

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2024 · N.º 34

Doctrina

Mariano J. Aznar Gómez, *Pecios potencialmente contaminantes: un reto ambiental marino*

Blanca Romero Matute, *Fletamento y transporte de mercancías: la respuesta del Derecho de los Formularios a los cambios de derrota o de los viajes convenidos*

Anna Montesano y Luigi Zunarelli, *Electronic bill of lading and nfts: challenges and future perspectives*

Julio David Moreno Prieto, *Una nueva oportunidad para la concesión de dominio público portuario: el nuevo marco estratégico del sistema portuario de interés general*

Christina Zournatzi, *Zero - emission freight transport and logistics: the new EU legal framework on biofuels in the maritime sector*

Tribuna profesional

Antonio Maniatis, *The hydration of seaplanes and rights*

Secciones

Transporte terrestre
Transporte marítimo
Transporte aéreo y multimodal
Seguros

SUMARIO

	Pág.
3. Transporte ferroviario	198
4. Cártel de los camiones.....	199
II. Tribunal Constitucional	200
III. Tribunal Supremo.....	202
1. Taxis y VTC	202
2. Transporte ferroviario	204
3. Cártel de los camiones.....	206
IV. Audiencia Nacional	208
V. Tribunales Superiores de Justicia	209
VI. Audiencias Provinciales	213
1. Transporte nacional de mercancías por carretera	213
2. Transporte de viajeros por ferrocarril.....	214
3. Juntas Arbitrales del Transporte	215
C. Recensiones y bibliografía	215
I. Recensiones.....	215
1. BELINTXON MARTÍN, Unai, <i>Nuevas realidades normativas y retos actuales del Derecho del transporte internacional por carretera</i> , Cizur Menor, Aranzadi, 2024, ISBN: 978-84-1162-734-4, 2023, 180 pp., por Belén García Álvarez	215
II. Bibliografía.....	218

TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias.....	219
B. Legislación.....	223
I. Nacional	223
1. Gente de mar	223
2. Contaminación marina	224
3. Puertos.....	225
4. Seguridad marítima.....	226
II. Unión Europea	229
1. Transporte marítimo	229
III. Convenios y otros instrumentos internacionales	230
IV. Comentarios de legislación	231
1. «La seguridad marítima y el papel de la Autoridad Administrativa Independiente en la investigación de accidentes e incidentes marítimos (A propósito de la Ley 2/2024, de 1 de agosto)», por María Eugenia Teijeiro Lillo	231

TRANSPORTE MARÍTIMO*

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Gente de mar. 2. Contaminación marina. 3. Puertos. 4. Seguridad marítima. II. Unión Europea: 1. Transporte marítimo. III. Convenios y otros instrumentos internacionales. IV. Comentarios de legislación: 1. «La seguridad marítima y el papel de la Autoridad Administrativa Independiente en la investigación de accidentes e incidentes marítimos (A propósito de la Ley 2/2024, de 1 de agosto)», por María Eugenia Teijeiro Lillo.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Tribunales Superiores de Justicia.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Bibliografía.

SUMMARY: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. National: 1. Seafarers. 2. Marine pollution. 3. Ports. 4. Maritime safety. II. European Union: 1. Maritime transport. III. Conventions and other international instruments. IV. Legislation comments: 1. «La seguridad marítima y el papel de la Autoridad Administrativa Independiente en la investigación de accidentes e incidentes marítimos (A propósito de la Ley 2/2024, de 1 de agosto)», by María Eugenia Teijeiro Lillo.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of Court decisions: 1. High Courts of Justice.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Bibliography.

A. NOTICIAS

EL CONVENIO INTERNACIONAL DE HONG KONG PARA EL RECICLAJE SEGURO Y AMBIENTALMENTE RACIONAL DE LOS BUQUES, 2009, ENTRARÁ EN VIGOR EN 2025

La Resolución A.962(23), adoptada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), aprobó las Directrices sobre el reciclaje de buques, con las enmiendas aprobadas por Resolución A.980(24). En adelante, «Directrices de la OMI».

La Resolución A.981(24), de 1 de diciembre de 2005, de la Asamblea de la OMI, pidió al Comité de Protección del Medio Marino que elaborase un instrumento jurídicamente vinculante sobre el reciclaje de buques. Así, el Convenio Internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009, se firmó en Hong Kong el 15 de mayo de 2009. Sin embargo, la conocida como *Hong Kong Convention* no había obtenido el número suficiente de ratificaciones para su entrada en vigor. Ahora, el BOE núm. 126, de 24 de mayo de 2024, publica el instrumento de adhesión de España, de 2021, al Convenio de Hong Kong. De conformidad con lo dispuesto en su art. 17, el Convenio internacional entrará en vigor el 26 de junio de 2025.

El Convenio internacional cuenta de momento con 24 Estados parte, entre ellos, se encuentran cuatro de los cinco Estados líderes en reciclaje de buque: Bangladesh,

* 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 GORROCHATEGUI POLO (M. G. P., Universidad del País Vasco), María Eugenia TEJERO LILLO (M. E. T. L., Universidad de Cádiz) e Iñaki ZURUTUZA ARIGITA (I. Z. A., Universidad Pública de Navarra).

India, Pakistán y Turquía. No ha sido suscrito, en cambio, por China. Entre los demás Estados parte, varios de la UE, como Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Estonia, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Portugal y España.

El art. 2.10 del Convenio define el «Reciclaje de buques» como la actividad de desmantelamiento total o parcial de un buque en una instalación de reciclaje de buques a fin de recuperar componentes y materiales para volver a procesarlos y a utilizarlos, haciéndose cargo al mismo tiempo de los materiales potencialmente peligrosos y de otro tipo, incluidas operaciones conexas tales como el almacenamiento y el tratamiento de los componentes y materiales en el propio lugar, si bien no su ulterior procesamiento o eliminación en otras instalaciones. Su art. 3 delimita su ámbito de aplicación a los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte o que operen bajo su autoridad, salvo a los buques de guerra, a los que tengan un arqueo bruto inferior a 500 toneladas, ni a los que operen únicamente en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción de su Estado de pabellón; así como a las instalaciones de reciclaje de buques que operen bajo la autoridad de una Parte.

El Capítulo 2 de su anexo contiene «Prescripciones aplicables a los buques». Su Regla 4 incluye la prohibición y/o restricción de la instalación o el uso de materiales potencialmente peligrosos enumerados en su Apéndice 1 [asbestos, sustancias que agotan la capa de ozono, difenilos policlorados (PCB) y compuestos y sistemas anti-incrustantes] a bordo de los buques de una Parte. Su Regla 5 dispone que cada buque nuevo contará a bordo con un inventario de materiales potencialmente peligrosos, específico para cada buque, verificado y certificado por la Administración o por la persona u organización delegada por esta, teniendo en cuenta las Directrices de la OMI y los materiales enumerados en los Apéndices 1 y 2 (como cadmio, cromo, plomo, mercurio y compuestos de los mismos, entre otros), que se irá actualizando durante toda la vida útil. Los buques existentes cumplirán esta medida en lo posible a más tardar cinco años después de la entrada en vigor o antes de que se destine a reciclaje, si esto ocurre primero. Asimismo, la Administración, o una persona u organización autorizada por esta, expedirá un certificado internacional de buque listo para el reciclaje, una vez realizado con éxito un reconocimiento final dispuesto en el Convenio (Regla 11.11).

El Capítulo 3 del Anexo I del Convenio regula «Prescripciones aplicables a las instalaciones de reciclaje de buques». Deben ser autorizadas por el Estado parte que tenga la jurisdicción sobre las mismas, directamente o a través de una organización reconocida por dicha autoridad. La autorización será válida durante un plazo que no exceda de cinco años. Sólo reciclarán buques que cumplan con el Convenio y han de disponer de planes de la instalación; de sistemas de prevención de los efectos adversos sobre la salud de los seres humanos y el medio ambiente; de gestión segura y ambientalmente razonable de materiales potencialmente peligrosos; de preparación y respuesta para casos de emergencia; de seguridad y formación de los trabajadores; y, de sistemas de notificación de sucesos, accidentes, enfermedades profesionales y efectos crónicos.

En concreto, antes de proceder al reciclaje de un buque, según la Regla 9 del Capítulo 2, la instalación o instalaciones han de elaborar un plan de reciclaje del buque específico, teniendo en cuenta las Directrices de la OMI. Cada plan ha de ser aprobado explícita o tácitamente por la autoridad competente que autorice la instalación. Algunos Estados parte han hecho reservas para aclarar si la aproba-

ción del plan ha de ser explícito (como España o Turquía) o tácito (como Bangladesh o India).

El Convenio atribuye a cada Parte (art. 4) el reconocimiento y certificación de los buques y la autorización de las instalaciones de reciclaje de buques; en ambos casos, de conformidad con las reglas de su anexo (arts. 5 y 6).

Para asegurar el cumplimiento de las disposiciones del Convenio, todo buque podrá ser objeto, en cualquier puerto o terminal mar adentro de otra Parte, para asegurar, salvo mayor inspección, que lleva un certificado internacional sobre el inventario de materiales potencialmente peligroso o un certificado internacional de buque listo para el reciclaje, los cuales serán aceptados como válidos. Si el buque no lleva un certificado válido o si existen motivos fundados de incumplimiento del convenio o del propio certificado, podrá ser objeto de una inspección pormenorizada teniendo en cuenta las Directrices de la OMI (art. 8).

El Convenio prevé la imposición de sanciones. En el caso de un buque, de acuerdo con la legislación de la Administración sancionadora, independientemente de donde ocurra la infracción (art. 10.1.1). En el caso de una instalación de reciclaje de buques, con arreglo a la legislación de la Parte que ostente la jurisdicción sobre la misma (art. 10.1.2).

Precisamente, en el marco de la actividad de reciclajes, la OMI en *What's new, en imo.org*, publica la celebración en Pakistán de un taller para promover el reciclaje sostenible de barcos en el marco del Proyecto de Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de Buques y Trabajo Decente (SENSREC-DW) el 16 de septiembre de 2024. El proyecto es una colaboración entre la OMI y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), cuyo objetivo es mejorar la seguridad y la responsabilidad ambiental en la industria del reciclaje de buques, manteniendo al mismo tiempo los estándares globales de derechos laborales (*E. S. N.*).

DERECHOS LABORALES DE MARINEROS EN CAUTIVERIO POR ACTOS DE PIRATERÍA O DE ROBO A MANO ARMADA

El BOE núm. 177, de 23 de julio de 2024, publica las enmiendas de 2018 al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), relacionadas con los supuestos de «piratería», en el mismo sentido que en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982; y, «robo a mano armada contra los buques», definido en la enmiendas como todo acto ilícito de violencia, de detención o de depredación, o amenaza de tales actos, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas o mar territorial de un Estado, o todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos de manera intencional.

Las enmiendas disponen en la Norma A2.1, nuevo párrafo 7.º, que todo Estado miembro deberá exigir que el acuerdo de empleo de la gente de mar continúe teniendo efectos cuando un marino sea mantenido en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, independientemente de que la fecha fijada para su expiración haya venci-

do o de que cualquiera de las partes haya notificado su suspensión o terminación. Además, Norma A.2.2, nuevo párrafo 7.º, se le deberán seguir pagando sus salarios y otras prestaciones en virtud del acuerdo de empleo de la gente del mar. Tampoco rige, para la gente del mar que permanezca en cautiverio a bordo o fuera del buque como consecuencia de actos de piratería o de robo a mano armada contra los buques, la prescripción del derecho a la repatriación (E. S. N.).

MODIFICACIÓN Y PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DE DERECHO SECUNDARIO EUROPEO EN MATERIAS DE DERECHO MARÍTIMO

La Decisión de Ejecución (UE) 2024/1956 de la Comisión, de 16 de julio, por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) 1257/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al reciclado de buques (C/2024/4912), se ha publicado en el *DOUE*, Serie L 2024/1956, de 17 de julio.

El Texto consolidado del Reglamento (UE) 468/2010 de la Comisión, de 28 de mayo, por el que se establece la lista de la UE de los buques que practican una pesca ilegal, no declarada y no reglamentada se ha publicado en 02010R0468-ES -23.09.2024-013.001. Asimismo, el Texto consolidado de la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323 de la Comisión, de 19 de diciembre, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) 1257/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al reciclado de buques, se publica en 02016D2323-ES-20.07.2024-012.001. Ambos están disponibles en Eurlex.

Asimismo, de *lege ferenda*, se han hecho públicas diversas propuestas del Parlamento Europeo y el Consejo, adoptadas el 25 de octubre de 2024, de modificación de varias Directivas de Derecho marítimo: 1) Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/18/CE por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se deroga el Reglamento (UE) 1286/2011 de la Comisión, 2023/0164(COD). 2) Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, 2024/0165(COD); 3) Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2005/35/CE en lo que respecta a la contaminación procedente de buques y a la introducción de sanciones administrativas para las infracciones, 2023/0171(COD), y 4) Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/21/CE sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento, 2023/0172(COD). Todas las propuestas están disponibles en Eurlex.

También se han adoptado la Propuesta de la Comisión Europea y de la Dirección General por el clima de un Reglamento Delegado (UE), para modificar el Reglamento (UE) 2015/757, del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que respecta a las normas sobre el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero que generen los buques de alta mar y a la calificación cero de los combustibles sostenibles, Documento C/2024/7210 final, de 16 de octubre de 2024. Y la Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la UE

en la Organización Marítima Internacional durante el 109.º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima con respecto a la adopción de enmiendas al Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combustibles de bajo punto de inflamación (Código IGF), COM/2024/453 final, de 14 de octubre de 2024.

Finalmente, el Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el ejercicio de los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión en virtud de la Directiva 2009/45/CE, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, la Directiva 98/41/CE del Consejo, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasajes procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos, y la Directiva (UE) 2017/2110/UE, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo, COM/2024/207 final, está igualmente disponible en Eurlex (E. S. N.).

MÁSTERS UNIVERSITARIOS Y POSTGRADOS EN DERECHO MARÍTIMO DURANTE EL CURSO ACADÉMICO 2024-2025

Al igual que en años anteriores, algunas Universidades e instituciones españolas ofrecen másters y posgrados con la especialidad del Derecho marítimo.

Entre estos estudios, sin ánimo exhaustivo, destacamos de la Universidad Pontificia de Comillas y el Instituto Marítimo Español, 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).

En la Universidad Europea de Valencia, se imparte el Máster universitario en Gestión del Negocio Marítimo y el Derecho Marítimo (universidadeuropea.com).

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. Gente de mar

Acuerdo entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible del Reino de España y el Ministerio de Transporte e Infraestructura de la República de Turquía sobre reconocimiento mutuo de títulos de conformidad con la Regla I/10 del