

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2022 · N.º 29

Doctrina

Francisco Javier Arias Varona y Andrés Recalde Castells: *Medidas de urgencia en el ámbito del contrato de transporte de mercancías por carretera*

José Miguel Sánchez Bartolomé: *Las obligaciones de los pasajeros en el transporte aéreo*

Román Eguinoa de San Román: *La nueva reforma de la estiba*

Gustavo Adolfo Omaña Parés: *La incidencia de la delincuencia organizada transnacional en el transporte marítimo internacional que se realiza en contenedores*

Kone G. Ismäel: *Le droit maritime et la problématique du démantèlement des navires en fin de vie*

Marcella Lamon: *Remotely Piloted Aircraft Systems: the future of aviation*

Tribuna Profesional

Gaizka Zulaika Alaña: *Reclamaciones a las compañías aéreas en base al Reglamento 261/2004. Incidencias más habituales y cuestiones procesales*

Secciones

Transporte terrestre

Transporte marítimo

Transporte aéreo y multimodal

Seguros

TRANSPORTE MARÍTIMO*

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Seguridad marítima. 2. Contaminación marina. 3. Gente de mar. II. Unión Europea: 1. Contaminación marina. 2. Gente de mar. III. Convenios y otros instrumentos internacionales: 1. *Proyecto de Convenio sobre venta judicial de buques: una breve guía de urgencia*, por Manuel Alba Fernández y Juan Pablo Rodríguez Delgado. 2. Organización Internacional del Trabajo.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Audiencia Nacional, 2. Audiencias Provinciales, 3. Tribunales Superiores de Justicia.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Bibliografía.

SUMMARY: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. National: 1. Maritime safety. 2. Marine pollution. 3. Seafarers. II. European Union: 1. Marine pollution. 2. Seafarers. III. Conventions and other international instruments: 1. *Proyecto de Convenio sobre venta judicial de buques: una breve guía de urgencia*, by Manuel Alba Fernández and Juan Pablo Rodríguez Delgado. 2. International Labour Organization.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of Court decisions: 1. National High Court. 2. Courts of Appeal. 3. High Courts of Justice.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Bibliography.

A. NOTICIAS

ENTRADA EN VIGOR DE ENMIENDAS AL CONVENIO MARPOL SOBRE CONTAMINACIÓN AÉREA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

De acuerdo con la página web de la OMI, las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL que entran en vigor a partir del 1 de abril de 2022 fueron adoptadas, en el seno de la misma OMI, por el Comité de Protección del Medio Marino (Resolución MEPC.324(75), de 2020).

En primer lugar, se prevén nuevos requisitos para el muestreo y las pruebas de fueloil del Anexo VI del Convenio MARPOL, para asegurar la implementación y el cumplimiento del límite del 0,50 por 100 para el azufre en el fueloil de los buques. Se pretende asegurar el control del Estado rector del puerto y otras autoridades ambientales, en particular aquellas encargadas del muestreo y las pruebas de combustible.

En segundo lugar, otras enmiendas al Anexo VI de MARPOL fortalecen significativamente los requisitos de la «fase 3» del índice de diseño de eficiencia energética (EEDI), adelantando la fecha de entrada en vigor de la «fase 3» a 2022, desde 2025, para varios tipos de buques, incluidos los gaseros, general buques de carga y buques metaneros. Esto significa que los nuevos tipos de barcos construidos a partir de esa fecha deben aumentar significativamente su eficiencia energética (E. S. N.).

* 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 TEIJEIRO 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).

REUNIÓN DEL COMITÉ LEGAL DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

Los días 21 a 25 de marzo de 2022 tuvo lugar la Sesión núm. 109 del Comité Legal de la OMI, que abordó temas de gran interés actual.

En primer lugar, emitió una Circular sobre directrices del impacto de la situación del Mar Negro y del Mar de Azov sobre certificados de seguro y otras garantías financieras (LEG.1/Circ.12). Esta Circular sigue a la Decisión del Consejo de la OMI en su sesión extraordinaria de marzo a raíz del ataque ruso a Ucrania (C.ES/35). En concreto, aborda los numerosos Convenios IMO (como el CRC o el Bunkers) que exigen que una autoridad estatal verifique la existencia de un seguro u otra garantía de responsabilidad civil. El Comité Legal sugiere que los Estados que emitan certificados basados en aseguradores rusos o proveedores de seguridad financiera rusos verifiquen que la cobertura cumpla con los criterios descritos en la Circular núm. 3.464, que brinda orientación para aceptar «Tarjetas azules» o similares. Recordemos que, fruto del ataque ruso, se están decretando a nivel de la UE prohibiciones de operaciones con entidades rusas que podrían llegar a hacer ineficiente la garantía de un asegurador o proveedor ruso para cumplir con los Convenios IMO.

En segundo lugar, el Comité Legal también expresa su profunda preocupación por el incremento de los casos de abandono de marineros como resultado de la pandemia de covid-19. Cifra en 30 casos en el primer trimestre de 2022, 95 en 2021, mientras que en 2020 fueron 85, de los cuales solo 43 fueron resueltos. El Comité Legal aduce la necesidad de cumplir con las disposiciones del Convenio de Trabajo Marítimo de 2006 en materia de lucha contra el abandono de marineros. Además, propone un borrador de Directrices para el Estado de puerto y el Estado de bandera para tratar con los casos de abandono de marineros, el cual será sometido para su consideración por el grupo de trabajo tripartito de la OMI y la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

En tercer lugar, el Comité Legal ha acordado, tras la finalización del informe sobre los buques de superficie autónomos marítimos (MASS), incluir el programa de trabajo sobre «Medidas para abordar los buques de superficie autónomos marítimos (MASS) en los instrumentos del ámbito de LEG» en la agenda bienal 2022-2023 y, posteriormente, en la agenda bienal 2024-2025, con un año de finalización previsto para 2025.

Finalmente, otros temas analizados por el Comité Legal han sido incentivar la ratificación del Protocolo de 2010 al Convenio HNS, así como continuar su trabajo sobre las medidas para prevenir prácticas ilícitas asociadas con el registro fraudulento de buques, tomando nota de la adopción por parte de la Asamblea de la OMI (A 32/Res.1162) (E. S. N.).

ADHESIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA A LA CONVENCION PARA LA CONSERVACION Y ORDENACION DE LOS RECURSOS PESQUEROS DE ALTA MAR DEL OCÉANO PACÍFICO NORTE DE 2012

Mediante Decisión (UE) 2022/314, del Consejo, de 15 de febrero, publicada en el *DOUE* L de 28 de febrero de 2022, se aprobó la adhesión de la UE a la Conven-

ción para la conservación y ordenación de los recursos pesqueros de alta mar del océano Pacífico Norte de 2012.

El preámbulo de la Decisión (UE) 2022/314 explica que la UE tiene competencias para adoptar medidas de conservación de los recursos biológicos marinos en el marco de la política pesquera común y para celebrar acuerdos con terceros países y organizaciones internacionales. Recuerda que la UE ya es parte anteriormente, mediante Decisión 98/392/CE, del Consejo, de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM); y, mediante la Decisión 98/414/CE, del Consejo, del Acuerdo sobre la aplicación de las disposiciones del CNUDM relativas a la conservación de peces transzonales y las poblaciones de peces altamente migratorios.

El objetivo de la Convención de 2012 es garantizar la conservación a largo plazo y el uso sostenible de los recursos pesqueros en la zona de la Convención y proteger al mismo tiempo los ecosistemas marinos del océano Pacífico Norte que albergan dichos recursos (art. 2).

Al efecto, se delimita dicha zona (art. 3) y se crea la Comisión de Pesca del Pacífico Norte, en donde están representados las partes contratantes y en la que pueden participar las entidades pesqueras que cumplan los requisitos del anexo (art. 5). Dispone de órganos subsidiarios como el comité científico y un comité técnico y de cumplimiento (art. 6).

La Convención impone a los Estados de abanderamiento de los buques pesqueros la adopción de medidas para que estos buques cumplan los términos de la Convención y no lleven a cabo actividades pesqueras no autorizadas (art. 13). A su vez, cada Estado de puerto tiene el derecho y el deber de adoptar medidas, con arreglo al Derecho internacional, para fomentar la eficacia de las medidas de conservación y ordenación subregionales, regionales y mundiales (art. 14). Las entidades pesqueras que hayan expresado su firme compromiso de conformidad con el anexo también están vinculadas al cumplimiento de las obligaciones de los Estados de bandera y de puerto (art. 15) (*E. S. N.*).

MECANISMO ÚNICO EUROPEO DE SELECCIÓN DE BUQUES PARA CONTROLAR QUE ENTREGAN LOS DESECHOS A LAS INSTALACIONES PORTUARIAS RECEPTORAS

Mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/90, de 21 de enero, publicado en el *DOUE* L de 24 de enero de 2022, se homogeneiza el sistema de selección de buques para inspección de la obligación prevista en la Directiva (UE) 2019/883 de entregar los desechos en las instalaciones portuarias receptoras. Como explica el Preámbulo del Reglamento (UE) 2022/90, se pretende abordar eficazmente el problema de la basura marítima y otros desechos procedentes del transporte marítimo que entran en el medio marino y la necesidad de controlar que se depositen en las instalaciones portuarias receptoras.

El Reglamento fija varios parámetros que proporcionan, en conjunto, una indicación clara de este riesgo. Son el incumplimiento de los requisitos de entrega de desechos o los indicios de tal incumplimiento; la existencia de informes previos de incumplimiento por parte de las autoridades portuarias pertinentes; el anterior puerto

de escala y el siguiente puerto de escala; la existencia de una exención por parte del buque; y la información incluida en SafeSeaNet y en Thetis-UE.

En el anexo del Reglamento se detalla pormenorizadamente cada parámetro y el nivel de riesgo a cada alerta, clasificada en los colores rojo, naranja y amarillo. Los Estados aplicarán dicho mecanismo para encuadrar a cada buque contemplado en la Directiva (UE) 2019/883 con un nivel de riesgo alto, medio, bajo y mínimo. Los Estados están obligados a «dar prioridad a la inspección de los buques con un nivel de riesgo más elevado» y a «seleccionar aleatoriamente para inspección al menos un 1 por 100 de los buques que vaya a ser inspeccionados cada año» (E. S. N.).

PROHIBICIÓN DE ACCESO A PUERTOS DE LA UNIÓN EUROPEA A BUQUES RUSOS POR RAZÓN DE LA GUERRA EN UCRANIA

Mediante Comunicado de Prensa de 5 de abril de 2022, la presidenta de la Comisión Europea adelantó una quinta ronda de sanciones a Rusia por la guerra de Ucrania. Entre las medidas, propone la prohibición de que los barcos rusos y los barcos operados por Rusia accedan a los puertos de la UE. Ciertas exenciones cubrirán artículos esenciales, como productos agrícolas y alimentarios, ayuda humanitaria y energía. Además, propone una prohibición a los operadores de transporte por carretera rusos y bielorrusos. Esta prohibición pretende limitar drásticamente las opciones de la industria rusa para obtener bienes clave, como asegura la presidenta de la Comisión.

Unos días después, el *DOUE* L 111, de 8 de abril de 2022, ya publicó el Reglamento (UE) 2022/576, del Consejo, de 8 de abril, por el que se modificaba el Reglamento (UE) 833/2014 relativo a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania. En el mismo número del *DOUE*, se publicó la Decisión (PESC) 2022/578, del Consejo, de 8 de abril, por la que se modifica la Decisión 2014/512/PESC relativa a medidas restrictivas motivadas por acciones de Rusia que desestabilizan la situación en Ucrania.

El art. 3 sexies bis del Reglamento (UE) 833/2014 queda modificado del siguiente modo. La prohibición de acceso de buques de pabellón ruso a puertos situados en el territorio de la UE tiene efecto desde el 16 de abril de 2022. Entiende por buque toda embarcación comprendida en el ámbito de aplicación de los convenios internacionales, todo yate, con una eslora igual o superior a 15 m, que no transporte carga ni transporte más de doce pasajeros o las embarcaciones de recreo o las motos acuáticas. Son excepción los buques que necesiten asistencia en busca de un lugar de refugio, de una escala portuaria de emergencia por razones de seguridad marítima o para salvar vidas humanas en el mar. El art. 4 nonies bis de la Decisión 2014/512/PESC queda enmendado en los mismos términos de prohibición de acceso a puerto a los buques registrados bajo pabellón de Rusia (E. S. N.).

EL USO DEL PUERTO POR UNA SOLA NAVIERA CON EXCLUSIÓN DE OTRAS COMO SUPUESTA AYUDA ESTATAL ANTICOMUNITARIA

Mediante Anuncio 2022/C 135/03, publicado en el *DOUE* C, de 25 de marzo de 2022, la Comisión Europea, en el marco del procedimiento del art. 108, aparta-

do 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), insta a España a que presente sus observaciones y facilite toda la información pertinente para la evaluación de la medida en el plazo de un mes a partir de la fecha de recepción de la presente. Asimismo, insta a que las autoridades transmitan la carta al beneficiario potencial de la ayuda. Además, la Comisión recuerda a España que el art. 108.3 TFUE tiene efecto suspensivo y llama su atención sobre el art. 16 del Reglamento (UE) 2015/1589, que establece que toda ayuda concedida ilegalmente podrá ser reclamada al beneficiario.

El procedimiento surge con ocasión de una denuncia de 2013 de Naviera Armas, S. A., ante la Comisión Europea, alegando que las autoridades españolas habían concedido una ayuda estatal ilegal a Fred Olsen, S. A. En concreto, Puertos Canarios permitía a Fred Olsen, S. A., la utilización del Puerto de las Nieves (Gran Canaria, España) para sus operaciones de transbordador comercial. En 2015, la Comisión, tras el examen previo, concluyó mediante Decisión que declaraba que las medidas no suponían ayudas estatales a efectos del art. 107.1 TFUE. Sin embargo, tal Decisión fue parcialmente anulada por el Tribunal General, en el asunto T-108/116, de marzo de 2018, pues se había concluido, sin incoar un procedimiento de investigación formal, que las condiciones de uso del Puerto de las Nieves por Fred Olsen, S. A., no procuraban a la empresa ventaja alguna.

El anuncio de la Comisión a España se completa con la publicación de los antecedentes de hecho y fundamentos jurídicos del procedimiento. Entre ellos, las autoridades españolas informaron a la Comisión que la política de la Dirección General de Puertos de la Comunidad Autónoma de Canarias (DGPC), actualmente Puertos Canarios, «validada por los órganos jurisdiccionales españoles, era denegar la admisión de otras compañías en el puerto debido a restricciones operativas o de seguridad» (cdo. 67) (E. S. N.).

RATIFICACIÓN POR ESPAÑA DEL PROTOCOLO DE 2004 AL CONVENIO DE 1963 COMPLEMENTARIO AL CONVENIO DE PARÍS DE 1960 SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL EN MATERIA DE ENERGÍA NUCLEAR

En el *BOE* núm. 44, de 21 de febrero de 2022, se ha publicado el instrumento de ratificación de España del Protocolo que modifica el Convenio del 31 de enero de 1963 complementario al Convenio de París del 29 de julio de 1960 sobre la responsabilidad civil en materia de energía nuclear, modificado por el Protocolo Adicional del 28 de enero de 1964 y por el Protocolo de 16 de noviembre de 1982, hecho en París el 12 de febrero de 2004.

Con el Protocolo de 2004, las cantidades de las compensaciones por cada accidente nuclear se aumentan de forma significativa (art. 3). El responsable es el explotador de las instalaciones nucleares. No rige esta responsabilidad para el transportista de sustancias nucleares el Protocolo de 2004.

El régimen actual en España se completa con la Ley 12/2011, de 27 de mayo, sobre responsabilidad civil por daños nucleares o producidos por materiales nucleares. De acuerdo con el art. 7.3 de la Ley 2/2011, el transportista de sustancias nucleares sería responsable, en sustitución del explotador de la instalación, siempre que sea

autorizada dicha sustitución por la autoridad competente y se cuente con el acuerdo del explotador de la instalación. Además, el transportista debería acreditar que dispone de una garantía financiera que le permita hacer frente a la responsabilidad civil igual o superior a la requerida por esta ley. No obstante, en la práctica marítima, esta sustitución en el ámbito de responsabilidad nuclear sería excepcional, pues la norma internacional funda la responsabilidad sobre el explotador de la instalación nuclear y no sobre el transportista. Además, en el ámbito marítimo, los seguros P&I estándar de responsabilidad civil del armador excluyen la cobertura los daños causados por daños nucleares (E. S. N.).

B. LEGISLACIÓN

I. NACIONAL

1. Seguridad marítima

Real Decreto 1150/2021, de 28 de diciembre, por el que se aprueba la Estrategia de Seguridad Nacional 2021 (BOE núm. 314, de 31 de diciembre de 2021).

Para España, por su condición de país marítimo, es esencial mantener la seguridad del mar y el funcionamiento de las infraestructuras calificadas como críticas situadas en el litoral y en este espacio marítimo. En este contexto, la vulnerabilidad del espacio marítimo es una realidad sobre la que presta su atención la Estrategia de Seguridad Nacional 2021. Se configura como el marco político estratégico de referencia de la política de Seguridad Nacional, establecida por la Ley 36/2015, de 28 de septiembre. Los ámbitos de actuación prioritaria sobre los que presta su atención se identifican con la seguridad de los espacios comunes globales reconociendo, entre ellos, el espacio marítimo, el ciberespacio y los espacios terrestre y ultraterrestre. Todos ellos presentados como espacios de conexión con características marcadas por su apertura funcional, su fácil accesibilidad y su carencia de fronteras físicas. Sin olvidar que en estos espacios es sumamente difícil, por su extensión, frágil regulación y ausencia de soberanía, la atribución de cualquier acción irregular o delictiva.

El espacio marítimo como uno de los ámbitos de actuación prioritaria se identifica con el uso de los mares y océanos y los riesgos y amenazas que los afectan, por lo que se establece la Estrategia de Seguridad Marítima. La vulnerabilidad del espacio marítimo permite que, desde la Estrategia de Seguridad Marítima, se promueva un enfoque integral potenciando la actuación coordinada y cooperación de las diferentes Administraciones. Igualmente, la adopción de medidas que permitan fortalecer la capacidad de actuación del Estado en el ámbito marítimo y, también en su entorno litoral. También se identifica la propuesta de impulsar la colaboración con el sector privado para hacer frente a los riesgos y amenazas, sin olvidar, por último, el fomento de la cooperación internacional y, en particular, la aplicación de las iniciativas de la Organización Marítima Internacional, la Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea y la Estrategia Marítima de la OTAN. Dentro de las prioridades prevista en el ámbito marítimo destaca la seguridad de la