento 2017/352/UE, de 15 de febrero, crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas sobre la transparencia financiera de los puertos. De acuerdo con la nota de prensa emitida por el Consejo Europeo. Consejo de la Unión Europea, se pretende disponer de requisitos claros y justos reguladores del acceso al mercado de los servicios portuarios en la Unión Europea. El objetivo es permitir la entrada en el mercado a nuevos proveedores de concretos servicios portuarios, así como asegurar la mayor igualdad de las condiciones y reducir, al mis-

mo tiempo, la inseguridad jurídica para los puertos, los proveedores de servicios y los inversores. Todo con la finalidad esencial de aumentar la inversión portuaria, la mejora cualitativa de los servicios que reciben los usuarios de los puertos e incluso reducir los precios.

El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, tratará a los prestadores de servicios portuarios de manera transparente, objetiva, no discriminatoria y proporcionada (art. 5). El Reglamento enumera las causas por las cuales el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, podrá limitar el número de prestadores de servicios portuarios para un determinado servicio portuario (art. 6).

Entre las medidas del Reglamento UE 2017/352/UE consta la de garantizar la transparencia de las tasas y tarifas portuarias y la financiación pública de los puertos (arts. 11 y ss.). El presente Reglamento no debe poner limitaciones al organismo gestor del puerto, o a la autoridad competente, a la hora de establecer su sistema de cobro de tasas, siempre y cuando las tasas por infraestructuras portuarias abonadas por los operadores de buques o los propietarios de la carga sean transparentes, fácilmente identificables en particular, y no discriminatorias, y contribuyan al mantenimiento y desarrollo de infraestructuras e instalaciones de servicio y a la prestación de los servicios que sean necesarios para realizar o facilitar las operaciones de transporte dentro de la zona portuaria o en las vías navegables que dan acceso a dichos puertos que entren dentro de la competencia del organismo gestor del puerto (preámbulo, punto 12).

El Reglamento UE 2017/352/UE se aplica a todos los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte que se enumeran en el anexo II del Reglamento (UE) núm. 1315/2013. Los Estados miembros podrán decidir no aplicar el presente Reglamento a los puertos marítimos de la red global situados en las regiones ultraperiféricas a que se refiere el art. 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Los Estados miembros que decidan no aplicar el presente Reglamento a esos puertos marítimos comunicarán tal decisión a la Comisión. Los Estados miembros también podrán aplicar el presente Reglamento a otros puertos marítimos, comunicándolo a la Comisión (*E. S. N.*).

## **REGLAMENTO COMUNITARIO SOBRE EQUIPOS MARINOS A BORDO DE BUQUES DE ESTADOS DE LA UNIÓN EUROPEA**

El Reglamento 2017/306/UE, de 6 de febrero, indica los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y las normas de ensayo para equipos marinos. Con este Reglamento, se da cumplimiento a lo dispuesto en la Directiva 2014/90/UE, por la cual a fin de facilitar una ejecución armonizada, rápida y sencilla de la Directiva 2014/90/UE, los actos de ejecución adoptados con arreglo a la misma deben ser reglamentos de la Comisión. Corresponde a esta indicar los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y las normas de ensayo establecidos en los instrumentos internacionales, así como las fechas en que dichos requisitos y normas de ensayo deban aplicarse.

En particular, el Reglamento 217/306/UE dispone que los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y las normas de ensayo establecidas en los instrumentos

internacionales se aplicarán a cada elemento del equipo marino según se indica en el anexo del presente Reglamento (art. 1). En cambio, de acuerdo con su preámbulo, resulta razonable y proporcionado permitir, durante un periodo transitorio, que un nuevo elemento que se ajusta a los requisitos nacionales de homologación vigentes en un Estado miembro antes de la entrada en vigor del presente Reglamento sea comercializado e instalado a bordo de un buque de la Unión, en concreto, hasta el 16 de marzo de 2020 (art. 2) (*E. S. N.*).

## **NORMAS COMUNITARIAS DE LUCHA CONTRA EL TERRORISMO, INCLUIDO APODERAMIENTO ILÍCITO DE BUQUES**

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea han aprobado la Directiva 2017/541/UE, de 15 de marzo, relativa a la lucha contra el terrorismo y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/475/JAI del Consejo y se modifica la Decisión 2005/671/JAI del Consejo. Como explica en su preámbulo, la Directiva de 2002 ha sido la piedra angular de la respuesta de la justicia penal de los Estados miembros en la lucha contra el terrorismo. La existencia de un marco jurídico común a todos los Estados miembros y, más concretamente, de una definición armonizada de los delitos de terrorismo, sirve como punto de referencia para el intercambio de información y la cooperación entre las autoridades nacionales competentes. Sin embargo, la amenaza terrorista ha aumentado y se ha desarrollado rápidamente en los últimos años.

En la presente Directiva se enumeran con carácter exhaustivo una serie de delitos graves, como los atentados contra la vida de las personas, en tanto actos intencionados que pueden calificarse de delitos de terrorismo cuando y en la medida en que se cometan con un fin terrorista específico. También se debe considerar delito de terrorismo la amenaza de cometer esos actos intencionados cuando quede establecido, sobre la base de circunstancias objetivas, que tal amenaza se produjo con cualquiera de esos fines terroristas. Precisamente, entre los delitos de terrorismo, se incluye el apoderamiento ilícito de aeronaves y de buques o de otros medios de transporte colectivo o de mercancías [art. 3.1.e)] (*E. S. N.*).

## **B. LEGISLACIÓN**

### **I. NACIONAL**

#### **1. Construcción naval**

**Enmiendas de 2014 al Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), adoptadas en Londres el 22 de mayo de 2014 mediante Resolución MSC.370(93) (BOE núm. 65, de 17 de marzo de 2017).**

Los buques gaseros tuvieron, en el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (CG), la primera