

TRANSPORTE MARÍTIMO*

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Seguridad Marítima. 2. Transporte marítimo. 3. Contaminación marina. II. Unión Europea: 1. Contaminación marina. 2. Gente de mar. III. Convenios y otros instrumentos internacionales.—C. JURISPRUDENCIA: I. Comentarios de jurisprudencia: 1. «La exoneración de responsabilidad del porteador marítimo por la concurrencia del supuesto exceptuado (*excepted peril*) del art. 4.2.g) de las Reglas de La Haya Visby. Remisión del art. 277.2 LNM al régimen de responsabilidad del Convenio de Bruselas (Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Barcelona, Sentencia de 3 de febrero de 2021)», por Iñaki Zurutuza Arigita. II. Reseñas de jurisprudencia: 1. Tribunal Supremo. 2. Audiencia Nacional. 3. Tribunales Superiores de Justicia.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Bibliografía.

SUMMARY: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. National: 1. Maritime safety. 2. Maritime transport. 3. Marine pollution. II. European Union: 1. Marine pollution. 2. Seafarers. III. Conventions and other international instruments.—C. COURT DECISIONS: I. Commentaries on Court decisions: 1. «La exoneración de responsabilidad del porteador marítimo por la concurrencia del supuesto exceptuado (*excepted peril*) del art. 4.2.g) de las Reglas de La Haya Visby. Remisión del art. 277.2 LNM al régimen de responsabilidad del Convenio de Bruselas (Juzgado de lo Mercantil núm. 2 de Barcelona, Sentencia de 3 de febrero de 2021)», by Iñaki Zurutuza Arigita. II. Reviews of Court decisions: 1. Supreme Court. 2. National High Court. 3. High Courts of Justice.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Bibliography.

A. NOTICIAS

SALIDA DE REINO UNIDO DE LA UNIÓN EUROPEA Y MARCO JURÍDICO DE ACCESO RECÍPROCO A LAS PESQUERÍAS PARA EL PERIODO 2021-2026

El Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra (DOUE L 444/14, de 31 de diciembre de 2020), incluye un anexo FISH.4, relativo al *Protocolo sobre el Acceso a las Aguas*. Reconoce el derecho de cada Parte a conceder a los buques de la otra Parte acceso a la pesca en sus aguas, normalmente mediante consultas anuales tras la determinación de los Totales Admisibles de Capturas (TAC) para un año determinado. Permite a los pescadores, hasta el 30 de junio de 2026, seguir accediendo a las aguas de la otra Parte como ocurría antes de la entrada en vigor del presente Acuerdo.

El Reglamento (UE) 2020/2227, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de diciembre, modifica el Reglamento (UE) 2017/2403 (DOUE L 437/102, de 28 de diciembre de 2020), crea el marco jurídico del acceso recíproco a las pesquerías de

* 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), Mercedes ZUBIRI DE SALINAS (M. Z. S., Universidad de Zaragoza), e Iñaki ZURUTUZA ARIGITA (I. Z. A., Universidad Pública de Navarra).

ambas Partes. Es aplicable desde el 1 de enero de 2021, pues el 31 de diciembre de 2020 fue el último día en que, de conformidad con el Acuerdo de Retirada (*DOUE* C 384 I/1, de 12 de noviembre de 2019), la Política Pesquera Común (PPC) fue aplicable al y en Reino Unido. En su virtud, las aguas de Reino Unido (las aguas territoriales y la zona económica exclusiva adyacente) dejaron de formar parte de las aguas de la Unión.

Sin un acuerdo entre la Unión y Reino Unido que contuviese disposiciones sobre la pesca, los buques pesqueros de la Unión y de Reino Unido corrían el riesgo de no poder utilizar plenamente las posibilidades de pesca que puedan disponerse para 2021. Con el fin de garantizar la sostenibilidad de la pesca y teniendo en cuenta la importancia de la pesca para el sustento económico de muchas comunidades en la Unión y en Reino Unido, el Reglamento (UE) 2020/2227 establece un mecanismo que permite a los buques pesqueros de Reino Unido acceder a las aguas de la Unión mediante autorizaciones, para que puedan capturar las cuotas que se asignarán a Reino Unido, en las mismas condiciones que las aplicables a los buques pesqueros de la Unión. Dichas autorizaciones de pesca solo se concederán en la medida en que Reino Unido siga concediendo autorizaciones a los buques pesqueros de la Unión para continuar faenando en sus aguas.

En concreto, el Reglamento (UE) 2020/2027 modifica los arts. 18 y 38 del Reglamento (UE) 2017/2043, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre, sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores. La finalidad es, según su preámbulo (apdo. 9), evitar «retrasos considerables y a una mayor carga administrativa hasta tanto no exista un acuerdo entre la Unión y Reino Unido que contenga disposiciones sobre la pesca». A tal efecto, se establece una excepción a las normas aplicables a los buques pesqueros de terceros países en las aguas de la Unión.

Por un lado, el Estado miembro del pabellón solo podrá expedir una autorización de pesca para operaciones de pesca en aguas de Reino Unido tras haber sido informado por la Comisión Europea de que Reino Unido ha decidido expedir una autorización al correspondiente buque pesquero de la Unión (art. 18 quáter 6).

Por otro lado, recíprocamente, ningún buque pesquero de Reino Unido podrá faenar en aguas de la Unión sin haber recibido una autorización de pesca de la Comisión (art. 38 quáter 1) (*E. S. N.*).

LA INCLUSIÓN DE LOS RIESGOS CIBERNÉTICOS MARÍTIMOS EN LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DESDE ENERO DE 2021

La Resolución MSC.428(98), de 16 de junio de 2017, del Comité de la Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), «alienta a las Administraciones a garantizar que los riesgos cibernéticos se abordan debidamente en los sistemas de gestión de la seguridad a más tardar en la primera verificación anual del documento de cumplimiento de la compañía después del 1 de enero de 2021».

La «compañía» se refiere al propietario o a quien asuma la responsabilidad en la operación del buque.

El «documento de cumplimiento» o, en inglés, *document of compliance*, DOC, está previsto en las normas del Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) del Capítulo IX del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

En concreto, el buque debe ser utilizado por una compañía a la que se haya expedido el documento demostrativo de cumplimiento aplicable a dicho buque. Dicho «documento de cumplimiento» es expedido por la Administración, una organización reconocida por la Administración, y que actúe en su nombre o el gobierno del país en el que la compañía haya elegido establecerse. Tal documento debe ser aceptado como prueba de que la compañía está capacitada para cumplir las prescripciones del Código. Se debe conservar a bordo una copia de dicho documento de modo que el capitán, previa demanda, pueda mostrarlo para su verificación por la Administración o las organizaciones reconocidas por ella (art. 13 del Código IGS, publicado en el *BOE* núm. 122, de 22 de mayo de 1998).

Entre los objetivos concretos del Código IGS, se incluye fijar prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo; evaluar todos los riesgos señalados para los buques, el personal y el medio ambiente; tomar las oportunas precauciones, y mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad. La novedad es que también habrán de tenerse en cuenta los riesgos cibernéticos para cumplir con el Código IGS, pues todo sistema de gestión de la seguridad aprobado debería tener en cuenta la gestión de los riesgos cibernéticos, de conformidad con los objetivos y prescripciones funcionales del Código IGS.

El documento de cumplimiento del Código IGS, de acuerdo con la citada Resolución MSC.428(98), debe incluir específicamente los mecanismos para proteger la operación del buque contra el denominado «riesgo cibernético». Primero de todo, conviene determinar su significado. De acuerdo con la OMI, el riesgo cibernético marítimo se refiere a la medida del nivel de amenaza de un activo tecnológico por una circunstancia o suceso posibles, que podrían causar fallos operacionales, de seguridad o protección del transporte marítimo al corromperse, perderse o ponerse en peligro información o sistemas. Así está definido en la Circular MSC-FAL.1/Circ.3, de «Directrices sobre la gestión de los riesgos cibernéticos marítimos», aprobada por el Comité de facilitación, en su periodo de sesiones de 4 a 7 de abril de 2017, y por el Comité de seguridad marítima, en su periodo de sesiones de 7 a 16 de junio de 2017. Además de esta definición, la Circular fija recomendaciones para gestionar riesgos cibernéticos marítimos que podían incluirse en los procesos ya vigentes de gestión de los riesgos, a modo de complemento de las prácticas de gestión de la seguridad y de la protección dispuestas por la OMI.

A fin de que los operadores de buques adapten sus documentos de cumplimiento al Código IGS para los riesgos cibernéticos, las asociaciones más representativas del sector han adoptado las «Directrices sobre ciberseguridad a bordo de los buques» elaboradas y apoyadas por BIMCO, CLIA, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF e IUMI, mencionado en la Circular, junto con otros documentos relacionados con los riesgos cibernéticos.

Obsérvese que la OMI no ha adoptado enmiendas al Convenio SOLAS para introducir cambios en el Código IGS y hacerlo obligatorio. La Resolución MSC.428(98)

se limita a «alentar» a los Estados al control de que los documentos de cumplimiento incluyen los riesgos cibernéticos. La Circular MSC-FAL.1/Circ.3 incluye «recomendaciones». En conclusión, la OMI no ha adoptado enmiendas al Convenio SOLAS para convertir la inclusión de tales riesgos cibernéticos en una obligación legal de las compañías. Esto supone que, a falta de dicha inclusión, el Estado habrá igualmente de expedir el documento de cumplimiento cuando la compañía cumpla para dicho buque los términos obligatorios del Código IGS (*E. S. N.*).

RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO A FAVOR DEL EMPLEO DE LOS BUQUES AUTÓNOMOS PARA REDUCIR ACCIDENTES

La Resolución del Parlamento Europeo, de 15 de enero de 2019, trata sobre la conducción autónoma en los transportes europeos [2018/2089(INI)] (*DOUE* C 411/2, de 27 de noviembre de 2020).

La Resolución incluye una referencia especial a los buques autónomos, en sus apartados 51 a 58, dedicados a la conducción autónoma en los «Transportes por mar y vías navegables». Indica que los buques autónomos, especialmente en vías de navegación interiores y en el transporte marítimo de corta distancia, «pueden conllevar un descenso del número de accidentes por mar y por vías navegables, la mayoría de los cuales se deben a errores humanos».

El Parlamento Europeo pide a la Comisión: 1) la precisión y definición de los niveles de automatización en la navegación interior y en la marítima; 2) la fijación de normas comunes, también para los puertos, para armonizar y estimular la implantación de buques autónomos en interacción con la infraestructura y los usuarios automatizados y no automatizados, y 3) la elaboración de una estrategia integral dirigida a fomentar una mayor automatización en el transporte por vías navegables, su infraestructura y gestión de canales navegables y tráfico, así como el desarrollo de puertos automatizados, teniendo en cuenta la posición de los puertos interiores como centros multimodales a la hora de establecer la zona de vías navegables digital (DINA, por sus siglas en inglés).

Asimismo, el Parlamento Europeo destaca la importancia de crear y ampliar los centros digitales y los corredores interconectados de las redes transeuropeas de transporte (RTE-T) mediante instalaciones de terminales actualizadas y sistemas eficientes de gestión del tráfico electrónico, como son los servicios de información fluvial (SIF) y el Sistema de información portuaria del Rin, con objeto de lograr un sistema completo de transporte multimodal y autónomo (*E. S. N.*).

ACTUALIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES AUTORIZADAS DE LA UE PARA EL RECICLADO DE BUQUES

Con arreglo al art. 6.2 del Reglamento (UE) 1257/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre, relativo al reciclado de buques, los propietarios de buques están obligados a garantizar que los buques destinados a ser reciclados solo se reciclen en instalaciones de reciclado de buques que figuren en la lista europea de tales instalaciones publicada con arreglo a lo dispuesto en el art. 16 de dicho

Reglamento (UE) 1257/2013. Su art. 14 dispone que corresponde a las autoridades competentes nacionales autorizar las instalaciones de reciclado de buques situadas en su territorio. La autorización es por cinco años renovables. Los Estados han de elaborar una lista de las instalaciones autorizadas para el reciclado de buques en sus respectivos territorios y comunicarla a la Comisión, para su publicación.

Sobre la cuestión, recientemente se ha publicado la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1675 de la Comisión, de 11 de noviembre, que modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323, que publica la lista europea de instalaciones de reciclado de buques (*DOUE* L 378/5, de 12 de noviembre de 2020).

El nuevo listado actualizado de instalaciones de reciclado autorizadas figura en la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1675. En su preámbulo, explica las novedades para cada Estado miembro; si una empresa nueva ha sido autorizada para operar en un Estado o si ha expirado la autorización estatal y, por tanto, no consta en la lista actualizada.

Con relación a España, solo consta como instalación de reciclado la empresa DDR Vessels XXI, S. L., ubicada en el puerto de «El Musel», de Gijón, para buques con una eslora máxima de 169,9 metros, con autorización. Ya estaba integrada en la lista anterior, ahora mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1675. Ahora se actualiza la fecha de expiración de la inclusión hasta el 28 de julio de 2025.

Asimismo, tras la retirada de Reino Unido de la Unión el 1 de febrero de 2020, los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro de la UE ya no pueden reciclarse en la instalación de reciclado ubicada en Reino Unido, una vez finalizado el periodo transitorio previsto en el Acuerdo de Retirada (*DOUE* C 384 I/1, de 12 de noviembre de 2019). En concreto, en la lista actualizada de instalaciones de reciclado consta que la autorización a las instalaciones británicas finalizó el 31 de diciembre de 2020 (*E. S. N.*).

LA OPERACIÓN ATALANTA SE EXPANDE A LA LUCHA CONTRA EL TRÁFICO DE ARMAS, DE DROGA, LA PESCA ILEGAL Y EL COMERCIO ILÍCITO DE CARBÓN VEGETAL EN LAS COSTAS DE SOMALIA

La Operación Atalanta dispuesta para combatir la piratería marítima y el robo a mano armada delante de las costas de Somalia ha reducido en gran número los ataques de esta índole en esta región. Su revisión estratégica en 2020 condujo a la conclusión de que el mandato de la operación debía prorrogarse hasta el 31 de diciembre de 2022 y, *además*, modificarse para introducir una misión secundaria no ejecutiva de vigilancia del tráfico de drogas, el tráfico de armas, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y el comercio ilícito de carbón vegetal frente a las costas de Somalia.

En concreto, mediante Decisión (PESC) 2020/2188 del Consejo, de 22 de diciembre, se modifica la Acción Común 2008/851/PESC relativa a la Operación Militar de la UE 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 (*DOUE* L 435/74, de 23 de diciembre de 2020) (*E. S. N.*).

ENTRADA EN VIGOR POR APROBACIÓN TÁCITA DE ENMIENDAS A CONVENIOS TÉCNICOS DE LA OMI

En virtud del procedimiento de aprobación tácita previsto en el art. VIII del Convenio SOLAS 1974, han entrado en vigor de forma general y para España, numerosas enmiendas sobre cuestiones técnicas relativas a los buques adoptadas en el Comité de Seguridad Marítima de la OMI. El *BOE* ha publicado, en concreto: 1) las enmiendas de 2017 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas en Londres el 15 de junio de 2017 mediante la Resolución MSC.421(98), de 15 de junio de 2017 (*BOE* de 23 de enero de 2021); 2) las enmiendas de 2017 al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), adoptadas en Londres el 15 de junio de 2017 mediante la Resolución MSC.422(98) (*BOE* de 16 de febrero de 2021); 3) enmiendas de 2016 a los Capítulos II-2 y III del Convenio SOLAS, adoptadas en Londres el 19 de mayo de 2016 mediante la Resolución MSC.404(96) (*BOE* de 25 de diciembre de 2020); 4) enmiendas de 2018 al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994 (Código NGV 1994), adoptadas en Londres el 24 de mayo de 2018 mediante Resolución MSC.438(99) (*BOE* de 13 de abril de 2021); 5) enmiendas de 2018 al Convenio SOLAS, adoptadas en Londres el 24 de mayo de 2018 mediante la Resolución MSC.436(99) (*BOE* de 23 de enero de 2021); 6) enmiendas de 2016 al Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011), adoptadas en Londres el 25 de noviembre de 2016 mediante la Resolución MSC.412(97) (*BOE* de 10 de febrero de 2021); 7) enmiendas de 2016 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas en Londres el 25 de noviembre de 2016 mediante la Resolución MSC.409(97) (*BOE* de 23 de enero de 2021); 8) enmiendas al Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008), adoptadas en Londres el 24 de mayo de 2018 mediante la Resolución MSC.443(99) (*BOE* de 8 de febrero de 2021); 9) enmiendas de 2016 al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG), adoptadas en Londres el 25 de noviembre de 2016 mediante Resolución MSC.411(97) (*BOE* de 4 de marzo de 2021), y 10) enmiendas de 2018 al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000), adoptadas en Londres el 24 de mayo de 2018 mediante la Resolución MSC.439(99) (*BOE* de 24 de febrero de 2021).

Asimismo, de conformidad con el procedimiento de aprobación tácita, dispuesto en el art. 19) 2) f) ii) del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM), han entrado en vigor de forma general y para España las enmiendas al mismo, adoptadas en Londres el 13 de abril de 2018 mediante Resolución MEPC.296(72) (*BOE* de 3 de octubre de 2020).

También de acuerdo con el párrafo 2.ºg)ii) del art. VI del Protocolo de líneas de carga de 1988, han entrado en vigor de forma general y para España las enmiendas al Código internacional de estabilidad sin avería, 2008 (Código IS 2008), adoptadas en Londres el 24 de mayo de 2018 mediante la Resolución MSC.444(99) (*BOE* de 10 de febrero de 2021) (*E. S. N.*).