

TRANSPORTE MARÍTIMO *

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Navegación. 2. Puertos. 3. Seguridad marítima. 4. Transporte marítimo. 5. Gente de mar. II. Unión Europea: 1. Contaminación marina. 2. Seguridad marítima. III. Convenios e instrumentos internacionales.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea. 2. Tribunal Supremo. 3. Tribunales Superiores de Justicia. 4. Audiencias Provinciales.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Recensiones: 1. Emparanza Sobejano, Alberto, y Martín Osante, José Manuel (dirs.), *Ley de Navegación Marítima: balance de su aplicación práctica*, Madrid, Marcial Pons, 2019, ISBN: 978-84-9123-766-2, 770 pp., por Achim Puetz. 2. Martín Osante, José Manuel (dir.), *Navegación de recreo y puertos deportivos: nuevos desafíos de su régimen jurídico*, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, Marcial Pons, 2019, ISBN: 978-84-9123-734-1, 212 pp., por Eliseo Sierra Noguero. 3. Estruch Estruch, Jesús, *El contrato de construcción naval en la Ley de Navegación Marítima*, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2019, ISBN: 978-84-1309-671-1, 344 pp., por Alberto Emparanza Sobejano. II. Bibliografía.

SUMMARY: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. National: 1. Navigation. 2. Ports. 3. Maritime safety. 4. Maritime transport. 5. Seafarers. II. European Union: 1. Marine pollution. 2. Maritime safety. III. Conventions and international instruments.—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.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Books Reviews: 1. Emparanza Sobejano, Alberto, and Martín Osante, José Manuel (dirs.), *Ley de Navegación Marítima: balance de su aplicación práctica*, Madrid, Marcial Pons, 2019, ISBN: 978-84-9123-766-2, 770 pp., by Achim Puetz. 2. Martín Osante, José Manuel (dir.), *Navegación de recreo y puertos deportivos: nuevos desafíos de su régimen jurídico*, Madrid-Barcelona-Buenos Aires-São Paulo, Marcial Pons, 2019, ISBN: 978-84-9123-734-1, 212 pp., by Eliseo Sierra Noguero. 3. Estruch Estruch, Jesús, *El contrato de construcción naval en la Ley de navegación marítima*, Cizur Menor, Thomson Reuters Aranzadi, 2019, ISBN: 978-84-1309-671-1, 344 pp., by Alberto Emparanza Sobejano. II. Bibliography.

A. NOTICIAS

RECOMENDACIONES DE LA OMI PARA EL SECTOR MARÍTIMO DURANTE LA PANDEMIA DE LA COVID-19

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha elaborado una serie de Circulares relacionadas con la Covid-19, que están publicadas en su página *web* (*imo.org*). Están dirigidas a todos los Estados miembros de la OMI, a las Organizaciones intergubernamentales y a las Organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo ante la OMI. Se expone aquí el contenido esencial de cada Circular, por orden cronológico.

La Circular núm. 4204, de 31 de enero de 2020, proporciona información y orientaciones basadas en las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre las precauciones que es necesario adoptar para reducir al míni-

* 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 TEJIEIRO LILLO (M. E. T. L., *Universidad de Cádiz*), Iñaki ZURUTUZA ARIGITA (I. Z. A., *Universidad Pública de Navarra*) y Mercedes ZUBIRI DE SALINAS (M. Z. S., *Universidad de Zaragoza*).

mo los riesgos del virus para la gente del mar, los pasajeros y las demás personas a bordo de los buques. Indica que el 31 de diciembre de 2019 se alertó a la OMS de varios casos de neumonía en la ciudad de Wuhan (provincia china de Hubei). El 7 de enero de 2020, las autoridades chinas confirmaron que habían identificado un nuevo virus de la familia de los coronavirus. El 30 de enero de 2020, la OMS declaró que el brote de nuevo coronavirus constituía una emergencia de salud pública de importancia internacional.

En el apartado de «Riesgos», la OMI recuerda que Wuhan es un centro importante de transportes nacional e internacional y que, dados los extensos movimientos de población y la transmisión observada de persona a persona, es de esperar que se sigan confirmando nuevos casos en otras zonas y países.

La OMI se remite al asesoramiento de la OMS y reproduce una serie de medidas preventivas clave para reducir el riesgo general de transmisión de infecciones respiratorias agudas (evitar contacto directo, lavarse las manos, evitar el contacto con animales de granja o salvajes, adoptar el comportamiento correcto al toser y reforzar los departamentos de urgencias en hospitales). En cambio, la OMS *no recomienda adoptar ninguna medida específica para las personas que viajan*, si bien los que desarrollen síntomas han de solicitar atención médica. Quien haya tenido contacto con casos confirmados debe someterse a observación y explicar el trayecto realizado. Además, la OMS aconseja que se apliquen medidas para limitar el riesgo de exportación o importación de la enfermedad *sin que esto imponga restricciones innecesarias al tráfico internacional*. La OMI aconseja a los Estados que insten a todas las partes interesadas (compañía, gestores, agentes de tripulación, etc.) a que promulguen información correcta y pertinente sobre el brote de coronavirus para la gente del mar, pasajeros y demás personas a bordo de los buques.

La Circular núm. 4203, add. 1, de 12 de febrero de 2020, señala primero de todo que el nombre oficial de la enfermedad es la Covid-19 (abreviatura de «*coronavirus disease 2019*»). La Circular recuerda que la OMS no impone restricciones innecesarias al tráfico internacional. Sin embargo, la OMI remarca, en negrita, que quizá las autoridades locales empiecen a implantar restricciones a los viajes y pruebas de detección para los viajeros que entren o salgan del país. Asimismo, la Circular recomienda a la población y a los trabajadores sanitarios que sigan las medidas preventivas clave dispuestas por la División de gestión de la atención sanitaria y seguridad y salud ocupacionales (DHMOSH) de la Organización de las Naciones Unidas, que enumera.

La Circular núm. 4204, add. 1, de 19 de febrero de 2020, declara que el secretario general de la OMI ha recibido informes sobre las repercusiones que el brote repentino y rápido está teniendo en el sector del transporte marítimo. Por ello, *insta a cooperar en el mantenimiento de la actividad (pasajeros, mercancías, reparaciones, expedición de certificaciones, turno de tripulaciones)* a las autoridades de los Estados de abanderamiento, a las autoridades de los Estados rectores de puerto y los regímenes de control, así como a las compañías y los capitanes. De forma especial, señala que la OMI ha recibido una comunicación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para la protección eficaz de la salud y la seguridad de la gente del mar, que debería ser prioritaria. La Circular concluye instando a los Estados miembros de la OMI a cooperar estrechamente ante este problema grave de salud pública.

La Circular núm. 4204, add. 2, de 21 de febrero de 2020, ofrece una declaración conjunta de la OMI y de la OMS sobre la respuesta al brote de la Covid-19 de 13 de febrero. Denuncia que, con el brote, los países están adoptando medidas adicionales tales como la demora del despacho en los puertos o la denegación de la entrada, lo que puede ocasionar graves trastornos para el tráfico marítimo internacional, en concreto, para los buques, sus tripulaciones, pasajeros y cargas. Ello a pesar de que la OMS no recomendó que se impusieran restricciones a los viajes o al comercio. Por ello, la OMI y la OMS *hacen un llamamiento a todos los Estados para que respeten las prescripciones de «libre plática» para los buques*, pues las medidas que interfieren con el tráfico marítimo internacional están sujetas a las disposiciones del Reglamento Sanitario Internacional (IHR) (2005). Los Estados parte de este Reglamento han acordado dar una respuesta proporcionada y restringida a la propagación internacional de enfermedades. Asimismo, el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional de la OMI indica que los Estados que no sean parte en el IHR se esforzarán por aplicar este Reglamento al transporte marítimo internacional.

La Circular núm. 4204, add. 3, de 2 de marzo de 2020, adjunta las orientaciones elaboradas por la OMS sobre las «Consideraciones operacionales para la gestión de los casos y brotes de la Covid-19 a bordo de los buques», de 24 de febrero. La OMI alienta a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales a su difusión. En primer lugar, los buques de pasajeros empleados en viajes internacionales deberían preparar un plan escrito para la gestión de casos sospechosos de la Covid-19 detectados a bordo, incluyendo el aislamiento del afectado hasta su traslado a los centros de salud en tierra. La Circular ofrece abundantes recomendaciones sobre la gestión a seguir por el capitán y el armador. La Circular también incluye, entre otras, la recomendación de que, hasta que no cese la pandemia, todos los pasajeros y tripulación completen un formulario de salud (*Public Health Passenger/Crew Locator Form*, PLF), que sea conservado a bordo al menos hasta un mes siguiente del desembarco. La Circular incluye el modelo de PLF, con datos personales y de residencia, así como del buque en que ha viajado. Se centra en viajes internacionales, no nacionales.

La Circular núm. 4204, add. 4, de 5 de marzo de 2020, publica la Guía de la Cámara Naviera Internacional (*International Chamber of Shipping*, ICS) para la protección de la salud de la gente del mar, de 3 de marzo de 2020. La Guía se dirige a los operadores de todo tipo de buques en aguas internacionales. Su objetivo es ayudarles a cumplir con las recomendaciones de la OMS, la OMI y la OIT y el Centro Europeo para la prevención y control de enfermedades (*European Centre for Disease Prevention and Control*, CDC). La Guía recuerda que hay ya, a 3 de marzo, más de 90.000 casos reportados y varios miles de fallecidos a causa de la Covid-19. Aunque la mayoría están concentrados en China, el virus se está propagando globalmente. Dado que no hay vacuna disponible, los Estados están adoptando medidas de prevención para ralentizar la propagación. La ICS recuerda que la OMS no ha recomendado ninguna limitación al viaje internacional ni restricciones comerciales, y ha señalado la necesidad de favorecer la «libre plática» de los buques. A continuación, detalla medidas de protección para la gente del mar, así como el procedimiento a seguir ante sospechas de afectados a bordo. Se trata de una Guía de gran utilidad práctica, pues de forma exhaustiva sigue las orientaciones de las autoridades in-

ternacionales, incluyendo, por ejemplo, modelos de pósteres y avisos a bordo con medidas preventivas.

La Circular núm. 4204, add. 5, de 2 de abril de 2020, lleva por título la Covid-19. Guía relativa a la certificación de marinos y personal de buques pesqueros. El secretario general de la OMI señala que es consciente de problemas relativos a la formación y certificación de la gente del mar a causa de la pandemia. En particular, en lo relativo a la aprobación y renovación de certificados, incluidos los médicos, conforme, respectivamente a la Convención internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar, 1978, enmendado, y al Convenio internacional sobre normas de Formación, Certificación y Guardia del personal de buques pesqueros (SCTW-F), 1995. La Guía se dirige tanto a las administraciones públicas que emiten los certificados como a las autoridades de control de Estado de puerto. Les insta a adoptar al respecto una posición pragmática y práctica en relación con la aprobación, renovación y aceptación de los certificados exigidos por los citados instrumentos internacionales.

La Circular núm. 4204, add. 6, de 27 de marzo de 2020, se refiere a los resultados de la Cumbre de Líderes del G-20 sobre la Covid-19, celebrada el 26 de marzo, en la que, entre otras cosas, se abordaron las perturbaciones del comercio internacional. Los Estados señalaron su voluntad de coordinar las respuestas y *reiteraron su objetivo de lograr un entorno de comercio e inversión libre, justo, no discriminatorio, transparente, previsible y estable, y de mantener nuestros mercados abiertos.*

Asimismo, el secretario general de la OMI añade en esta Circular que ha recibido una lista preliminar de recomendaciones, dirigidas a los gobiernos y autoridades nacionales, pertinentes sobre facilitación del comercio marítimo durante la pandemia. Ha sido elaborada por una amplia sección transversal de asociaciones mundiales del sector reconocidas como entidades consultivas y que representan al sector (cita BIMCO, ICS, CLIA, FONASBA, IACS, clubes P&I, entre muchas otras). Estas recomendaciones recuerdan que el transporte marítimo transporta alrededor del 90 por 100 del comercio mundial y es esencial que los gobiernos faciliten su comunicación. Entre las recomendaciones, se incluye proporcionar acceso a los atracaderos de los puertos a los buques comerciales, sin cuarentena al propio buque; medidas para facilitar los cambios de tripulación en puertos; medidas para facilitar las operaciones portuarias (y conexas); medidas para garantizar la protección de la salud en los puertos. La Circular concluye con una declaración del secretario general de la OMI, donde, entre otros aspectos, señala *que derrotar al virus ha de ser la prioridad absoluta, pero debe poder proseguir también el comercio mundial de forma segura, protegida y respetuosa con el medio ambiente.* También recuerda que la salud y seguridad de los cientos de miles de marinos. Sugiere que se adopte un enfoque práctico y pragmático, en estos tiempos inusuales, en cuestiones tales como el cambio de tripulación, el reabastecimiento, las reparaciones, los reconocimientos y la certificación y la concesión de licencias a la gente del mar.

La Circular núm. 4204, add. 7, de 3 de abril de 2020, aborda la cuestión de la Covid-19 y los retrasos imprevistos en la entrega de buque. La pandemia estaría, como señala, provocando dificultades a los constructores de buques, a los proveedores de equipo, a los propietarios de buques, a los inspectores y a los técnicos de mantenimiento. El secretario general de la OMI recuerda a los Estados miembros

y las organizaciones internacionales las interpretaciones unificadas aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima sobre «Las reglas que dependen de la fecha del contrato de construcción, la fecha de colocación de la quilla y la fecha de entrega a los efectos de lo previsto en los Convenios SOLAS y MARPOL» de 2013 y sobre «Retrasos imprevistos en la entrega de buques» de 2007. El secretario general de la OMI invita a los Estados miembros a que se considere la aplicación de las dos interpretaciones unificadas (ambos en los anexos de la Circular) a los buques cuya entrega se haya retrasado más allá del 1 de julio de 2020.

La Circular núm. 4204, add. 8, de 14 de abril de 2020, ofrece información sobre la reunión que, por videoconferencia, mantuvieron los regímenes de supervisión por el Estado rector del puerto (*Port State Control*, PSC). En particular, el Servicio de Guardacostas de Estados Unidos, el Acuerdo de Viña del Mar y los Memorandos de entendimiento (MOU) de Abuja, el mar Negro, el Caribe, el océano Índico, el Mediterráneo, París, Riad y Tokio sobre PSC. En la reunión se examinaron la respuesta de emergencia y las medidas adoptadas por la OMI en su conjunto para garantizar que no se interrumpieran las cadenas de suministro del comercio marítimo, incluido el flujo de suministros médicos vitales, productos agrícolas esenciales y otros bienes y servicios. Esas medidas son fundamentales para respaldar la salud y el bienestar de todas las personas, teniendo en cuenta las repercusiones que pueden tener las demoras en los reconocimientos, las inspecciones, las auditorías, el servicio a bordo y la renovación o el refrendo de los certificados de la gente de mar, así como de los buques. Se recomienda un enfoque «pragmático, práctico y flexible», reconociendo que muchos Estados de abanderamiento han concedido exenciones, dispensas y prórrogas de certificados.

La Circular núm. 4204, add. 9, de 16 de abril de 2020, contiene una declaración conjunta de los secretarios generales de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y de la OMI, *a fin de asegurar que las medidas de salud son implementadas en la forma que minimice las interferencias innecesarias en el tráfico internacional y en el comercio*. Se dirige de forma especial a las administraciones aduaneras y a las autoridades de control del Estado de puerto, tanto a nivel nacional como local. La declaración conjunta señala que se están cerrando los puertos y denegando la entrada de buques, ya que se restringen los viajes y se cierran las fronteras para frenar la propagación de la enfermedad y mitigar sus efectos. Resulta fundamental, añade, que las administraciones de aduanas y las autoridades de Estado de puerto continúen facilitando el movimiento transfronterizo de suministros y equipos médicos vitales, productos agrícolas esenciales y otros bienes para ayudar a minimizar el impacto general de la pandemia de la Covid-19 en las economías y sociedades. En la declaración, se hace también referencia a las recomendaciones y orientaciones ya publicadas, respectivamente, por la OMI y por la OMC (E. S. N.).

DIRECTRICES COMUNITARIAS RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DE LA SALUD, LA REPATRIACIÓN Y LAS DISPOSICIONES DE VIAJE DE LA GENTE DE MAR, LOS PASAJEROS Y OTRAS PERSONAS QUE SE ENCUENTRAN A BORDO DE BUQUES A RAÍZ DE LA COVID-19

Las Directrices, publicadas en el *DOUE* (2020/C 119/01) de 14 de abril, comienzan recordando la importancia estratégica de mantener los servicios de trans-

porte marítimo, ya que el 75 por 100 de los bienes que entran en la Unión y salen de ella, así como el 30 por 100 de los bienes que circulan en el mercado interior, son transportados por vía marítima. *A fin de mantener la actividad económica, las medidas restrictivas adoptadas para combatir la pandemia de la Covid-19 deben afectar lo menos posible a la libre circulación de mercancías.*

Las Directrices añaden que *los Estados miembros deben facilitar el tránsito de los ciudadanos de la UE y los nacionales de terceros países con permiso de residencia o visado de estancia de larga duración.* Los Estados deben cumplir la Comunicación de la Comisión sobre las directrices relativas al ejercicio de la libre circulación de los trabajadores durante el brote de la Covid-19 (DOUE C-102 I, de 30 de marzo de 2020). A tal fin, los Estados miembros deben localizar puertos adecuados que puedan conectarse a corredores de tránsito seguro creados de conformidad con la citada Comunicación. En concreto, las Directrices señalan que debe permitirse a la gente de mar que cruce las fronteras y transite por otro territorio para incorporarse a su puesto de trabajo a bordo de buques de carga y que regrese a su país de origen tras finalizar el contrato. Cuando los Estados miembros realicen controles sanitarios, no deben retrasar de manera significativa el embarque ni la repatriación de la gente del mar.

Especial atención se ofrece a las personas que se encuentren a bordo de buques de crucero y otros buques. Los operadores de buques de crucero han suspendido temporalmente sus actividades, pero les corresponde la organización del retorno de los pasajeros y de los miembros de la tripulación. Esto puede incluir la repatriación desde puertos situados fuera de la Unión Europea y, en particular, la organización de cualquier vuelo chárter o el recurso a cualquier otro medio de transporte que sean necesarios. Si el buque enarbola el pabellón de un Estado miembro de la UE, el Estado de abanderamiento ha de permitir el desembarco de pasajeros y tripulación en sus puertos. Si no puede acoger al buque, dicho Estado ha de ofrecer ayuda al operador de buque. En cambio, si el buque enarbola la bandera de un tercer país, los Estados miembros deben acogerlo por razones humanitarias.

Para los supuestos en que haya una persona infectada a bordo, el Estado de puerto de escala debe estudiar la posibilidad de que el desembarque se lleve a cabo en un hospital. Tras el desembarque, los pasajeros y miembros de la tripulación no infectados o asintomáticos deben ser conducidos a instalaciones de cuarentena, cuando sea necesario para posteriores controles médicos o de lo contrario, ser repatriados directamente (E. S. N.).

DIRECTRICES COMUNITARIAS SOBRE EL REGLAMENTO (UE) NÚM. 1177/2020 EN MATERIA DE DERECHOS DE LOS PASAJEROS MARÍTIMOS EN EL CONTEXTO DE LA PANDEMIA DE LA COVID-19

El DOUEC de 18 de marzo de 2020 publica las denominadas directrices interpretativas sobre los Reglamentos de la Unión Europea en materia de derechos de los pasajeros en el contexto de la situación cambiante con motivo de la Covid-19. Recuerda que la UE es el único espacio del mundo en que los ciudadanos están protegidos mediante un completo conjunto de derechos, ya viajen en avión, en tren, en autobús, en autocar o en barco. La Comisión considera que, vista la pandemia, es

necesario aclarar el régimen de derechos de los pasajeros y de las obligaciones de los transportistas terrestres, aéreos y marítimos. Se refiere a los Reglamentos comunitarios respectivos, entre ellos el Reglamento (UE) núm. 1177/2010 para los pasajeros marítimos. Quedan fuera de su ámbito de aplicación las eventuales normas nacionales específicas que se hayan adoptado con motivo de la pandemia.

Las Directrices comienzan con unas orientaciones generales para todos los modos de transporte. Señalan que, si los pasajeros no pueden viajar o quieren cancelar el viaje, hay que atender al tipo de billete (si es reembolsable, si admite cambio, etc.) para ver lo especificado en los términos y condiciones del billete. Según parece, varios transportistas ofrecen bonos a los pasajeros que ya no desean viajar (o que no están autorizados a hacerlo), para usarlos en otro viaje con el mismo transportista dentro de un plazo establecido por este. Distinto es el caso en que el transportista cancela el viaje y únicamente ofrece el bono. Las Directrices señalan que ello no afecta al derecho del pasajero a exigir el reembolso.

Específicamente en relación con los pasajeros marítimos, la Comisión recuerda los derechos del Reglamento (UE) núm. 1177/2010, a la información; al transporte alternativo o reembolso en caso de que el transportista vaya a cancelar el servicio o a retrasarse más de 90 minutos; a obtener asistencia; a obtener indemnización cuando la llegada a su destino pueda ser demorada. Sobre este último derecho, añade que, conforme al art. 20.4 del citado Reglamento, hay varias exenciones a las disposiciones que conceden derecho a indemnización, entre otras, por circunstancias extraordinarias. La Comisión manifiesta que cuando las autoridades públicas adoptan medidas destinadas a contener la pandemia de la Covid-19, estas medidas, por su naturaleza y origen, no son inherentes al ejercicio normal de la actividad de las compañías aéreas (*sic*) y escapan a su control efectivo (*E. S. N.*).

B. LEGISLACIÓN

I. NACIONAL

1. Navegación

Real Decreto 371/2020, de 18 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Extracciones Marítimas (BOE núm. 51, de 28 de febrero de 2020).

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM), reserva, dentro de su Título VI sobre los accidentes de la navegación, la regulación de los bienes naufragados o hundidos a su Capítulo IV (arts. 369 a 382), ocupándose en la Sección 2.^a del régimen jurídico de las extracciones marítimas (arts. 376 y ss.). En la normativa marítima el régimen jurídico de las extracciones de buques y otros bienes naufragados o hundidos en el mar debe diferenciarse del régimen previsto para las remociones en el art. 304 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM). Para la Ley de Puertos las remociones son obligaciones que recaen sobre los propietarios de los buques que tienen por objeto evitar que los naufragios o hundimientos puedan causar peligros para la navegación, el tráfico portuario, la seguridad marítima, los recursos naturales o