

NOTA INFORMATIVA

NOTA INFORMATIVA 6/2013: Derecho Marítimo.

Preparada por el socio, D. Carlos Salinas Adelantado, de MA Abogados.

ESPAÑA

Tribunal Constitucional. Admisiones a trámite. Recursos de inconstitucionalidad n.º 4906-2013, n.º 5009-2013, n.º 5012-2013; n.º 5020-2013, respectivamente, contra varios artículos y disposiciones de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. BOE n.º 250, de 18/10/2013. PDF (BOE-A-2013-10905 - 1 pág. - 129 KB); PDF (BOE-A-2013-10906 - 1 pág. - 130 KB); PDF (BOE-A-2013-10907 - 1 pág. - 131 KB); PDF (BOE-A-2013-10908 - 1 pág. - 128 KB).

Buques pesqueros. Real Decreto 780/2013, de 11 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 1362/2011, de 7 de octubre, por el que se establece un Plan Nacional de Desmantelamiento mediante la paralización definitiva de las actividades de buques pesqueros españoles incluidos en censos de caladeros internacionales y países terceros. BOE n.º 245, de 12/10/2013. PDF (BOE-A-2013-10610 - 2 págs. - 141 KB)

UE/INTERNACIONAL

FRANCIA. Entrada en vigor a 1 de Octubre de 2013, de del Decreto 2011/1336 que exige a ciertos buques, la comunicación de la cuantía de CO2 emitida durante los servicios de transporte.

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000024710173>

El Decreto es aplicable a toda entidad pública o privada que organiza o comercializa una prestación de transporte de mercancía o pasajes, por uno o varios medios de transportes, cuyo origen o destino es Francia, con excepción de las prestaciones que organizan por su propia cuenta; los buques que transitan por las aguas francesas, y los que realicen paradas para reponer combustible u otras paradas técnicas. Dicha normativa impone la comunicación de la cuantía de Dióxido de carbono emitida durante el servicio de transporte, con arreglo a las reglas de cálculo previstas en la misma.

UNIÓN EUROPA. Instrumento de Adhesión de España al Convenio relativo a garantías internacionales sobre elementos de equipo móvil, hecho en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001. BOE n.º 238, de 04/10/2013. PDF (BOE-A-2013-10322 - 66 págs. - 1.209 KB)

La República islámica de Pakistán formula una Declaración según la que sus créditos marítimos prevalecen sobre las garantías internacionales.

NOTA INFORMATIVA

AUSTRALIA. La Autoridad de Seguridad Marítima australiana (AMSA) desarrolla normas de aplicación de la Ley de Protección del Mar de 1.983 (prevención de la contaminación proveniente de buques), modificada recientemente.

En particular, se acuerda que AMSA puede detener un buque cuando considera que existen motivos fundados de que se haya producido un acto contaminante. El importe de la “tasa de seguridad” que puede pedir AMSA, será de un máximo de 17 millones de dólares por entidad y 3,4 millones más, por cada individuo procesado.

ESTADOS UNIDOS. El 25 de Octubre de 2.013, la Guardia costera estadounidense publica un boletín de clarificación de la regulación que impone ciertos requisitos con respecto a la fecha y notificación de llegada, aplicables a los buques no tanques.
http://www.uscg.mil/msib/docs/038_13_10-25-2013.pdf

UNIÓN EUROPEA. Enmiendas de 2012 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, adoptadas en Londres el 2 de marzo de 2012 mediante la Resolución MEPC.216 (63). BOE nº 259, de 29/10/2013. PDF (BOE-A-2013-11301 - 3 págs. - 156 KB)

UNIÓN EUROPEA. Enmiendas de 2012 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 2 de marzo de 2012 mediante la Resolución MEPC.217 (63). BOE nº 260, de 30/10/2013. PDF (BOE-A-2013-11334 - 3 págs. - 158 KB)

UNIÓN EUROPEA.- Reglamento UE nº 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013 por el que se establece el código aduanero de la Unión. DOUE nº L269, de 10/10/2013.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:269:0001:0101:ES:PDF>

OTRAS NOVEDADES DE INTERÉS

VARIOS PAÍSES COMUNITARIOS. Decisión de ejecución de la Comisión de 7 de octubre de 2013 por la que se modifica la Decisión 2009/821/CE en lo relativo a la lista de los puestos de inspección fronterizos. DOUE L267, de 09/10/2013.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:267:0003:0006:ES:PDF>

UNIÓN EUROPEA. Directiva 2013/49/UE de la Comisión, de 11 de octubre de 2013, que modifica el anexo II de la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior. DOUE nº L272, de 12/10/2013.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:272:0041:0043:ES:PDF>

NOTA INFORMATIVA

ITALIA. La Autoridad Portuaria de Génova impone la presentación de cierta documentación a los buques que operan con contenedores, y que escalan en dicho Puerto.

Esos buques habrán de presentar ante la Autoridad Portuaria el Certificado de Prevención de Contaminación por Hidrocarburos y sus suplementos, el Certificado Internacional de Prevención de Contaminación atmosférica, el Certificado Internacional de Prevención de Contaminación atmosférica ocasionada por motores, las tres últimas páginas del Registro de Hidrocarburos, y del de Recibo, y los detalles de cambio de combustible con bajo contenido de azufre. Se prevén igualmente campañas de inspección de los combustibles.

REPÚBLICA POPULAR DE CHINA. La Agencia de pesca del Consejo de Agricultura publica la guía BMP4 sobre piratería en lengua china.
www.fa.gov.tw/cht/AnnouncePirate/index.aspx

A su vez, el Bureau Portuario y Marítimo de Taiwán, del Ministro de Tráfico y Comunicaciones, promulga la Guía de Procedimientos operativos estándares (SOP), para la prevención de la piratería y robo a mano armada en el Mar.

La ITOPF publica recomendaciones técnicas para la aplicación del Anexo V del Convenio MARPOL. www.itopf.co.uk/information-services/publications/papers/MARPOLAnnexV.html

UNIÓN EUROPEA. La Comisión Europea propone que los requisitos de seguimiento e información de emisiones de gases de efectos invernaderos entren en vigor el próximo 1 de Enero de 2018. http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-626_en.htm

La BIMCO inicia el desarrollo de un nuevo contrato de fletamento por tiempo, específico para transbordadores de pasajeros de carga rodada.
https://www.bimco.org/news/2013/10/21_ropax_sector.aspx

El contrato se destinará a buques que transportan camiones y remolques, y además, cuenten con alojamiento para más de 12 personas, y que hasta la fecha, iban utilizando mayoritariamente el BALTIME, GENCON o NYPE. La fecha prevista para la finalización del proyecto es Noviembre de 2014.

El día 25 de Octubre, el Grupo de trabajo sobre la Valoración de los peligros de las sustancias químicas para la seguridad y contaminación, de la Organización Marítima Internacional (IMO) clasifica la gran viscosidad del poliisobutileno como Categoría X para el transporte marítimo, prohibiendo el vertido de residuos en el mar.
<http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/47-PIB.aspx>

NOTA INFORMATIVA**JURISPRUDENCIA**

Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, Sección 9ª, de 2 de Septiembre de 2.013, Rec. 487/2013, La Ley 146904/2013.

Sentencia por la que la Audiencia Provincial acoge parcialmente el recurso de apelación planteado por un conjunto de pasajeros de un crucero. Dicha sentencia se basa en un error en el valoración de la prueba, y considera que la condena de la entidad aseguradora a pagar el importe satisfecho anticipadamente por el crucero contratado menos el importe del seguro de cancelación anticipada contra imprevistos, es ajustada a derecho, siendo que no se incluyen en la misma, cantidad alguna correspondiente a la estancia de una semana en un hotel concertado como obsequio a la contratación, ni los gastos de gestión.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, de 13 de Septiembre de 2.013, Rec. 2397/2011, La Ley 145050/2013.

El alto Tribunal resuelve un recurso planteado, atinente a la reclamación por una transitaria, de los fletes marítimos y demás cantidades desembolsadas por cuenta de la importadora de las mercancías. Considera que al haber la demandante, asumido por cuenta de la demandada, la función de organizadora y coordinadora de transportes internacionales de mercancía, y contratado el transporte marítimo en nombre propio con la porteadora efectiva, ocupó frente a la demandada la posición de porteadora contractual. Por ello, considera que es aplicable a la acción ejercitada, el plazo de 6 meses previsto al artículo 951 del Código de Comercio, y no el general de 15 años. No obstante, la acción de repetición de lo indebidamente pagado por fletes no se rige por el mismo artículo.

Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Segunda, de Lo penal, de 24 de Septiembre de 2.013, Rec. 10465/2013, La Ley 148692/2013.

Sentencia por la que el Tribunal considera de aplicación a los hechos, el artículo 370 del Código Penal que consagra el concepto de extrema gravedad del delito contra la salud pública de tráfico de drogas. Asimismo, el Tribunal entiende que la ampliación del concepto de extrema gravedad a través de la tipificación de la utilización como medio de transporte específico el de embarcaciones, extiende la aplicación al empleo de cualquier embarcación, no solamente al buque. Ello con el fin de permitir la inclusión de otros tipos de embarcaciones habitualmente utilizadas en los delitos de tráfico de droga, como las semirrígidas por ejemplo.

Audiencia Nacional, Sala de Lo Contencioso-administrativo, Sección 6ª, de 27 de Septiembre de 2.013, Rec. 189/2012, La Ley 151091/2013.

La Audiencia Nacional sanciona a una empresa naviera por la fijación de precios del servicio de transporte marítimo de pasajeros y de vehículos en una línea marítima, por

NOTA INFORMATIVA

existencia de un pacto entre las navieras. Reseña que la actividad tipificada en el tipo sancionador al artículo 1 de la Ley 15/2007, es cualquier acuerdo o conducta concertada o conscientemente paralela tendente a falsear la libre competencia, siendo que el tipo infractor no requiere que se alcance la finalidad de vulneración de la libre competencia ya que basta que se tienda a ese fin en la realización de la conducta, que tenga o no éxito. Y ello con independencia de que dicho acuerdo pueda calificarse o no de cártel, esto es, de acuerdo formal entre empresas del mismo sector, cuyo fin es reducir o eliminar la competencia en un determinado mercado.