

## TRANSPORTE MARÍTIMO \*

**SUMARIO:** A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Contaminación marina. 2. Seguridad Marítima. 3. Servicios portuarios. 4. Transporte marítimo.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Audiencias Provinciales. II. Comentarios de jurisprudencia (jurisprudencia extranjera): 1. «Seguro de embarcaciones de recreo. Comentario a la Sentencia de la Cour de Cassation (2<sup>ème</sup> Ch. civ.) de 5 de julio de 2018, núm. 17-20.881», por Alain Konlac.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Recensiones: 1. Musi, Massimiliano (ed.), «Port, Maritime and Transport Law between Legacies of the Past and Modernization», Bologna, Bonomo Editore, 2018, 735 pp., ISBN: 978886972122-9, por Ainhoa Fernández García de la Yedra. II. Bibliografía.—E. PÓLIZAS.

**CONTENT:** A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. National legislation: 1. Marine pollution. 2. Maritime safety. 3. Port services. 4. Maritime transport.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of Court decisions: 1. Courts of Appeal. II. Commentaries on Court decisions (foreign Court decisions): 1. «Pleasure boats insurance. Comment on the Judgment of the Cour de Cassation (2nd Ch. civ.) of 5 July 2018, n. 17-20.881», by Alain Konlac.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Book Reviews: 1. Musi, Massimiliano (ed.), «Port, Maritime and Transport Law between Legacies of the Past and Modernization», Bologna, Bonomo Editore, 2018, 735 pp., ISBN: 978886972122-9, by Ainhoa Fernández García de la Yedra. 2. Bibliography.—E. POLICIES.

### A. NOTICIAS

#### SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS: ESPAÑA DEPOSITA EL INSTRUMENTO DE ADHESIÓN AL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012

El representante permanente de España ante la OMI depositó el 19 de febrero de 2019 en la Organización Marítima Internacional (OMI) el instrumento de adhesión de España al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la aplicación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977. Así se ha publicado en la revista *IMO News* de primavera de 2019.

A pesar de ello, ninguno de estos tres instrumentos internacionales está en vigor. El texto original del Convenio de 1977 es objeto de modificaciones para actualizarlo por los dos siguientes instrumentos, pero sigue sin haber consenso internacional en materia de seguridad de los buques pesqueros. Así queda acreditado con los datos de la OMI. Según este organismo, solo 17 Estados son parte del Protocolo de 1993, conocido, en la terminología OMI, como *1993 SFV Protocol* (el acrónimo responde

---

\* 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*), Alain KONLAC (*A. K., Universidad de Nantes*), Eliseo SIERRA 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*).

a *Security Fishing Vessels*). La OMI no publica datos respecto a las ratificaciones al Convenio de 1977.

En relación al Acuerdo de Ciudad del Cabo 2012, es otro intento de disponer de normas internacionales sobre seguridad de buques de pesca, de momento, sin éxito. Conocido en la terminología de la OMI como *Cape Town Agreement 2012*, su art. 4 dispone que entrará en vigor doce meses después de la fecha en que por lo menos 22 Estados que tengan como mínimo 3.600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operen en alta mar hayan manifestado su consentimiento en obligarse por dicho Acuerdo. Sin embargo, a 14 de mayo de 2019, según informa la OMI, solo 11 Estados son parte en el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. Los Estados parte disponen únicamente de un total de 1.413 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operan en alta mar. Por tanto, la cifra queda lejos todavía de los 3.600 buques exigidos por el citado art. 4 del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. Dichos Estados parte son los siguientes: Alemania, Bélgica, Congo, Dinamarca, Egipto, España, Francia, Islandia, Noruega, Países Bajos, San Cristóbal y Nieves y Sudáfrica.

Respecto a su contenido, el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 consiste en varias modificaciones al Anexo y los Apéndices del Anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993, en particular, en las reglas para la construcción y el equipo de los buques pesqueros, con nuevos formularios del certificado de seguridad para buque y otros documentos. El texto completo del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 puede consultarse en el *BOCG* de 8 de mayo de 2018, núm. 201. No se ha publicado en el *BOE* al no estar en vigor todavía.

Como Convenio auspiciado por la OMI, este organismo internacional justifica la necesidad de que los Estados ratifiquen el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 en base a varios argumentos: 1) Actualiza las disposiciones técnicas del Protocolo de Torremolinos de 1993. 2) Colma una importante laguna sobre la seguridad de los buques pesqueros. El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS) comprende varias normas de aplicación todos los buques (p. ej., el Capítulo V sobre seguridad de la navegación). No obstante, muchas de las disposiciones del Convenio SOLAS prevén expresamente su inaplicación a los buques pesqueros. 3) El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 proporciona una plataforma sólida para mejorar la seguridad de los pescadores en el mar y combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) al facilitar un mejor control de la seguridad de los buques pesqueros por los respectivos Estados de abanderamiento, rectores del puerto y ribereños. 4) El Acuerdo de Ciudad del Cabo es considerado uno de los cuatro tratados dirigidos a lograr mayores niveles de seguridad y un mejor cumplimiento en el sector pesquero, y el único que falta por entrar en vigor. Los cuatro pilares son: el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 de la OMI; el Convenio de formación para pescadores (entró en vigor en 2012); el Convenio sobre el trabajo en la pesca de la OIT de 2007 (Convenio núm. 188) (entró en vigor el 16 de noviembre de 2017 y establece los requisitos mínimos para el trabajo a bordo, incluidas las horas de descanso, los alimentos, la edad mínima y la repatriación); y, el Acuerdo de la FAO sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal no declarada y no reglamentada 2009, que entró en vigor en 2016.

El panorama jurídico sobre la seguridad de los buques pesqueros no estaría completo sin la referencia a la Unión Europea y, particularmente, a España. La Directiva 97/70/CE, de 11 de diciembre, *anticipa la aplicación del Protocolo de 1993 en la Unión Europea*. La exigencia va, incluso, más allá: la Directiva extiende el ámbito de aplicación del Protocolo de 1993 a buques más pequeños de eslora entre 24 y 45. Ello se justifica en que varios capítulos importantes del Protocolo de 1993 solo son aplicables a buques pesqueros de eslora igual o superior a 45 metros. Por tanto, las normas de seguridad comunitarias se aplican también a los buques más pequeños, excluidos del ámbito de aplicación de la norma internacional. Ello se justifica en que limitar la aplicación del Protocolo de 1993 crearía un vacío a los buques pesqueros de eslora de entre 24 y 45 metros, y por tanto falsearía la competencia (considerando núm. 6).

En España, la Directiva 97/70/CE ha sido transpuesta por el Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros (*BOE* núm. 156, de 1 de julio de 1999). En su preámbulo, indica que la norma europea, además de extender su aplicación a buques más pequeños, también incrementa las exigencias del Protocolo.

Posteriormente, y con la finalidad de enmendar la Directiva 97/70/CE, se aprobó la Directiva 2002/35/CE, de 25 de abril, al efecto de sustituir el Anexo I de la Directiva 97/70/CE por otro nuevo. Este cambio se transpuso también en España mediante el Real Decreto 1422/2002, de 27 de diciembre.

Finalmente, la Unión Europea *no ha anticipado la aplicación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012*. El Consejo de la Unión Europea, mediante Decisión de 17 de febrero de 2014, autorizó a los Estados miembros a firmar, ratificar o adherirse al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 (*DOUE* L 106/4, de 9 de abril de 2014). Funda esta autorización en el art. 2.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (considerando núm. 10) y su competencia exclusiva de la Unión en relación con la seguridad de los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros (considerando núm. 6). Sin embargo, como solo los Estados pueden ser parte, no la Unión Europea, el Consejo les autoriza a ser parte de dicho Acuerdo (considerando núm. 7). El Consejo indica que el Acuerdo redunda en interés de la seguridad marítima y de la competencia leal que sean parte los Estados con buques de pesca que enarbolan su pabellón y entren en el ámbito de aplicación del Acuerdo y que faenen en sus aguas interiores o territoriales o desembarquen sus capturas en sus puertos. Asimismo, esto permitirá la actualización del Acuerdo, con las propuestas de la OMI, en las disposiciones que hayan quedado obsoletas (considerando núm. 8). A 14 de mayo de 2019, Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Francia y Países Bajos son los únicos países de la Unión Europea que se han adherido al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. Por tanto, no debe descartarse que, si la Unión Europea obtiene el consenso suficiente sobre este instrumento internacional, se pueda seguir el modelo de anticipación de su contenido en el ámbito de la Unión Europea, sea por Directivas (como con el Protocolo de 1993) que deben ser transpuestas o sea con Reglamentos, de aplicación directa en los Estados miembros, o fórmulas alternativas de *soft law* como recomendaciones (*E. S. N.*).

## NUEVO REGLAMENTO DE LA AGENCIA EUROPEA DE CONTROL DE PESCA

La Agencia Europea de Control de Pesca tiene su sede en Vigo. Fue creada mediante el Reglamento (CE) 768/2005, del Consejo, de 26 de abril, que ha sido derogado y sustituido por el Reglamento (UE) 2019/473, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo, sobre la Agencia Europea de Control de la Pesca (*DOUEL* de 25 de marzo de 2019).

Como explica el considerando núm. 1 del Reglamento (UE) 2019/473, el Reglamento (CE) 768/2005 había sido modificado en diversas ocasiones y de forma sustancial, por lo que se ha procedido a la codificación en aras de una mayor racionalidad y claridad. En concreto, el Reglamento (UE) 2019/473 está compuesto por siete capítulos. El Capítulo I se dedica al objetivo y definiciones. El Capítulo II trata sobre el cometido y tareas de la Agencia. El Capítulo III aborda la coordinación operativa. El Capítulo IV regula las competencias de la Agencia. El Capítulo V establece su estructura interna y funcionamiento. El Capítulo VI se dedica a las disposiciones financieras y el Capítulo VII a disposiciones finales.

El preámbulo del Reglamento (UE) 2019/473 recuerda que el Reglamento (UE) 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre, sobre la política pesquera común, dispone que *los Estados miembros deben garantizar el control, inspección y ejecución efectivos de las normas de la política pesquera común, debiendo cooperar entre sí y con terceros países*. Las funciones de control e inspección, además, requieren que los Estados se coordinen, tanto en tierra como en las aguas de la Unión e internacionales. La cooperación entre Estados tiene los siguientes objetivos: 1) la explotación sostenible de los recursos acuáticos vivos; 2) la reducción de las distorsiones de la competencia por diferencias de trato entre profesionales del sector pesquero, y 3) el combate de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

La Agencia Europea de Control de la Pesca, como organismo técnico y administrativo de la Unión, ha visto ahora confirmados sus objetivos y cometidos con el Reglamento (UE) 2019/473. Es el organismo comunitario encargado, entre otras funciones, de las siguientes tareas: 1) Organizar la cooperación y coordinación entre los Estados miembros en materia de control e inspección de la pesca. La adopción de un programa de control e inspección obliga a los Estados miembros a aportar de forma efectiva los recursos necesarios para llevar a cabo el programa, de duración anual y que debe ser notificado a la Agencia (art. 12). El director ejecutivo de la Agencia establecerá un proyecto de despliegue conjunto en consulta con los Estados miembros afectados (art. 13.1). El proyecto fija qué medios han de ponerse en común (art. 13.2). Los Estados miembros realizarán actividades conjuntas de control e inspección basándose en planes de despliegue conjunto (art. 14.1). 2) Sustener la aplicación uniforme del sistema de control de la política pesquera común. 3) Prestar asistencia a los Estados. 4) Hacer posible la creación de unidades de urgencia en caso de riesgo grave para la política. 5) Cooperar con la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, establecida por el Reglamento (UE) 2016/1624, y con la Agencia Europea de Seguridad Marítima, establecida por el Reglamento (CE) 1406/2002, cada una dentro de su mandato, para prestar apoyo a las autoridades nacionales que lleven a cabo funciones de guardacostas (*E. S. N.*).



## SEGURIDAD DE LOS PEQUEÑOS BUQUES DE PASAJE: RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

La Directiva (UE) 2017/2018, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre, modifica la Directiva 2009/45/CE, del Parlamento y del Consejo, de 6 de mayo, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje. La Directiva (UE) 2017/2018 indica en su preámbulo que, de acuerdo con el principio de proporcionalidad, las prescripciones vigentes en virtud del Convenio SOLAS de 1974 han resultado difíciles de adaptar a los pequeños buques de pasaje de menos de 24 metros de eslora. Además, añade que los buques pequeños se fabrican principalmente con materiales distintos del acero, por lo que solo un número muy limitado de ellos han sido certificados de conformidad con la *Directiva 2009/45/CE*. Por consiguiente, son las normas de seguridad específicas de cada Estado miembro las que rigen para los pequeños buques de pasaje. Estos, continúa el citado preámbulo, están mejor situados para evaluar las limitaciones locales de navegación para tales buques en términos de distancia a la costa o al puerto y de condiciones meteorológicas. A la hora de establecer dichas normas, los Estados miembros, en todo caso, deben tener en cuenta las directrices que va a publicar la Comisión. Dichas directrices deben tomar en consideración todos los acuerdos y convenios internacionales de la OMI, en su caso, y evitar crear requisitos adicionales que vayan más allá de las normas internacionales existentes. Se invita a la Comisión a que adopte dichas directrices lo antes posible.

Sin embargo, las directrices las ha dictado finalmente el Consejo de la Unión Europea. El *Diario Oficial de la Unión Europea* publica la Recomendación 2019/C 142/01, del Consejo de la Unión Europea, de 9 de abril, sobre los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales no vinculantes aplicables a los buques de menos de 24 metros de eslora (*DOUEC* de 23 de abril de 2019). Invita a los Estados miembros a que se orienten a partir del 21 de diciembre de 2019 por los objetivos de seguridad y los requisitos funcionales no vinculantes adjuntos a la presente Recomendación. La Recomendación incluye un anexo con una «Guía relativa los pequeños buques de pasaje» y se refiere a los de nueva construcción con una cubierta completa de menos de 24 metros de eslora que realicen travesías nacionales, con exclusión de algunos buques de pasaje, como los barcos de vela, los yates de recreo o los buques utilizados exclusivamente en zona portuaria, entre otros. La Guía comprende una amplia lista de requisitos operacionales, de gestión de la seguridad, de construcción, estabilidad, instalaciones de control y de energía del buque, de seguridad contra incendios, de dispositivos y medios de salvamento, de comunicaciones por radio, y de navegación. El objetivo de esta Recomendación es lograr un enfoque más común entre Estados en relación con las reglas de seguridad aplicables a los pequeños buques de pasaje. Este tratamiento uniforme podría tener también un impacto positivo en el funcionamiento del mercado interior en este ámbito (*E. S. N.*).

## ENTRADA EN VIGOR DE ENMIENDAS AL CONVENIO MARPOL

El *BOE* de 6 de diciembre de 2018 publica las enmiendas al Anexo del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por

el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL), adoptadas en Londres el 2 de abril de 2016 mediante Resolución MEPC.274(69). La reforma incluye modificaciones en las reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques, en el equipo de control de las descargas y en el modelo de certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias.

El BOE de 19 de marzo de 2019, asimismo, publica las enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio MARPOL, adoptadas en Londres el 7 de julio de 2017 mediante la Resolución MEPC.286(71). Las enmiendas afectan al Anexo VI del Convenio MARPOL sobre designación del mar Báltico y el mar del Norte como zonas de control de las emisiones de Nox de nivel III (información que debe incluirse en la nota de entrega de combustible) (*E. S. N.*).

### **ENTRADA EN VIGOR DE ENMIENDAS AL CÓDIGO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CARGAS SÓLIDAS A GRANEL (CÓDIGO IMSBC)**

El BOE de 22 de marzo de 2019 publica las enmiendas al Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC), adoptadas en Londres el 15 de junio de 2017 mediante Resolución MSC.426(98). Como explica el Comité de Seguridad Marítima de la OMI en el preámbulo de la enmienda, el Código IMSBS, adoptado por la Resolución MSC.268(85), ha adquirido carácter obligatorio de conformidad con el Capítulo VI del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS). Este Código sustituyó al Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel, 2004, adoptado mediante la resolución MSC.193(79). En concreto, incluye reformas en el ámbito de aplicación e implantación del Código, en la evaluación de la aceptabilidad de remesas para su embarque en condiciones de seguridad y en lo relativo a las materias que entrañan riesgos de naturaleza química (*E. S. N.*).

### **ACTUALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN ATALANTA DE LA UNIÓN EUROPEA DE LUCHA CONTRA LA PIRATERÍA EN EL OCÉANO ÍNDICO**

Mediante Decisión (PESC) 2018/2017, del Consejo, de 17 de diciembre, se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la operación militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (*DOUEL* de 18 de diciembre de 2018).

La Decisión recuerda que el 10 de noviembre de 2008, el Consejo de la Unión Europea adoptó la Acción Común 2008/851/PESC, relativa a la operación militar de la Unión Europea «Atalanta». El 30 de julio de 2018, el Consejo adoptó la Decisión (PESC) 2018/1083, por la que se modificó la citada Acción Común y se prorrogó la operación Atalanta hasta el 31 de diciembre de 2020.

La Decisión 2018/2017 introduce nuevas modificaciones en la Acción Común. Por un lado, se pone fin al mandato del Grupo de Supervisión para Somalia y Eritrea con efecto a partir del 16 de diciembre de 2018 y se establece el Grupo de Expertos sobre Somalia, al que atribuye las mismas funciones en lo referente a Somalia. Ello

de acuerdo con la Resolución 2444 (2018) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Por otro lado, se adapta la Acción Común al acuerdo de 22 de noviembre de 2018 del Comité Político y de Seguridad (CPS) por la que se autoriza a Atalanta a transmitir a la Interpol y a la Europol la información relacionada con otras actividades ilegales que no sean la piratería, incluidos los datos personales obtenidos en virtud del marco jurídico vigente, recogida durante sus operaciones contra la piratería sin cambiar el mandato de Atalanta (*E. S. N.*).

## B. LEGISLACIÓN

### I. NACIONAL

#### 1. *Contaminación marina*

**Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con origen o destino en las islas canarias (BOE núm. 78, de 1 de abril de 2019).**

El nuevo reglamento reemplaza al anterior régimen de regulación de las compensaciones al transporte marítimo y aéreo de mercancías, con origen o destino en las Islas Canarias, y procede a la actualización del sistema de compensaciones. El papel de la nueva norma se centra en sustituir el sistema anterior con la finalidad de aclarar los conceptos y contenido de su articulado, mejorar los trámites administrativos y reducir las cargas administrativas. En paralelo, la norma refuerza la seguridad sobre la acreditación fehaciente de la compensación identificando los productos cuyo transporte es compensable, los costes derivados, su cálculo y la limitación de las ayudas recibidas. En materia de ayudas se procede a la modificación del procedimiento de otorgamiento y, al mismo tiempo, los requisitos generales y las obligaciones de los beneficiarios de las compensaciones, así como la documentación acreditativa exigida para poder beneficiarse de las subvenciones (*M. E. T. L.*).

**Real Decreto 1339/2018, de 29 de octubre, por el que se desarrolla el Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre, por el que se establecen disposiciones de seguridad en la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino (BOE núm. 262, de 30 de octubre de 2018).**

El marco jurídico para la prevención de los accidentes graves derivados de las operaciones relacionadas con el petróleo y el gas en el medio marino encuentra su principal referente, a nivel comunitario, en la Directiva 2013/30/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de junio, sobre seguridad de las operaciones relativas al petróleo y al gas mar adentro (en adelante Directiva Offshore)<sup>1</sup>. A nivel

<sup>1</sup> Esta norma modifica la Directiva 2005/35/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones.