

TRANSPORTE MARÍTIMO *

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Contaminación marina. 2. Transporte marítimo. II. Comunitaria: 1. Puertos. 2. Seguridad marítima. 3. Laboral. III. Comentarios de legislación: 1. «The European Union's Post-“Brexit” Decision-Making Capacity in the Development of International Maritime Law», por Jonatan Echebarria Fernández.—C. JURISPRUDÉNCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea. 2. Tribunal Supremo. 3. Tribunales Superiores de Justicia. 4. Audiencias Provinciales. II. Comentarios de jurisprudencia (jurisprudencia extranjera): 1. «Comentario a las sentencias de la Corte de Apelación inglesa “The Maersk Tangier” (2018) y “The Aqasia” (2018)», por Juan Pablo Rodríguez Delgado.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Bibliografía.

CONTENT: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. Domestic legislation: 1. Marine pollution, 2. Maritime transport. II. European Union legislation: 1. Ports. 2. Maritime safety. 3. Labour issues. III. Commentaries on legislation: 1. «The European Union's Post-“Brexit” Decision-Making Capacity in the Development of International Maritime Law», by Jonatan Echebarria Fernández.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of Court decisions: 1. Court of Justice of the European Union. 2. Supreme Court. 3. High Courts of Justice. 4. Courts of Appeal. II. Commentaries on Court decisions (foreign decisions): 1. «Commentary on the decisions of the English Court of Appeal “The Maersk Tangier” (2018) and “The Aqasia” (2018)», by Juan Pablo Rodríguez Delgado.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Bibliography.

A. NOTICIAS

ENMIENDAS DEL CONVENIO STCW

El *BOE* núm. 174, de 19 de julio de 2018, publica enmiendas al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar (Convenio de Formación), 1978, en su forma enmendada. Las enmiendas fueron adoptadas en Londres el 11 de junio de 2015 mediante Resolución MSC.396(95) del Comité de Seguridad Marítima (*Maritime Safety Committee*) de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Las enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2017, de acuerdo con el sistema de aceptación tácita (art. XII Convenio de Formación).

La reforma está relacionada con la implementación del Código Internacional de seguridad para buques que utilicen gas y otros combustibles de bajo punto de inflamación. Conocido por su acrónimo en inglés como código IGF, su objeto, entre

* 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: Jonatan ECHEBARRÍA FERNÁNDEZ (*J. E. F., Copenhagen Business School*), Ainhoa FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA (*A. F. G. Y., Universidad del País Vasco*), Olga FOTINOPOLOU BASURKO (*O. F. B., Universidad del País Vasco*), Arantza MARTÍNEZ BALMASEDA (*A. M. B., Universidad del País Vasco*), Juan Pablo RODRÍGUEZ DELGADO (*J. P. R. D., Universidad Carlos III de Madrid*), Eliseo SERRA NOGUERO (*E. S. N., Universitat Autònoma de Barcelona*), María Eugenia TEJEIRO LILLO (*M. E. T. L., Universidad de Cádiz*), Mercedes ZUBIRI DE SALINAS (*M. Z. S., Universidad de Zaragoza*) e Iñaki ZURUTUZA ARIGITA (*I. Z. A., Universidad Pública de Navarra*).

otros, es realizar una valoración de los riesgos vinculados a estos buques para los marineros, el medioambiente así como para el propio buque. También pretende implementar exigencias de formación al capitán, oficial, radio operador y al personal a bordo para satisfacer las medidas de seguridad del Código IGIF (*E. S. N.*).

ENMIENDAS DEL CONVENIO MARPOL

El *BOE* publica también diversas enmiendas, de carácter marcadamente técnico, al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL).

Las enmiendas de 21 de diciembre de 2017 fueron adoptadas en el seno de la OMI mediante Resolución MEPC.270(69). Están publicadas en el *BOE* núm. 1, de 1 de enero de 2018. La reforma se refiere a las reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel. Estas enmiendas entraron en vigor, de forma general y para España, el 1 de septiembre de 2017, de conformidad con lo dispuesto en el art. 16.2.g)ii) del Convenio MARPOL.

Las enmiendas de 28 de octubre de 2016 al Convenio MARPOL fueron adoptadas en la OMI mediante Resolución MEPC.27-70. Han sido publicadas en el *BOE* núm. 118, de 15 de mayo de 2018. La reforma alude al sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques y la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. Estas enmiendas entraron en vigor, de forma general y para España, el 1 de marzo de 2018, de conformidad con lo dispuesto en el art. 16.2.g)ii) del Convenio MARPOL.

Las enmiendas de 20 de octubre de 2016 al Convenio MARPOL fueron aprobadas mediante Resolución MEPC.276(70). Han sido publicadas en el *BOE* núm. 105, de 1 de mayo de 2018. La reforma afecta al certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos. Estas enmiendas entraron en vigor de forma general y para España, el 1 de marzo de 2018, de conformidad con lo dispuesto en el art. 16.2.g)ii) del Convenio MARPOL.

Las enmiendas de 22 de abril de 2016 al anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio MARPOL fueron aprobadas por Resolución MEPC.271(69). Están publicadas en el *BOE* núm. 3, de 3 de enero de 2018. La reforma afecta a las reglas para prevenir la contaminación atmosférica desde buques. Las enmiendas entraron en vigor, de forma general y para España, el 1 de septiembre de 2017, de conformidad con lo dispuesto en el art. 16.2.g)ii) del Convenio MARPOL (*E. S. N.*).

AUTORIZACIÓN A INSTALACIONES DE RECICLADO DE BUQUES

Tal y como recuerda el Preámbulo del Reglamento (UE) 1257/2013, los buques que constituyen residuos y que son objeto de movimientos transfronterizos para su reciclado están regulados por el Convenio de Basilea de 1989 sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación y por el Reglamento (CE) núm. 1013/2006, que incorpora el Convenio de Basilea.

La OMI, la Organización Internacional del Trabajo y la Secretaría del Convenio de Basilea han promovido una solución eficiente y eficaz al problema de las prácticas de reciclado inadecuadas e inseguras. El acuerdo está plasmado en el Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques de 2009. Sin embargo, este Convenio no ha entrado en vigor.

En la Unión Europea, el Reglamento (UE) 1257/2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) núm. 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE, tiene como objetivo facilitar una rápida ratificación del Convenio de Hong Kong, tanto en la Unión como en terceros países. Para ello, entre otras medidas, prevé la aplicación de unos controles proporcionados a los buques y a las instalaciones de reciclado, sobre la base de dicho Convenio. Estos controles incluyen, como indica su Preámbulo, dirigir a «los buques que enarbolen el pabellón de un Estado miembro a instalaciones de reciclado de buques que utilicen métodos seguros y respetuosos con el medio ambiente para el desguace de buques, en lugar de dirigirlos a instalaciones no conformes a las normas, como sucede actualmente en la práctica».

A tal efecto, las instituciones que quieran formar parte de una lista europea de instituciones de reciclado de buques han de cumplir las exigencias previstas en el art. 13 del Reglamento (UE) 1257/2013.

La autorización de las instalaciones situadas en su territorio corresponde a las autoridades nacionales, que lo comunicarán a la Comisión para su publicidad (art. 14).

Las instalaciones que estén situadas en un país extracomunitario y que deseen ser reconocidas y autorizadas lo solicitan directamente a la Comisión Europea (art. 15).

La Comisión también queda encargada de publicar en el *Diario Oficial de la Unión Europea* la lista de instalaciones autorizadas y sus actualizaciones (art. 16). En este marco, se han publicado en el *DOUE*, Serie L, de 27 de mayo de 2018, la Decisión 2018/684/UE, de 4 de mayo, y en el *DOUE*, Serie L, de 4 de octubre de 2018, la Decisión 2018/1478, de 3 de octubre, para actualizar la lista europea de instalaciones de reciclado de buques establecida con arreglo al Reglamento (UE) núm. 1257/2013) (*E. S. N.*).

SE INICIAN ESTUDIOS DE REGULACIÓN DE LOS BUQUES AUTÓNOMOS

El Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI ha establecido un Grupo de Trabajo por correspondencia para el estudio de una posible regulación de los buques autónomos (*Marine Autonomous Surface Ships*, MASS).

De acuerdo con la información suministrada por la revista oficial de la OMI, *IMO News*, número de otoño de 2018, el Comité de Seguridad Marítima ha establecido una serie de premisas y conceptos esenciales en la materia para dirigir el Grupo de Trabajo por correspondencia.

En particular, el MASS es definido como un buque que, con diferentes grados, puede operar con independencia de la interacción humana. En atención especial-

mente a los diversos grados de autonomía del buque durante el viaje, la OMI distingue entre:

- a) Buque con procesos automáticos y con apoyo en las decisiones. Es aquel en que los marineros están a bordo para operar el mismo y sus sistemas, y en el cual algunas operaciones pueden ser automatizadas.
- b) Buque controlado remotamente con marineros a bordo.
- c) Buque controlado remotamente sin marineros a bordo.
- d) Buque totalmente autónomo. El sistema operativo del buque es capaz de tomar decisiones y actuar por sí solo.

El Grupo de Trabajo por correspondencia asume como primer objetivo identificar, de entre los instrumentos legales de la OMI, cuáles pueden ser aplicables y cuáles no a los diferentes buques autónomos. También si alguna de estas normas puede impedir el funcionamiento de los buques autónomos.

Un segundo paso en el estudio de la posible regulación es determinar la mejor manera de tratar las operaciones de los buques autónomos, teniendo en cuenta, entre otros criterios, el factor humano, la cuestión tecnológica y el elemento operacional.

En la próxima reunión del Comité los días 3 a 7 de diciembre de 2018 se tratará la cuestión de la posible regulación de los buques autónomos (E. S. N.).

NUEVAS MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE MARINO EN ASIA

La revista *IMO News*, número de otoño, informa que la OMI y siete países asiáticos impulsan un programa destinado a mejorar la calidad medioambiental de los mares del sudeste asiático denominado MEPSEAS.

Los países involucrados son Camboya, Filipinas, Malasia, Birmania, Tailandia, Indonesia y Vietnam. El proyecto cuenta con el apoyo financiero de la Agencia Noruega de Cooperación al Desarrollo (NORAD) y con el asesoramiento del Grupo de Trabajo de Transporte Marítimo de la *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN), el mayor órgano regional especializado en cuestiones legislativas marítimas.

Entre las prioridades del Programa MEPSEAS figura la implementación de una serie de instrumentos legislativos en los Estados participantes. Se trata del Convenio internacional para prevenir la contaminación desde buques (MARPOL); el Convenio de sistemas antiincrustantes; el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias y su Protocolo; y, el Convenio para el control y la gestión de aguas de lastre y los sedimentos de los buques.

Asimismo, el Programa promueve el desarrollo de medidas legales y políticas relacionadas con la capacidad de los puertos, las inspecciones estatales de buques para reforzar el cumplimiento de dichas Convenciones. El Proyecto tiene una duración de tres años, entre 2018 y 2021 (E. S. N.).

MASTERS UNIVERSITARIOS Y POSTGRADOS EN DERECHO MARÍTIMO DURANTE EL CURSO ACADÉMICO 2017-2018

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*).

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

En la Universidad de Deusto de Bilbao, el Máster en Gestión de Empresas Marítimo-Portuarias y Derecho marítimo (*deusto.es*) (*E. S. N.*).

IX CICLO DE DERECHO MARÍTIMO EN BILBAO

El día 29 de octubre de 2018 tuvo lugar en Bilbao el tradicional encuentro anual entre profesionales y académicos del ámbito marítimo y portuario, patrocinado por el Gobierno Vasco, Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, Escuela de Administración Marítima y por el Departamento de Derecho de la Empresa de la Universidad del País Vasco. En esta ocasión, el *IX Ciclo de Derecho Marítimo - Congreso Internacional* tuvo por objeto el estudio de la Ley 2/2018, de 28 de junio, de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco (*BOPV* núm. 129, de 5 de julio de 2018). Como pone de manifiesto la Exposición de Motivos de la citada Ley, Euskadi presenta una larga y consolidada tradición portuaria, cuyo impacto económico y social en el desarrollo de sus localidades costeras ha sido notable, favorecido por el impulso de los sectores pesquero, comercial e industrial. A esto debe añadirse el crecimiento de la práctica náutico-recreativa en dicha Comunidad Autónoma y el desarrollo turístico de la costa vasca. Todo ello ha propiciado la construcción y reordenación de puertos e instalaciones portuarias de carácter deportivo o recreativo, vinculados al turismo de ocio y de calidad, que además tienen un impacto sobre el territorio y sobre el propio modelo económico de los municipios en los que se emplazan, y que precisa de un régimen jurídico adaptado a esta realidad.

En este sentido, bajo la dirección de José Manuel Martín Osante (profesor titular de Derecho Mercantil de la Universidad del País Vasco), M.^a Victoria Petit Lavall (catedrática de Derecho Mercantil de la Universitat Jaume I de Castellón) y M.^a Jesús Guerrero Lebrón (catedrática de Derecho Mercantil en la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla), y con la colaboración de las Universidades de Catanzaro (Italia), Sassari (Italia), Teramo (Italia), Toulouse I (Francia), Pablo de Olavide de Sevilla, y Jaume I de Castellón - Instituto Universitario de Derecho del Transporte, se celebró en Bilbao, el 29 de octubre de 2018, el *IX Ciclo de Derecho Marítimo - Congreso Internacional*, bajo el título «Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco: