

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2018 · N.º 21

 Marcial
Pons


EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO
EKONOMIAREN GARAPEN
ETA AZPIBIDURI BAILA
Plan Actibulariotan Eralda
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS
Escuela de Administración Marítima

TRANSPORTE MARÍTIMO*

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Unión Europea: 1. Contaminación marina. 2. Seguridad marítima. 3. Laboral. II. Nacional: 1. Construcción naval. 2. Contaminación marina. 3. Seguridad marítima. III. Convenios e instrumentos internacionales.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Tribunal Supremo. 2. Audiencia Nacional. 3. Tribunales Superiores de Justicia. II. Comentarios de jurisprudencia: 1. «Un supuesto de responsabilidad del porteador por retraso a la luz de la Ley de Navegación Marítima», por Juan Carlos Sáenz García de Albizu e Iñaki Zurutuza Arigita.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Recensiones: 1. Berlingieri, Francesco y Musi, Massimiliano (eds.), *Maritime, Port and Transport Law: Current Scenarios and Emerging Issues*, Bologna, Bonomo Editore, 2017, 576 pp., ISBN: 9788869720772, por Ainhoa Fernández García de la Yedra. 2. Fotinopoulou Basurko, Olga y Martín Osante, José Manuel (dirs.), *New Trends in Maritime Law: Maritime Liens, Arrest of Ships, Mortgages and Forced Sale*, Cizur Menor, Thomson Reuters/Aranzadi, 2017, 564 pp., ISBN 978-84-9152-773-2, por Ainhoa Fernández García de la Yedra. II. Bibliografía.

CONTENT: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. European Union legislation: 1. Marine pollution. 2. Maritime safety. 3. Labour issues. II. National legislation: 1. Shipbuilding. 2. Marine pollution. 3. Maritime safety. III. Conventions and international instruments.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of Court decisions: 1. Supreme Court. 2. National High Court. 3. High Courts of Justice. II. Commentaries on Court decisions: 1. «A case of liability of the carrier by delay in the light of the Maritime Navigation Act», by Juan Carlos Sáenz García de Albizu e Iñaki Zurutuza Arigita.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Book Reviews: 1. Berlingieri, Francesco and Musi, Massimiliano (eds.), *Maritime, Port and Transport Law: Current Scenarios and Emerging Issues*, Bologna, Bonomo Editore, 2017, 576 pp., ISBN: 9788869720772, by Ainhoa Fernández García de la Yedra. 2. Fotinopoulou Basurko, Olga and Martín Osante, José Manuel (dirs.), *New Trends in Maritime Law: Maritime Liens, Arrest of Ships, Mortgages and Forced Sale*, Cizur Menor, Thomson Reuters/Aranzadi, 2017, 564 pp., ISBN 978-84-9152-773-2, by Ainhoa Fernández García de la Yedra. II. Bibliography.

A. NOTICIAS

LOS CRITERIOS OMI PARA LA DETENCIÓN DE BUQUES POR LOS OFICIALES DE CONTROL DE ESTADO DE PUERTO

El control del Estado de puerto juega un papel crucial como segunda línea de defensa contra los buques subestándar, tras el control que corresponde a las autoridades administrativas del Estado de bandera del buque. En este marco, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, en el 30.º periodo de sesiones, celebrada entre el 27 de noviembre y el 6 de diciembre de 2017, aprobó su Resolución A.1119(30), sobre procedimientos para la supervisión del Estado de puerto 2017. Esta Resolución contiene una compilación de las recomendaciones relativas al control del Estado de Puerto que actualiza los procedimientos previos adoptados en 2011 [Resolución A.1052(27)] y que permite la armonización de procedimientos entre las diversas autoridades nacionales.

* 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: Ainhoa FERNÁNDEZ GARCÍA DE LA YEDRA (*A. F. G. Y., Universidad del País Vasco*), Olga FOTINOPOULOU BASURKO (*O. F. B., Universidad del País Vasco*), Eliseo SIERRA NOGUERO (*E. S. N., Universitat Autònoma de Barcelona*), María Eugenia TEIJEIRO LILLO (*M. E. T. L., Universidad de Cádiz*), e Iñaki ZURUTUZA ARIGITA (*I. Z. A., Universidad Pública de Navarra*).

Entre las recomendaciones consta que cuando el oficial de Control del Estado de Puerto (*Port State Control Officer*) haya de decidir si las deficiencias encontradas en un buque son de suficiente importancia o no para justificar su detención, deberá valorar si el buque dispone de la documentación relevante en condiciones de validez y si el buque dispone del personal a bordo conforme al documento relativo a la dotación mínima de seguridad. Asimismo, durante la inspección, el oficial deberá valorar también otros aspectos relativos al buque, la dotación y el viaje propuesto: como su habilidad para navegar con seguridad, para manejar, transportar y controlar la carga con seguridad, así como el buen estado de motores, propulsión, timón, extinción de incendios, sistemas de evacuación, dispositivos anticontaminación y de comunicación en situación de riesgo, entre otros. Realizada esta valoración, si la opinión es negativa a la vista de las deficiencias encontradas, el buque debe ser detenido a la primera inspección, con independencia del tiempo en que el buque estará en el puerto.

La falta de los certificados en condiciones de validez exigidos en las Convenciones internacionales más relevantes puede justificar la detención también, salvo para los buques que no sean parte de la singular Convención y que, por tanto, no están obligados a disponer del documento específico. Sin embargo, el oficial del Control del Estado de Puerto aplicará la cláusula de «trato no más favorable» y las disposiciones y criterios previstos en esta Resolución A.1119(30), cuyo cumplimiento será exigible antes de que el buque parta. En particular, para ayudar al oficial en el uso de estas recomendaciones de la OMI, la Resolución contiene una lista de deficiencias, agrupadas en función de cada Convención o Código, que son consideradas tan serias que pueden justificar la detención del buque. Esta lista no se considera exhaustiva, pero pretende dar ejemplos de cuestiones relevantes. Así, en materia relacionada con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), la Resolución ofrece hasta 16 deficiencias técnicas consideradas relevantes por afectar a la seguridad de la navegación del buque. Siguen a continuación listas de deficiencias en el marco del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (CIQ, *International Bulk Chemical Code*, IBC); del Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gas licuado a granel (CIG, en inglés, *IGC Code*); del Convenio de líneas de carga; y, del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL). Una mención especial puede hacerse a las vulneraciones que pueda presentar el buque en el marco del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia de la gente del mar (SCTW). En concreto, la Asamblea de la OMI considera deficiencias la falta de la documentación pertinente de los marineros sin una dispensa válida, así como el incumplimiento de cuestiones esenciales en materia de navegación segura, por ejemplo, de una persona cualificada para operar el equipo esencial para la navegación segura, las radiocomunicaciones o la prevención de la contaminación marítima (E. S. N.).

ACTUALIZACIÓN DEL CONVENIO PARA LA FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

El Convenio para la facilitación del tráfico marítimo internacional de 1965 (Convenio FAL) pretende asegurar en lo posible la uniformidad en relación con las for-

malidades y otros procedimientos, incluyendo normas (*standards*) y prácticas recomendadas (*recommended practices*), aplicables al buque a la llegada, durante la estancia y a la partida del puerto en relación con el buque mismo, su dotación, los pasajeros, equipaje y mercancía.

Desde su adopción en 1965, se han realizado diversas enmiendas al texto original del FAL para su adaptación a las nuevas realidades y necesidades del tráfico marítimo internacional. Así, con fecha de 1 de enero de 2018 entraron en vigor las enmiendas al Convenio FAL aprobadas por la Resolución FAL 12/40, de 12 de abril de 2016, adoptada por el Comité de Facilitación de la OMI. De conformidad con lo dispuesto en su art. VII.2).b), han entrado en vigor según el procedimiento de aceptación tácita, pues antes del 1 de octubre de 2017 un tercio, por lo menos, de los Gobiernos Contratantes no había notificado por escrito al secretario general de la OMI que no aceptaban las enmiendas.

Entre las novedades de las enmiendas de 2016 al Convenio FAL, figura la obligación de las autoridades públicas de establecer sistemas para el intercambio electrónico de información, dentro de un periodo de tres años desde la adopción de las enmiendas. Las autoridades públicas, cuando introduzcan sistemas de intercambio electrónico de información para agilizar los trámites de despacho, facilitarán a los propietarios de buques y a otras partes interesadas la información necesaria acerca de las prescripciones aplicables a los sistemas y concederán un periodo de transición adecuado antes de que la utilización de los sistemas adquiera carácter obligatorio. Se dispondrá un periodo de transición de al menos doce meses para el uso obligatorio de los sistemas, a contar desde la fecha de introducción de tales sistemas (1.3 *ter*). No obstante, habrá un periodo transicional de doce meses desde la fecha de la introducción de tales sistemas para convertir en obligatoria la transmisión electrónica. Durante este periodo se permitirían tanto los documentos en papel como los electrónicos (práctica recomendada 1.3 *quart*).

Otra novedad de las enmiendas de 2016 es la nueva redacción de los formularios estandarizados previstos en el Convenio FAL: declaración general, declaración de la carga, la declaración de las provisiones a bordo, la declaración de los efectos de la tripulación, la lista de la dotación, la lista de pasajeros y la declaración de mercancías peligrosas.

Una nueva práctica recomendada sugiere el uso de una «ventanilla única». Los Gobiernos Contratantes deberían alentar a las autoridades públicas a que adopten acuerdos que permitan presentar en un solo punto de entrada («ventanilla única») todos los datos exigidos por las autoridades públicas sobre la llegada, permanencia en puerto y salida de los buques, las personas y la carga, con objeto de evitar la duplicación. Se debería también examinar la conveniencia de que las ventanillas únicas sirvan de mecanismo para que las autoridades públicas comuniquen decisiones y otra información abarcada por el Convenio de facilitación (1.3 *quin*).

Otra norma revisada es la relativa a la facilitación del permiso de tierra para los tripulantes extranjeros de los buques dedicados a viajes internacionales. El permiso de tierra se autorizará de manera tal que excluya cualquier discriminación por razón de nacionalidad, raza, color, género, religión, opinión política u origen social, e independientemente del Estado de abanderamiento del buque en el que estén empleados, contratados o trabajen (3.44). En todos los casos en que se haya denegado

el permiso en tierra, las autoridades públicas comunicarán los motivos alegados para dicha denegación al marino interesado y al capitán. Si estos lo solicitan, tales motivos se proporcionarán por escrito (3.44 bis).

También se incluyen novedades en relación con el tratamiento de polizones. Cuando proceda, los Gobiernos Contratantes incorporarán en su legislación nacional bases jurídicas que les permitan enjuiciar a los polizones, polizones frustrados y personas o compañías que ayuden a los polizones o a los polizones frustrados con el fin de facilitar su acceso a la zona portuaria, al buque, a la carga o a los contenedores (norma 4.3.3.1) (E. S. N.).

DIRECTIVA PARA LA TRANSPOSICIÓN DE LAS ENMIENDAS DE 2014 AL CONVENIO DE TRABAJO MARÍTIMO

El 19 de mayo de 2008, las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), con el deseo de contribuir a establecer unas condiciones armonizadas en el ámbito del sector marítimo a nivel mundial, celebraron un Acuerdo relativo al Convenio de Trabajo Marítimo de 2002 (CTM). Dicho Acuerdo y su anexo contienen una petición conjunta dirigida a la Comisión en la que se le insta a su aplicación sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión, de conformidad con el art. 139, apartado 2, del Tratado constitutivo de la Unión Europea, según el cual los «interlocutores sociales» pueden pedir conjuntamente que los acuerdos celebrados por estos a nivel comunitario se apliquen sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión. El instrumento utilizado es la Directiva 2009/13/CE, que incorpora el Acuerdo relativo al CTM. El Acuerdo se aplica a la gente de mar que se encuentre a bordo de un buque registrado en un Estado miembro o que enarbole el pabellón de un Estado miembro.

Recientemente ha habido nuevos cambios en el CTM que han debido incorporarse a la Directiva 2009/13/CE. En concreto, en su 103.ª reunión, celebrada en Ginebra el 11 de junio de 2014, la Conferencia Internacional del Trabajo (ILO) aprobó las enmiendas de 2014 al CTM, que entraron en vigor el 18 de enero de 2017. Las enmiendas se refieren al establecimiento de un sistema de garantía financiera eficaz que proteja los derechos de la gente de mar en caso de abandono y que garantice una indemnización en caso de reclamaciones contractuales por muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales. Asimismo, mejoran y optimizan el sistema actual de protección de la gente de mar, incluida la obligación de los buques de llevar a bordo las pruebas documentales del sistema de garantía financiera y de ampliar el sistema para cubrir dos nuevas situaciones de abandono. Dichas situaciones se refieren a casos en los que se abandonó al marino sin la manutención y el apoyo necesarios o en los que el armador rompió unilateralmente sus lazos con el marino, en particular dejando de pagarle el salario contractual durante un periodo de al menos dos meses.

La Directiva (UE) 2018/131, de 23 de enero, aplica el Acuerdo celebrado el 5 de diciembre de 2016 entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) a fin de modificar la Directiva 2009/13/CE, de conformidad con las enmiendas de 2014 al CTM.

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 16 de febrero de 2020. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión (E. S. N.).

JORNADA DEL IIDM: RIESGOS Y RESPONSABILIDADES EN LA INDUSTRIA DE CRUCEROS

El 8 de marzo de 2018, en el Centro de actividades del puerto de Sevilla, tuvo lugar la Jornada organizada por el Instituto Iberoamericano de Derecho marítimo, bajo la dirección de doña Carmen Codes, vicepresidenta del IIDM en España, y con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Sevilla. El bloque I titulado «Nuevos retos en la industria de cruceros» contó con la participación de profesionales expertos en Derecho marítimo que analizaron las cuestiones del cumplimiento normativo en la empresa de cruceros: responsabilidad penal, la situación actual y problemática en los seguros de viaje en materia de cruceros y el seguro de responsabilidad civil de buques de pasaje contra riesgos de guerra y terrorismo. El bloque II titulado «Daños personales» contó con ponencias sobre las reclamaciones de daños personales, reclamaciones por daños personales en Derecho inglés, reclamaciones por accidentes en cruceros: jurisdicción y Derecho comparado y la limitación en la navegación internacional de cruceros (E. S. N.).

CONGRESO DEL IDT: EL TRANSPORTE COMO MOTOR DEL DESARROLLO ECONÓMICO

El Instituto Universitario de Derecho del Transporte de la Universidad Jaime I celebra los días 13 a 15 de junio de 2018 el Congreso titulado «El transporte como motor del desarrollo económico», en Benicàssim. Está dirigido por los doctores María Victoria Petit Lavall, María Jesús Guerrero Lebrón y José Manuel Martín Osante. El Comité Científico está presidido por el doctor Leopoldo Tullio. Cuenta con un reputado panel de especialistas españoles y extranjeros de Derecho del transporte. Se estructura en diversas mesas sobre el contrato de transporte y condiciones generales; transporte y seguro; la responsabilidad en el transporte: cuestiones de actualidad; defensa de la competencia y competencia desleal en el transporte; y, soluciones legales a los nuevos retos del Derecho marítimo. Más información disponible en *idt.uji.es* (E. S. N.).

CONGRESO DE LA AEDM: NUEVOS RETOS DEL DERECHO MARÍTIMO

La Asociación Española de Derecho Marítimo celebrará el 13 y 14 de junio su Congreso sobre los nuevos retos para el Derecho marítimo. Se someterán a análisis y a debate temas como los nuevos formularios contractuales de BIMCO, el futuro de la navegación y su regulación mediante la utilización de buques autónomos; la propuesta de nueva regulación de los consignatarios de buques, y la propuesta del

Comité Marítimo Internacional para la unificación de normas en materia de venta judicial de buques. El Congreso rendirá homenaje a los profesores Manuel Olivencia, Aurelio Menéndez y Francesco Berlingieri, figuras irremplazables del mundo universitario español e italiano, que mantuvieron una estrecha relación con la AEDM. Más información disponible en *aedm.es* (E. S. N.).

NUEVA OBRA COLECTIVA «EL DERECHO MARÍTIMO DE LOS NUEVOS TIEMPOS»

La editorial Aranzadi ha publicado la obra colectiva dirigida por los doctores José Luis García-Pita y Lastres, María-Rocío Quintáns Eiras y Angelica Díaz de la Rosa, titulada «El Derecho marítimo de los nuevos tiempos» (2018, 1.419 pp.). Se estructura en los siguientes bloques: cuestiones generales, sujetos de la navegación y su estatuto, vehículos marítimos, contratos marítimos, accidentes de la navegación, seguros marítimos y procedimientos. Cuenta con la colaboración de más de 50 profesionales, entre ellos profesores de Universidad, abogados y otros especialistas en Derecho marítimo (E. S. N.).

JORNADAS DEL OBSERVATORIO DE DERECHO DE LOS MARINOS EN NANTES

Los días 21 y 22 de junio de 2018 se celebrarán las jornadas del Observatorio de Derecho de los Marineros en Nantes (Francia) correspondientes al año en curso. La temática objeto de tratamiento, análisis y reflexión durante el primer día será el Bienestar de la Gente de Mar, mientras que el segundo día se analizarán las garantías del pago de las deudas salariales derivadas del abandono. Más información en http://www.obs-droits-marins.fr/_bibli/articlesPage/553/docs/programme_jeodm_21_22_juin_2018.pdf (O. F. B.).

B. LEGISLACIÓN

I. UNIÓN EUROPEA

1. Contaminación marina

Decisión de ejecución (UE) 2018/684, de la Comisión, de 4 de mayo, por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323 para actualizar la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) 1257/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo (DOUE núm. L 116, de 7 de mayo de 2018).

El Reglamento (UE) 1257/2013, sobre reciclaje de buques disponía que la Comisión Europea debía publicar, antes del 31 de diciembre de 2016, la «lista europea» de instalaciones de reciclado de buques. En el plazo previsto se dio cumplimiento a

esta exigencia y se publicaba, el 19 de diciembre de 2016, la primera versión de instalaciones de reciclaje de buques que cumplían los requisitos exigidos por la norma reglamentaria europea. Para esta primera edición se incluyeron 18 astilleros, todos ellos situados en Europa, entre los que se encuentra el astillero ubicado en el puerto de El Musel (Gijón), la única instalación española incluida en esta lista. Asimismo, en el art. 14 del Reglamento se afirmaba que los Estados miembros podían facilitar a la Comisión lista de instalaciones autorizadas para que sean incluidas en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques.

La elaboración de esta primera versión por la Comisión Europea ha supuesto un importante paso para garantizar que el reciclaje de buques se realice en instalaciones seguras para trabajadores y respetuosas para el medio ambiente. Sin embargo, para la Asociación Europea de Armadores (ECSA) este conjunto de recintos, que alcanzan menos del 30 por 100 de la capacidad de reciclaje de la UE, es insuficiente, por lo que requiere a la UE la ampliación de la lista de reciclado de buques, para que se permita la obtención del reconocimiento, como instalación autorizada, a centros de reciclaje de terceros países.

Para dar salida a las previsiones anteriores la Decisión (UE) 2018/684 aumenta, con la incorporación de tres nuevas instalaciones, la lista europea de instalaciones de reciclaje si bien, tan solo una instalación no europea ha solicitado su inclusión en dicha lista y se encuentra, en la fecha de publicación de esta norma, en proceso de ser auditada por la Comisión. En cualquier caso, a partir del 31 de diciembre de 2018, una vez que sea de aplicación efectiva el Reglamento de (UE) 1257/2013 sobre reciclaje de buques, se requerirá que todos los buques que naveguen bajo bandera de la UE deberán utilizar una instalación de reciclaje de buques aprobada (M. E. T. L.).

2. Seguridad marítima

Reglamento de Ejecución (UE) 2018/608, de la Comisión, de 19 de abril, por el que se establecen los criterios técnicos aplicables a las etiquetas electrónicas para equipos marinos (DOUE núm. L 101, de 20 de abril de 2018).

Tras la aprobación de la Directiva 2014/90/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio, sobre equipos marinos, la Comisión asume competencias de ejecución para establecer los criterios técnicos aplicables a propósito del diseño, el rendimiento, la fijación y el uso de etiquetas electrónicas. La valoración positiva de la utilización de etiquetas electrónicas como complemento de la marca de la rueda de timón ha permitido la adopción del presente Reglamento. A tal efecto, esta norma regula el uso voluntario por los fabricantes de equipos marinos de etiquetas electrónicas (M. E. T. L.).

Directiva (UE) 2017/2110, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE, del Consejo (DOUE núm. L 315, de 20 de noviembre de 2017).