

TRANSPORTE MARÍTIMO*

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Gente de mar. 2. Contaminación marina. 3. Salvamento marítimo. 4. Seguridad de la vida humana en el mar. 5. Seguridad marítima. 6. Transporte marítimo. II. Unión Europea: 1. Gente de mar. III. Convenios y otros instrumentos internacionales: 1. Organización Marítima Internacional. 2. Organización Internacional del Trabajo.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Nacional: a) Audiencias Provinciales. b) Tribunales Superiores de Justicia.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Recensiones: 1. Zunarelli, Stefano, y Comenale Pinto, Michele M., *Manuale di Diritto della navigazione e dei trasporti*, I, 5.^a ed., Wolters Kluwer, 2023, por Eliseo Sierra Noguero. II. Bibliografía.

SUMMARY: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. National: 1. Seafarers. 2. Marine pollution. 3. Salvage. 4. Safety of Life at Sea. 5. Maritime safety. 6. Maritime transport. II. European Union: 1. Seafarers. III. Conventions and other international instruments: 1. International Maritime Organization. 2. International Labour Organization.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of Court decisions: 1. National: a) Courts of Appeal. b) High Courts of Justice.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Book reviews: 1. Zunarelli, Stefano, and Comenale Pinto, Michele M., *Manuale di Diritto della navigazione e dei trasporti*, I, 5.^a ed., Wolters Kluwer, 2023, by Eliseo Sierra Noguero. II. Bibliography.

A. NOTICIAS

PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE MARINO DE LA UNIÓN EUROPEA MEDIANTE EL DERECHO PENAL

La Directiva (UE) 2024/1203, de 11 de abril, relativa a la protección del medio ambiente mediante el Derecho penal y por la que se sustituyen las Directivas 2008/99/CE y 2009/123/CE (*DOUE* L 30 de abril de 2024), revisa la lista de delitos medioambientales y añade nuevos delitos basados en las infracciones más graves del Derecho medioambiental de la Unión Europea. Los Estados miembros han de transponerla a su respectivo Derecho nacional y no les exime de establecer también sanciones administrativas para las infracciones del Derecho medioambiental.

Algunos nuevos delitos introducidos por la Directiva (UE) 2024/1203 afectan al medio ambiente marino: el reciclado de buques y la descarga de sustancias contaminantes. En primer lugar, con arreglo a su art. 3.h), los Estados miembros han de garantizar que sea delito, cuando sea ilícito e intencionado, el reciclado de buques que entre dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 1257/2013, de 20 de noviembre, cuando dicha conducta incumpla los requisitos de su art. 6.2.a). Este precepto admite únicamente que se «reciclen en instalaciones de reciclado de buques que figuren en la lista europea». En segundo lugar, según el art. 3.i) de la Directiva

* 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: Eliseo SIERRA NOGUERO (E. S. N., Universitat Autònoma de Barcelona), María GORROCHATÉGUI POLO (M. G. P., Universidad del País Vasco), 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).

(UE) 2024/1023, los Estados también han de garantizar que sea delito: i) la descarga procedente de buques de sustancias contaminantes; ii) comprendidas en el ámbito de aplicación del art. 3 de la Directiva 2005/35/CE; iii) en cualquiera de las zonas a que se refiere el art. 3.1 de la citada Directiva; iv) salvo que dicha descarga cumpla las condiciones para aplicar las excepciones previstas en su art. 5, y v) que cause o pueda causar un deterioro de la calidad de las aguas o daños en el medio marino (*E. S. N.*).

CONSIDERACIÓN COMUNITARIA DE LOS BUQUES PARA RECICLADO COMO RESIDUOS

El Reglamento (UE) 2024/1157, de 11 de abril, relativo a los traslados de residuos, por el que se modifican los Reglamentos (UE) 1257/2013 y (UE) 2020/1056, y se deroga el Reglamento (CE) 1013/2006 (*DOUE* L 30 de abril de 2024), prevé mejoras para proteger el medio ambiente y la salud humana de los efectos adversos que pueden derivarse de los traslados de residuos.

Los buques destinados a reciclado en la Unión Europea o destinados a ser reciclados fuera de la Unión Europea pueden ser considerados residuos bajo ciertas condiciones. Señalemos que la regla general es la inversa: los buques no son residuos. El art. 2.2.i) del Reglamento (UE) 2024/1157 excluye así de su ámbito de aplicación a «los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro y estén incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 1257/2013», de 20 de noviembre de 2013, sobre reciclado de buques. No obstante, el mismo precepto prevé dos excepciones relevantes.

La primera excepción es que el buque sea considerado «residuo peligroso», esté situado en una zona bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que sea «exportado» desde la Unión Europea para su «valorización» [art. 2.2.i)i) del Reglamento (UE) 2024/1157]. La valorización es un concepto referido a reducir o neutralizar las sustancias peligrosas que contiene el residuo y recuperar materias o sustancias valorizables del mismo. En estos supuestos de traslado, es necesario garantizar que estos buques son exportados desde la Unión Europea con arreglo a las normas del Reglamento (UE) 2024/1157 en materia de traslado de residuos. Asimismo, se aclara que los buques que se consideran residuos peligrosos y que son exportados desde la Unión Europea sólo pueden reciclarse en las instalaciones incluidas en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques establecida en el Reglamento (UE) 1257/2013 y situadas en los países que figuran en el Anexo VII del Convenio de Basilea de 22 de marzo de 1989, sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, del cual la Unión Europea es parte desde 1994 [apdos. 6 y 17 del Preámbulo del Reglamento (UE) 2024/1157]. La lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) 257/2013 está contenida en la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323.

La segunda excepción es la consideración como residuos, a los efectos de la aplicación del Reglamento (UE) 2024/1157, de los buques que están situados en una zona bajo la jurisdicción de un Estado miembro y que están destinados a su eliminación [art. 2.2.i)ii)] (*E. S. N.*).

POLÍTICA COMUNITARIA DE PROTECCIÓN DE LOS CABLES SUBMARINOS

La Recomendación (UE) 2024/779 de la Comisión, de 26 de febrero, sobre unas infraestructuras de cables submarinos seguras y resilientes (*DOUE* L 8 de marzo de 2024), considera que la «infraestructura de cables submarinos es un elemento importante en el ecosistema de internet para lograr la soberanía digital europea, dado que la inmensa mayoría del tráfico internacional de datos se realiza a través de cables submarinos». La Recomendación alude al «aumento del riesgo y de amenazas antagónicas a la seguridad provocadas por el hombre», a la naturaleza «interconectada y transnacional de estas infraestructuras» y «que unas perturbaciones sistémicas y generalizadas de las comunicaciones por cable submarino podrían tener consecuencias especialmente graves en caso de ataques coordinados» (apdo. 1 del Preámbulo).

La Recomendación (UE) 2024/779 sugiere la adopción de medidas específicas que los Estados miembros podrían adoptar, a escala nacional y de la Unión, con vistas a evaluar y mejorar la resiliencia de la infraestructura de cables submarinos existentes y nuevas, así como apoyar el despliegue o la mejora significativa de dichas infraestructuras. Entre ellas, se invita a los Estados a solicitar información a las organizaciones empresariales del sector y a adoptar las evaluaciones de riesgos sobre la ciberseguridad y la seguridad físicas de las infraestructuras de cables submarinos y sus cadenas de suministro. Se prevé también que los Estados ayuden a la Comisión a proponer un borrador de lista de proyectos de cables submarinos estratégicos de interés europeo (apdos. 24 y ss.), entre otras medidas (*E. S. N.*).

EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO DESDE BUQUES

El Reglamento Delegado (UE) 2023/2776, de 12 de octubre, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2015/757 en lo que atañe a las normas para el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero y otra información pertinente del transporte marítimo (*DOUE* L 14 de diciembre de 2023), revisa las fórmulas aplicables para el cálculo de las emisiones procedentes de buques. El texto originario del Reglamento (UE) 2015/757 establece métodos de seguimiento de las emisiones de CO₂ basados en el consumo de combustible de los buques que arriben, zarpen o se encuentren en puertos bajo jurisdicción de un Estado miembro de la Unión Europea, así como normas para el seguimiento de otra información pertinente. El Reglamento (UE) 2023/957 lo modifica con el fin de incorporar las actividades de transporte marítimo al régimen para el comercio de derechos de emisión en la Unión (RCDE de la UE) y de seguir, notificar y verificar las emisiones de metano (CH₄) y óxido nítrico (N₂O) (*E. S. N.*).

ENTRADA EN VIGOR DE ENMIENDAS DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

Como es usual, han entrado en vigor algunas enmiendas de carácter técnico en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS). El

Boletín Oficial del Estado, núm. 67, de 16 de marzo de 2024, publica las Enmiendas de 2022 al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000 (Código NGV 2000) adoptadas en Londres el 28 de abril de 2022 mediante la Resolución MSC. 499(105).

Asimismo, el *Boletín Oficial del Estado*, núm. 66, de 15 de marzo de 2024, publica las Enmiendas de 2022 al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, adoptadas en Londres el 28 de abril de 2022 mediante la Resolución MSC.496(105) (E. S. N.).

CENTENARIO DE *LE DROIT MARITIME FRANÇAIS*

El 13 de marzo de 2024, se celebró en la Salle Goullencourt de la Université Paris 1 Pantheon-Assas, el acto del Centenario de la Revista *Le Droit Maritime Français*. Con gran asistencia de profesionales del sector marítimo, franceses y extranjeros, la celebración contó con la participación de D. Guillaume Deroubaix, CEO - Karnov Group Région Sud y Président de Lamy Liaisons, así como de D. Stéphane Miribel, Rédacteur en Chef de la Revista, quien recibió la insignia de *Chevalier dans l'Ordre du Mérite Maritime*.

Además, con ocasión del Centenario de la Revista, el núm. 863, de diciembre de 2023, está íntegramente dedicado a «*Le DMF a 100 ans. Regard sur un siècle de droit maritime*». El artículo de D. Stéphane Miribel evidencia que *Le Droit Maritime Français* nació en 1923 como un suplemento semanal incluido en el *Journal de la Marine Marchande*. D. Georges Ripert, entonces director jurídico del *Journal*, al presentar este suplemento, señalaba que «presentar cada semana documentos interesantes de Derecho marítimo bajo una forma que responda a las exigencias de la vida moderna, este es el objetivo del *Journal*». Han pasado cien años desde estas palabras de D. George Ripert y *Le Droit Maritime Français* continúa en las mejores manos como instrumento de referencia a nivel internacional. No queda más que felicitar a los colaboradores y editores a continuar en la misma ruta de exigencia y solvencia científica para el fomento y estudio del Derecho marítimo (E. S. N.).

CONGRESO DEL 75 ANIVERSARIO DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE DERECHO MARÍTIMO

Los días 29 y 30 de mayo de 2024, la Asociación Española de Derecho Marítimo celebró el Congreso de su 75 Aniversario titulado «Navegando Juntos». La apertura fue realizada D. Gustavo Santana Hernández, director general de la Marina Mercante y D. Álvaro Rodríguez Dapena, presidente del Ente Público Puertos del Estado. El Congreso contó con seis mesas tituladas «El régimen legal del contrato de transporte marítimo a debate a propósito del centenario de las Reglas de La Haya», «Perspectivas jurídicas internacionales de los puertos del futuro», «Cuestiones actuales sobre liquidación de siniestros y acciones de recobro en el ámbito del seguro marítimo», «El accidente de Baltimore», «Diez años de la Ley de navegación marítima» y «El sistema de Derecho internacional de la pesca marítima». La clausura correspondió a D. Benito Núñez Quintanilla, secretario general de Transportes, Aéreo y Marítimo

y de D. Carlos López-Quiroga, presidente de la AEDM y socio de Uría Menéndez. Contó con numerosos asistentes, tanto presenciales como en línea (*E. S. N.*).

CONGRESO DE CONDUCCIÓN AUTÓNOMA Y SEGURIDAD JURÍDICA DEL TRANSPORTE: MESA DE BUQUES AUTÓNOMOS Y DE CONTROL REMOTO

Los días 6 y 7 de junio de 2024, la Escola de Prevenció i Seguretat Integral (EPSI) de la Universitat Autònoma de Barcelona celebra en el campus de Bellaterra (Barcelona), el Congreso Internacional sobre Conducción Autónoma y Seguridad Jurídica del Transporte. La inauguración irá a cargo de la directora de Prevención y Seguridad Integral-Escuela FUAB Formación, Dña. Montserrat Iglesias-Lucía, mientras que D. Eliseo Sierra Noguero, investigador principal del proyecto Conducción Autónoma y Seguridad Jurídica del Transporte (ADLAW), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, es el responsable de la clausura del acto. Cuenta con seis paneles titulados «Ética y Derechos fundamentales y conducción autónoma; derecho a la intimidad y protección de datos», «Planificación y controles administrativos de los coches autónomos. Movilidad conectada y cooperativa», «Responsabilidad penal y civil derivada de la utilización de coches autónomos», «Régimen de aseguramiento de los coches semiautónomos/automatizados y el riesgo de ataques cibernéticos», y «Aeronaves no tripuladas y movilidad aérea urbana. Responsabilidad civil y seguro». El último panel aborda la temática de «Buques autónomos: regulación, accidentes, responsabilidad y seguros», moderado por D. Isidro Galobart. Cuenta con ponencias de D. Germán de Melo, D. Juan Pablo Rodríguez, D. Manuel Alba, D. José Antonio Pejovés, D. Albano Gilabert y D. Luis Pedrayes. Se realiza en doble formato presencial e híbrido (*E. S. N.*).

B. LEGISLACIÓN

I. NACIONAL

1. Gente de mar

Acuerdo de entendimiento entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Reino de España y el Servicio Estatal de Comercio y Transporte Marítimo y Fluvial de Ucrania en materia de reconocimiento de títulos de competencia de la gente del mar conforme a lo dispuesto en el Convenio internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar de 1978 en su forma enmendada hecho en Madrid y Kiev el 3 de noviembre de 2023 y 24 de enero de 2024 (*BOE* núm. 45, de 20 de febrero de 2024).

En virtud de lo dispuesto en el Convenio internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar de 1978 (Convenio STCW), el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Reino de España y el Servicio Estatal de Comercio y Transporte Marítimo y Fluvial de Ucrania suscriben