

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2019 · N.º 24

 Marcial
Pons



OLMEDO GAYA, A., «El proceso de liberalización gradual del transporte ferroviario en la Unión Europea», *Revista Aragonesa de Administración Pública*, núms. 49-50, Zaragoza, 2017, pp. 454-499.

El artículo estudia con detalle el proceso gradual de apertura del sector ferroviario a la competencia desde sus orígenes hasta el último escenario normativo propuesto por el legislador europeo con la aprobación del denominado cuarto paquete ferroviario, y, en particular, la liberalización de los servicios nacionales de transporte ferroviario de pasajeros y su problemática. Es ahí donde la autora centra su estudio, en la medida en que la apertura a la competencia de este segmento del mercado, si bien resulta esencial para la plena consolidación del espacio ferroviario europeo único, todavía dista de ser una realidad (C. V. M.).

RAMMING, K., «Der ausführende Frachtführer bzw. Verfrachter - ein Update» («El porteador efectivo - una puesta al día»), *Recht der Transportwirtschaft*, München, ISSN 1869-7100, año 6, núm. 9, 2018, pp. 321-333.

El estudio reseñado se ocupa de un aspecto que ha merecido mucha atención por parte de la doctrina científica; atención que, sin embargo, no se corresponde con su —escasa— relevancia en la práctica, como así lo reconoce el propio autor. Se trata de la responsabilidad del porteador efectivo que, en España, no cuenta con una regulación propia en la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (pero sí en la de Navegación Marítima: art. 278). En el ordenamiento alemán, al que se refiere el análisis de Ramming, la figura se halla prevista para el porteador tanto terrestre como marítimo, en este último caso desde la reforma del Derecho privado marítimo en 2013. Al hilo de las normas que al respecto contiene el Código de Comercio germano, el autor pasa revista a las cuestiones fundamentales que afectan a la responsabilidad del transportista efectivo. Comienza señalando que se trata de un supuesto especial de responsabilidad por ilícito civil, lo cual influye, por ejemplo, a la hora de identificar la ley aplicable, pues esta se determinará conforme a lo dispuesto en el Reglamento Roma II y no Roma I. Después, analiza los presupuestos para que puedan aplicarse las reglas especiales sobre esta materia: 1) que se trate de un transporte efectuado, en todo o en parte, por el transportista de hecho, que 2) ha de ser un tercero respecto del porteador contractual quien, a su vez, 3) ha de responder él mismo sobre la base de la normativa alemana rectora de la responsabilidad del transportista (y no sobre la de otros preceptos), y que 4) el daño se haya ocasionado precisamente durante el trayecto realizado por el porteador efectivo. A continuación, examina las consecuencias jurídicas, a saber, que este último responde de la misma manera que el transportista contractual, y lo hace tanto frente al cargador como frente al destinatario. En cuarto lugar, se refiere a las situaciones en que se ha expedido un documento de transporte negociable, generalmente un conocimiento de embarque, pero el Derecho alemán conoce también un documento de transporte terrestre negociable, el *Ladeschein*. En particular, analiza la posible función de bloqueo que despliega el conocimiento (o *Ladeschein*), en el sentido de que, una vez que este se haya remitido al destinatario, quedan suspendidas las acciones del cargador frente a los porteadores contractual y efectivo. Finalmente, también se refiere el autor a otras cuestiones en materia de responsabilidad (p. ej., una eventual cláusula Himalaya inserta en el contrato principal) y a la ley aplicable a la responsabilidad del porteador efectivo (A. P.).

TRANSPORTE MARÍTIMO*

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Unión Europea: 1. Buques. 2. Laboral. 3. Transporte marítimo. II. Nacional: 1. Puertos e infraestructuras. 2. Sector marítimo. 3. Seguridad marítima. 4. Titulaciones marítimas. 5. Transporte marítimo. III. Convenios e instrumentos internacionales.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Tribunal Supremo. 2. Tribunales Superiores de Justicia. 3. Juzgados de lo Social.—D. REVISIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Bibliografía.

CONTENT: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. European Union: 1. Ships. 2. Labour issues. 3. Maritime transport. II. National: 1. Ports and infrastructures. 2. Maritime sector. 3. Maritime safety. 4. Maritime qualifications. 5. Maritime transport. III. Conventions and international instruments.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of Court decisions: 1. Supreme Court. 2. High Courts of Justice. 3. Social Courts.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Bibliography.

A. NOTICIAS

REDUCCIÓN DEL IMPACTO DE DETERMINADOS PRODUCTOS DE PLÁSTICO EN EL MEDIO AMBIENTE MARINO

La Directiva 2019/904/(UE), de 5 de junio, de reducción del impacto de determinados productos de plástico en el medio ambiente (*DOUE* L 155, de 12 de junio de 2019), dedica una especial atención a la «basura marina». Destaca su carácter transfronterizo y se considera un problema mundial creciente. Su reducción se considera una acción clave para la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas núm. 14, que consiste en conservar y utilizar de forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible. La Unión Europea aspira a convertirse en esta materia en un referente mundial y promover una actuación concertada. La Directiva forma parte de estos esfuerzos comunitarios (punto 3 del preámbulo). Asimismo, numerosas normas internacionales y comunitarias obligan a los Estados a garantizar una buena gestión medioambiental de los residuos para prevenir y reducir la basura marina de origen terrestre y marítimo (citados en punto 4 del preámbulo). En particular, en la Unión, entre el 80 y el 85 por 100 de la basura marina, medida por recuentos en las playas, es residuo plástico, de los cuales los artículos de plástico de un solo uso representan el 50 por 100 y los relacionados con la pesca el 27 por 100 del total (punto 5 del preámbulo).

La Directiva se aplica a los productos de plástico de un solo uso enumerados en el Anexo, a los productos fabricados con plástico oxodegradable y a las artes de pes-

* 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*).

ca que contienen plástico (art. 1). Los Estados deben adoptar las medidas necesarias para lograr una reducción de aquí a 2026 ambiciosa y sostenida del consumo de productos de plástico de un solo uso enumerados en la Parte A del Anexo, con el fin de invertir de manera significativa las tendencias del consumo creciente (art. 4.1). Asimismo, los Estados prohibirán la introducción en el mercado de los productos de plástico de un solo uso enumerados en la Parte B del Anexo y de los productos fabricados con plástico oxodegradable (art. 5). Estos últimos son definidos en la propia Directiva como aquellos materiales plásticos que incluyen aditivos, los cuales, mediante oxidación, provocan la fragmentación del material plástico en microfragmentos o su descomposición química (art. 3.3). Además, los Estados miembros velarán para que los productos de plástico de un solo uso enumerados en la Parte C del Anexo que tengan tapas o tapones de plástico solo puedan introducirse en el mercado si tales tapas o tapones de plástico permanecen unidas al recipiente mientras se utiliza (art. 6). También deberán velar los Estados miembros por garantizar los requisitos de marcado de cada uno de los productos de plástico de un solo uso enumerados en la Parte D del Anexo (art. 7). Igualmente, se impone a los Estados miembros la obligación de establecer regímenes de responsabilidad del productor de productos de un solo uso enumerados en la Parte E del Anexo (art. 8). La Directiva se completa con otros deberes a cargo de los Estados miembros: fomento de la recogida separada de productos de plástico de un solo uso, con objetivos temporales distintos a cumplir hasta 2025 y 2029, respectivamente (art. 9); adopción de medidas de concienciación entre los consumidores (art. 10); coordinación de las medidas adoptadas para transponer la Directiva a sus ordenamientos nacionales (art. 11); obligaciones de información e informes por parte de cada Estado miembro a la Comisión sobre los términos de cumplimiento de la Directiva durante el año natural 2022 o, según los casos, el año 2023 (art. 13), y previsión de sanciones en la normativa nacional (art. 14).

Finalmente, la Comisión realizará una evaluación de la Directiva a más tardar el 3 de julio de 2027, que se presentará al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo (E. S. N.).

MARCO COMUNITARIO DE MEDIDAS RESTRICTIVAS CONTRA PERSONAS IMPLICADAS EN LAS ACTIVIDADES DE PERFORACIÓN MARÍTIMA DE TURQUÍA EN AGUAS DE CHIPRE

Según informa *Europa Press* (edición de 11 de noviembre de 2019), los Estados de la Unión Europea suspendieron en junio los contactos de alto nivel con Turquía las negociaciones del acuerdo de transporte aéreo y acordaron reducir las ayudas europeas a la adhesión para Turquía previstas en 2020 y que el Banco Europeo de Inversiones (BEI) revisara sus préstamos al país por las actividades de perforación marítima por parte de Turquía, que consideran «ilegales» a la luz del Derecho internacional y violan la soberanía de Chipre, reclamaron preparar «opciones» para sanciones «dirigidas» a personas y entidades.

En este contexto, se ha publicado el Reglamento (UE) 2019/1890, del Consejo, de 11 de noviembre, relativo a la adopción de medidas restrictivas habida cuenta de las actividades de perforación no autorizadas de Turquía en el Mediterráneo oriental

(DOUE L 291/3, de 12 de noviembre de 2019), en el que se señala que, a tenor de la Decisión (PESC) 2019/1984, tales actividades violan la soberanía o los derechos soberanos y la jurisdicción de la República de Chipre en sus aguas territoriales, en su zona económica exclusiva y en su plataforma continental. Asimismo, cuando dichas actividades de perforación tienen lugar en zonas que no han sido delimitadas, ponen en peligro u obstaculizan un acuerdo de delimitación. El Consejo manifiesta que estas acciones son contrarias a los principios de la Carta de las Naciones Unidas, especialmente a la resolución pacífica de los litigios, y representan una amenaza para los intereses y la seguridad de la Unión. Dicha Decisión recuerda asimismo que el Consejo acogió positivamente que el Gobierno de Chipre invitara a negociar a Turquía y señaló que la delimitación de las zonas económicas exclusivas y la plataforma continental debe abordarse mediante el diálogo y una negociación de buena fe, respetando plenamente el Derecho internacional y conforme al principio de buena vecindad (punto 2 del preámbulo).

Las medidas restrictivas adoptadas incluyen, como señala el punto 1 del preámbulo del Reglamento (UE) 2019/1890, la inmovilización de fondos y recursos económicos de determinadas personas, entidades u organismos que sean responsables de llevar a cabo, en particular mediante la planificación, preparación —p. ej., mediante levantamientos sísmológicos—, participación, dirección o asistencia, actividades de perforación relacionadas con la exploración y la producción de hidrocarburos, o la extracción de hidrocarburos derivada de dichas actividades, o estén implicados en dichas actividades, o que presten apoyo financiero, técnico o material a dichas actividades, que no hayan sido autorizadas por la República de Chipre, en sus aguas territoriales, o en su zona económica exclusiva o en su plataforma continental, así como a las personas asociadas con ellos. La lista de dichas personas físicas y jurídicas, entidades y organismos figura en el Anexo de la Decisión (PESC) 2019/1894. Sin embargo, dicha lista aparece, según publicado en el DOUE, de momento, vacía, en espera de desarrollo de los acontecimientos (E. S. N.).

RÉGIMEN JURÍDICO DE LA PESCA EN CASO DE BREXIT SIN ACUERDO DE RETIRADA

El Reglamento (UE) 2019/1797, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre, modifica el Reglamento (UE) 2017/2403 en lo referido a las autorizaciones de pesca para los buques pesqueros de la Unión en aguas de Reino Unido y viceversa (DOUE L 279 I/7, de 31 de octubre de 2019). El Reglamento se dicta en el marco del *Brexit* y entrará en vigor con carácter de urgencia, aplicándose a partir del día siguiente a aquel en que los Tratados de la Unión dejen de aplicarse a Reino Unido, a menos que un acuerdo de retirada celebrado con Reino Unido haya entrado en vigor a más tardar en esa fecha. Debe aplicarse hasta el 31 de diciembre de 2020 (punto 15 del preámbulo). Para que los operadores tanto de la Unión como de Reino Unido puedan seguir faenando según las posibilidades de pesca que les hayan sido asignadas, las autorizaciones de pesca para faenar en aguas de la Unión solo deben concederse a los buques pesqueros de Reino Unido en la medida en que la Comisión se cerciore de que Reino Unido concede derechos de acceso de los buques pesqueros

de la Unión para faenar en aguas de Reino Unido sobre la base de la reciprocidad (punto 17 del preámbulo) (*E. S. N.*).

FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA DE LA GENTE DEL MAR, INCLUIDOS DE PESQUEROS

El Subcomité de factor humano, de formación y guardia (HTW) de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su 6.ª reunión, entre el 19 de abril y el 3 de mayo de 2019, finalizó el proyecto de enmiendas al cuadro B-I/ (lista de títulos o pruebas documentales que se exigen en virtud del Convenio de formación, titulación y guardia de la gente del mar), que se presentará al Comité de Seguridad Marítima (MSC) para su aprobación y adopción. Las enmiendas tienen como objetivo ofrecer mejores orientaciones a las Partes, las Administraciones, las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto, las organizaciones reconocidas y otras partes interesadas al actualizar la lista de los títulos o pruebas documentales descritos en el Convenio y que facultan al titular para desempeñarse en determinadas funciones, capacidades, realizar ciertos cometidos o que se le asignen ciertas responsabilidades a bordo del buque.

Asimismo, la OMI está llevando a cabo un examen global de su tratado sobre la formación del personal de los buques pesqueros, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995, que entró en vigor en 2012. Se trata de uno de los cuatro pilares en materia de seguridad para los buques pesqueros. Se ha avanzado en la revisión de todos los capítulos y la preparación de un nuevo Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros conexas. Un plan de trabajo acordado por el Subcomité concibe la finalización del Convenio revisado y el nuevo Código en la segunda mitad de 2021; su examen y aprobación por el MSC a mediados de 2022 y la adopción de los instrumentos, revisado más adelante en 2022 (*E. S. N.*).

MÁSTERES UNIVERSITARIOS Y POSGRADOS EN DERECHO MARÍTIMO DURANTE EL CURSO ACADÉMICO 2019-2020

Al igual que en años anteriores, algunas universidades e instituciones españolas ofrecen másteres 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 de Deusto de Bilbao, el Máster en Gestión de Empresas Marítimo-Portuarias y Derecho Marítimo (*deusto.es*).

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

B. LEGISLACIÓN

I. UNIÓN EUROPEA

1. Buques

Reciclado de buques. Decisión de Ejecución (UE) 2019/995, de la Comisión, de 17 de junio, por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) núm. 1257/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo (DOUE núm. L 160/28, de 18 de junio de 2019).

El Convenio de Basilea, de 22 de marzo de 1989, sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, configura y clasifica a los buques como residuos peligrosos y regula su eliminación, prohibiendo su exportación para su reciclado en instalaciones situadas en países que no son miembros de la OCDE. La aprobación del Reglamento (UE) núm. 1257/2013, relativo al reciclaje de buques, impone un conjunto de obligaciones que recaen, de un lado, en la propia Comisión y, de otro, en los propietarios de los buques que vayan a ser objeto de reciclaje. La Comisión Europea asume la labor de elaborar una lista europea de instalaciones de reciclado de buques que estén situados en la Unión, quedando sujeta a notificación por los Estados miembros. A los propietarios se les impone el mandato de efectuar el proceso de reciclado en instalaciones autorizadas que figuren en dicha lista europea.

Para el cumplimiento de ambas imposiciones, se aprueba la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques, que ha sido modificada en la actualidad por la presente norma. Con la nueva Decisión se actualiza el listado de las instalaciones europeas autorizadas para la labor de reciclado de buques y se incorporan nuevas exigencias vinculadas a los datos que se deben facilitar en relación con las instalaciones de reciclaje y los buques objeto de reciclado: nombre de la instalación; método de reciclado; tipo y tamaño de los buques; limitaciones y condiciones de funcionamiento de la instalación; gestión de los residuos peligrosos; procedimiento de aprobación del plan de reciclado; capacidad máxima anual de reciclado; fecha de expiración de la inclusión en la lista europea (*M. E. T. L.*).

2. Laboral

Directiva (UE) 2019/1159, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio, por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas, y por la que se deroga la Directiva 2005/45/CE sobre el reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar (DOUE L 186, de 11 de julio de 2019).

Esta directiva persigue simplificar los procedimientos de expedición y de reconocimiento de títulos de la gente de mar que realiza su actividad como miembros