

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2021 · N.º 28

 Marcial
Pons



TRANSPORTE MARÍTIMO*

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Transporte marítimo. 2. Contaminación marina. II. Unión Europea: 1. Contaminación marina. 2. Seguridad marítima 3. Transporte marítimo. 4. Gente de mar. III. Convenios y otros instrumentos internacionales.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Unión Europea. 2. Nacional: a) Tribunal Supremo. b) Audiencias Provinciales. c) Tribunales Superiores de Justicia.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Bibliografía.

SUMMARY: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. National: 1. Maritime transport. 2. Marine pollution. II. European Union: 1. Marine pollution. 2. Maritime safety. 3. Maritime transport. 4. Seafarers. III. Conventions and other international instruments.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of Court decisions: 1. European Union. 2. National: a) Supreme Court. b) Courts of Appeal. c) High Courts of Justice.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Bibliography.

A. NOTICIAS

ESTUDIO EXPLORATORIO SOBRE LA SEGURIDAD JURÍDICA PARA EL USO DE BUQUES AUTÓNOMOS Y SEMIAUTÓNOMOS

El Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su reunión núm. 103, celebrada en Londres entre el 5 y el 14 de mayo de 2021, aprobó un Estudio exploratorio sobre la reglamentación, para analizar todos los tratados de seguridad de los buques pertinentes, con el fin de evaluar cómo podrían regularse en el futuro los buques marítimos autónomos de superficie (MASS).

El estudio del Comité de Seguridad Marítima fue iniciado en 2017 y, según informa la propia OMI, ha evaluado una serie de instrumentos y tratados de la OMI, como el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (Convenio SOLAS), el Reglamento de abordajes (COLREG); el Convenio y Protocolo de líneas de carga 1988; el Convenio internacional sobre arqueo de buques, entre otros. Como resultado, se identifica cada instrumento y se determina si se aplica a los MASS e impide las operaciones de los MASS; si se aplica a los MASS y no impide las operaciones de los MASS, ni requiere medidas al respecto; si se aplica a los MASS y no impide las operaciones de los MASS, pero podría requerir enmiendas o aclaraciones, y/o podría contener lagunas; o no se aplica a las operaciones de los MASS.

* 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., *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 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*).

Como cuestión de interés terminológica inicial, el estudio clarifica los diferentes grados de autonomía: Grado 1: buque con procesos automatizados y apoyo en la toma de decisiones: la gente de mar está a bordo para operar y controlar los sistemas y las funciones de a bordo. Algunas operaciones pueden estar automatizada y en ocasiones sin supervisión, pero con gente de mar a bordo lista para tomar el control. Grado 2: buque controlado a distancia con gente de mar a bordo: el buque se controla y opera desde otro emplazamiento. Hay gente de mar a bordo, disponible para tomar el control y operar los sistemas y funciones de a bordo del buque. Grado 3: buque controlado a distancia sin gente de mar a bordo: el buque se controla y opera desde otro emplazamiento. No hay gente de mar a bordo. Grado 4: buque totalmente autónomo: el sistema operativo del buque es capaz de tomar decisiones y de determinar acciones por sí mismo.

Entre las conclusiones iniciales, la OMI destaca las siguientes: necesidad de aclarar el concepto de capitán de buque, tripulación y de persona responsable, sobre todo en el buque controlado por control remoto y el buque totalmente autónomo. También subraya la necesidad de tratamiento sobre el control a distancia del puesto y la posible designación de un operador remoto como gente de mar. Finalmente, la IMO pone de relevancia lagunas relativas a las disposiciones que contienen las operaciones manuales y las alarmas al puente; disposiciones relacionadas con las acciones del personal (incendios, gestión de los derrames de la carga, mantenimiento a bordo, etc.); guardia; implicaciones para la búsqueda y el salvamento, y la información que ha de estar disponible a bordo y que es necesaria para la seguridad de la navegación.

El informe detalla el reparto de tareas entre los voluntarios de los Estados miembros para continuar el análisis y desarrollo de la investigación.

La propia OMI explica que el Comité jurídico y el Comité de facilitación están llevando a cabo estudios exploratorios sobre la reglamentación sobre los convenios que son competencia de dichos comités (E. S. N.).

PREOCUPACIÓN POR LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS MARINEROS DURANTE LA PANDEMIA

La OMI está llevando cabo diversas iniciativas dirigidas a reforzar la protección de los derechos de los marineros.

Kitack Lim, secretario general de la OMI, en la revista *IMO News*, número de verano de 2021 (p. 4), señala que, a pesar de la pandemia, la industria marítima ha demostrado su capacidad y resiliencia para mantener la cadena de transporte marítimo sin interrupciones de relevancia.

Sin embargo, la vida y trabajo de los marineros sí ha quedado afectada dramáticamente por la covid-19, ya que unos 200.000 marineros están pendientes de enrolarse o ser sustituidos en sus buques. No obstante, la situación ha mejorado respecto al tercer cuatrimestre de 2020, en donde el número de afectados llegó a alcanzar la cifra de 400.000 marineros. La razón son las restricciones de viajes que han supuesto que muchos marineros no pueden volver a sus casas y, al mismo tiempo, los marineros de reemplazo no pueden enrolarse en sus buques y no disponen así de su

medio de subsistencia. En este sentido, se manifiesta Frederik Kenney, director del *Seafarer Crisis Action Team* (SCAT), creado *ad hoc* por la misma OMI. Explica que miles de marineros se ven forzados a trabajar en largos turnos, siete días a la semana, más allá del tiempo de duración de su contrato y, además, sin perspectivas de finalización. En esta situación de fatiga, estrés, ansiedad, falta de acceso a medicamentos, e incluso pensamientos de suicidio, por parte de los marineros, se pone en riesgo la seguridad marítima (*IMO News*, pp. 6 y 7).

Actualmente, añade el secretario general de la OMI, la comunidad internacional marítima está trabajando activamente para asegurar la vacunación de los marineros para facilitar su movimiento seguro entre fronteras. De hecho, como señala Kenney, los marineros pueden ser requeridos para presentar el certificado de vacunación para entrar en determinados países. En este la OMI, en colaboración con la Organización de las Naciones Unidas y los Estados, pretende garantizar dicha vacunación de los marineros mediante su inclusión en la iniciativa COVAX, de la Organización Mundial de la Salud (OMS, *World Health Organization*, WHO), incluso cuando su país de origen tenga un limitado acceso a la misma. A este efecto, es preciso considerar que los marineros son trabajadores esenciales y, de esta manera, habría que priorizar su acceso a la vacuna contra la covid-19 (E. S. N.).

REFORMAS LEGALES E INICIATIVAS PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO POR LOS BUQUES

Entre los días 14 a 17 de junio, tuvo lugar en Londres la reunión núm. 76 del Comité de Protección del Medio Marino (*Marine Environment Protection Committee*) de la IMO. Como resultado de la misma, según informa la propia IMO en su web, se aprobaron las enmiendas en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL), Anexo VI, con la finalidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

En particular, los buques han de calcular su índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (*Energy Efficiency Existing Ships Index*, EEXI) y establecer su indicador de intensidad de carbono (*Carbon Intensity Indicator*, CII) anual y su clasificación CII. La intensidad del carbono relaciona las emisiones de gases de efecto invernadero con la cantidad de carga transportada y la distancia recorrida. Como resultado de lo anterior, los buques serán clasificados según su eficiencia energética (A, B, C, D, E, siendo A la mejor).

Dichas enmiendas mediante un Anexo VI revisado consolidado del Convenio MARPOL se prevé que entren en vigor el 1 de noviembre de 2022. Los requisitos para la certificación EEXI y CII, el 1 de enero de 2023. La primera clasificación de buques se prevé en 2024.

Como señala Félix Martín de Loeches, en *naucher.com*, la entrada en vigor del CII y de las medidas obligadas a los buques habría de tener como resultado la reducción de emisión de dichos gases de efecto invernadero al 1,5 por 100 anual entre 2023 y 2026, para llegar al 40 por 100 en 2030. Esta decisión queda todavía lejos de las presiones de las ONG, de gran parte de la industria marítima, de Estados Unidos y de la UE, para alcanzar las cero emisiones en 2050.

Paralelamente, sobre la misma cuestión, están en marcha otros proyectos vinculados a la descarbonización de la industria marítima. *IMO News*, edición de verano de 2021 (pp. 16 y 17), cita, por un lado, el proyecto *GreenVoyage2050*, en el que inicialmente participan 11 Estados. Su finalidad es mejorar la capacidad de los Estados en desarrollo para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones sobre la eficiencia energética de los buques. En particular, con la entrada en vigor de las citadas enmiendas al Convenio MARPOL. Por otro lado, el proyecto *NextGEN*, por Green and Efficient Navigation, liderado por Singapur y la IMO para facilitar el intercambio de información de las iniciativas tendentes a la descarbonización de la industria marítima (E. S. N.).

INICIATIVAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO PARA LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS

A fin de establecer de común acuerdo y bajo los auspicios de la OMI las normas más rigurosas posible en materia de seguridad de los buques pesqueros que puedan aplicar todos los Estados interesados, el 11 de octubre de 2012 se adoptó el Acuerdo de Ciudad del Cabo (*Cape Town Agreement*) 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. En la UE, mediante Decisión del Consejo de 17 de febrero de 2014, se autorizaba a los Estados parte a firmar, ratificar o adherirse a dicho Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. Sin embargo, según publica la propia OMI, con fecha de 10 de septiembre de 2021, un número insuficiente de Estados son parte del Acuerdo de Ciudad del Cabo, por lo que no ha entrado aún en vigor. Se trata de Bélgica, Congo, Islas Cook, Croacia, Djibouti, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Islandia, Países Bajos, Noruega, Perú, San Cristóbal y Nieves, Santo Tomé y Príncipe, Sudáfrica y España.

Sin embargo, como señala la propia OMI (en *IMO News*, edición de verano, p. 18), la pesca constituye una de las actividades más peligrosas del mundo, con un número amplio de accidentes de trabajo cada año. En 1999, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) estimó que 24.000 personas morían cada año en el sector pesquero, una cifra 10 veces mayor a la de los buques mercantes (Informe de *The Pew Charitable Trusts*, octubre de 2018, p. 1).

A pesar de ello, no existe un régimen internacional común sobre la seguridad de los buques pesqueros y su tripulación, pues el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), de 1974, expresamente excluye este tipo de barcos de su ámbito de aplicación. El Acuerdo de Ciudad del Cabo viene a llenar esta laguna normativa, sustituyendo al Convenio de Torremolinos de 1977 y su Protocolo de 2003. Crearía así un régimen jurídico común que se aplicaría principalmente a los buques pesqueros de 24 m. de eslora o más, si bien otorga flexibilidad a los Estados parte para eximir a ciertos buques, así como para ratificar el Acuerdo y prever su implementación por fases.

Junto a estas medidas del propio Acuerdo, la OMI está llevando a cabo varias iniciativas para fomentar las ratificaciones. Así, en octubre de 2019, presentó la Conferencia de Torremolinos sobre la seguridad de los buques pesqueros y sobre la pesca ilegal, no declarada o no reglamentada. Como resultado, cerca de 50 Estados firma-

ron la Declaración de Torremolinos por la cual públicamente se comprometieron a la ratificación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. Desde entonces, no obstante, solo cinco Estados, como señala la OMI, lo han ratificado. Recientemente, la OMI ha organizado *webinars* regionales para promover su ratificación. También ha preparado una guía de información sobre el Acuerdo de Ciudad del Cabo, disponible en la página web de la OMI (E. S. N.).

CREACIÓN DEL FONDO EUROPEO MARÍTIMO, DE PESCA Y DE ACUICULTURA (FEMPA)

Mediante Reglamento (UE) 2021/1139, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio, se establece el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA), para el periodo 2021-2027. Como explica su preámbulo, el FEMPA debe tener como objetivo dirigir financiación del presupuesto de la Unión a ayudas para la política pesquera común (PPC), la política marítima de la Unión y los compromisos internacionales de la Unión en el ámbito de la gobernanza de los océanos. Esta financiación constituye un instrumento fundamental para la pesca sostenible y la conservación de los recursos biológicos marinos, para la seguridad alimentaria mediante el suministro de productos de pescado y marisco, para el crecimiento de una economía azul sostenible y para unos mares y océanos sanos, protegidos, seguros, limpios y gestionados de manera sostenible.

El propio Reglamento explica que el sector marítimo europeo representa más de cinco millones de puestos de trabajo, lo que genera casi 750.000.000.000 euros en volumen de negocios y 218.000.000.000 euros en valor añadido bruto al año, con potencial para crear muchos más puestos de trabajo. Se calcula que la producción de la economía oceánica mundial asciende a 1,3 billones de euros en la actualidad, y, de aquí a 2030, esta cifra podría más que duplicarse. La necesidad de cumplir los objetivos de emisión de CO₂, aumentar la eficiencia de los recursos y reducir la huella ambiental de la economía azul ha sido una importante fuerza motriz para la innovación en otros sectores, como el de los equipos marinos, la construcción naval, la observación de los océanos, el dragado, la protección de las costas y la construcción marina (E. S. N.).

MASTERS UNIVERSITARIOS Y POSGRADOS EN DERECHO MARÍTIMO DURANTE EL CURSO ACADÉMICO 2021-2022

Al igual que en años anteriores, algunas universidades e instituciones españolas ofrecen masters 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 Universitat Abad Oliva CEU, se imparte el Máster universitario en Derecho marítimo (*uaoc.eu.es*).

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

B. LEGISLACIÓN

I. NACIONAL

1. Transporte marítimo

Ley 11/2021, de 9 de julio, de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal, de transposición de la Directiva (UE) 2016/1164, del Consejo, de 12 de julio, por la que se establecen normas contra las prácticas de elusión fiscal que inciden directamente en el funcionamiento del mercado interior, de modificación de diversas normas tributarias y en materia de regulación del juego (BOE núm. 164, de 10 de julio de 2021).

Resolución de 27 de mayo de 2021, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se adoptan medidas sanitarias para los buques de pasaje tipo crucero y se deja sin efectos la Resolución de 23 de junio de 2020, por la que se establecen medidas restrictivas a los buques de pasaje tipo crucero, para afrontar la crisis sanitaria ocasionada por la covid-19 (BOE núm. 128, de 29 de mayo de 2021).

Se establecen las medidas sanitarias necesarias para garantizar la actividad de buques de pasaje tipo crucero que realicen viajes internacionales cuando entren en los puertos españoles, de forma que estos deberán cumplir con las condiciones recogidas en las «Medidas sanitarias para el restablecimiento de los cruceros internacionales» dictadas por el Ministerio de Sanidad. Esta resolución producirá efectos el 7 de junio de 2021 tras su publicación en el BOE (M. E. T. L.).

Canarias. Transporte marítimo y aéreo de mercancías. Extracto de la Orden de 14 de mayo de 2021, por la que se aprueba la convocatoria para la concesión de subvenciones en régimen de concurrencia competitiva para la 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 por los trayectos realizados en el año 2019 (BOC núm. 108, de 27 de mayo de 2021).

De conformidad con lo previsto en los arts. 17.3.b) y 20.8.a) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, se publica el extracto de la convocatoria cuyo texto completo puede consultarse en la Base de Datos Nacional de Subvenciones (<https://www.pap.hacienda.gob.es/bdnstrans/GE/es/index>).

Serán beneficiarios las personas físicas o jurídicas solicitantes de compensación, compradora o vendedora, receptora o remitente de las mercancías, que acrediten haber abonado los costes del transporte compensable mediante la documentación que sea exigida. A tal fin, cuando la subvención se solicite por una persona jurídica se

requerirá que la realización de la actividad subvencionada tenga cabida en el objeto o fines sociales de la misma.

Constituye objeto de la subvención la compensación del coste del transporte marítimo y aéreo interinsular de mercancías no incluidas en el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, desde cada una de las islas del archipiélago con destino a las restantes, recogidas en el Anexo I de la Orden de 23 de febrero de 2018, del consejero de Obras Públicas y Transportes para los trayectos realizados en el año 2019. Para más detalles en torno a los aspectos jurídicos de la cohesión territorial de las Islas Canarias y el transporte, *vid.* J. M. Martín Osante, «Cohesión territorial y transporte...», *CDT*, 2020-2, pp. 527 y ss. (A. F. G.).

Canarias. Transporte marítimo y aéreo de mercancías. Extracto de la Orden de 18 de mayo de 2021, por la que se aprueba la convocatoria para la concesión de subvenciones en régimen de concurrencia competitiva para la compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea con origen o destino en las islas Canarias por los trayectos realizados en el año 2019 (BOC núm. 108, de 27 de mayo de 2021).

De conformidad con lo previsto en los arts. 17.3.b) y 20.8.a) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, se publica el extracto de la convocatoria cuyo texto completo puede consultarse en la Base de Datos Nacional de Subvenciones (<http://www.pap.minhafp.gob.es/bdnstrans/index>).

Serán beneficiarios las personas físicas o jurídicas solicitantes de compensación, compradora o vendedora, receptora o remitente de las mercancías, que acrediten haber abonado los costes del transporte compensable mediante la documentación que sea exigida. A tal fin, cuando la subvención se solicite por una persona jurídica se requerirá que la realización de la actividad subvencionada tenga cabida en el objeto o fines sociales de la misma.

Constituye objeto de las subvenciones a que se refieren las presentes bases reguladoras la compensación del coste del transporte marítimo y aéreo interinsular de mercancías incluidas en el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, desde cada una de las islas del archipiélago con destino a las restantes, recogidas en el Anexo I de la Orden de 23 de febrero de 2018, del consejero de Obras Públicas y Transportes, para los trayectos realizados en el año 2019 (A. F. G.)

2. Contaminación marina

Enmiendas al Anexo del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978, adoptadas en Londres el 17 de mayo de 2019 mediante Resolución MEPC.516(74) (BOE núm. 100, de 27 de abril de 2021).

Las reglas del Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques (MARPOL) disponen de un elemento clave para la prevención de los procesos de contaminación y para el control de las descargas de los buques, el registro de descargas. Tradicionalmente el registro de descargas se ha llevado a cabo mediante