

**Guillermo Hierrezuelo Conde**

**Resumen:** Ignacio Arroyo Martínez se refiere a la ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima, que ha entrado en vigor el 25 de septiembre de 2014, derogando cualquier norma anterior de igual o inferior rango que la contradiga. Además, considera que la reforma "se ha hecho razonablemente bien" y hay que aplaudirla (p. 28). José-Alejo Rueda estudia el Memorandum of Agreement Norwegian Saleform 2012 (MOA), inspirado principalmente en la ley inglesa. Este Memorandum, datado en 1958, ha sido reformado hasta en cinco ocasiones desde 1966 a 2012. Es evidente que entre las cuestiones de más peso están los datos relativos al buque, así como los días para llegar a un acuerdo. Inmaculada Ballester Pastor se refiere a las relaciones laborales en la estiba portuaria. La regulación de esta materia está contemplada en el real decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que aprueba el texto refundido de la ley de puertos, y en el IV acuerdo marco regulador de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria, de 31 de julio de 2013. Sin embargo, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ha presentado una denuncia contra esta normativa ante España con fecha 14 de noviembre de 2013 por considerar que la contratación y cesión del personal suponen una lesión a las normas de la competencia, al tiempo que conllevan un encarecimiento de la mano de obra. No obstante, Ballester considera que el sistema aún vigente está muy regulado y es adecuado para los fines que persigue. Manuel Januário da Costa Gomes estudia el derecho de control (right of control), así como la transferencia de derechos en las reglas de Rotterdam. Los arts. 50 y 56 de las mencionadas reglas regulan este derecho de control, considerando parte controladora (controlling party) a la persona legitimada para ejercer el derecho de control, llámese cargador, destinatario, cargador documentario u otra persona. Además, el art. 52/3 contempla la posibilidad de que el porteador pueda exigir a la parte controladora una garantía para asumir los gastos adicionales, la pérdida o el daño que porteador prevea de forma razonable que puedan producirse en la ejecución de las instrucciones. Francisco Carlos López Rueda trata la nueva política comunitaria de pesca sostenible en España. El sector pesquero español ha entrado en crisis en las últimas décadas a consecuencia de las limitaciones que impone la Política Pesquera Común. En esta materia se aprobó el reglamento base comunitario 1380/2013, con fecha 11 de diciembre, que elimina gradualmente la técnica del descarte. María del Pino Domínguez Cabrera trata sobre la protección medioambiental del espacio marítimo interinsular canario. Tienen la consideración de aguas canarias aquellas que queden integradas en el contorno perimetral de las siete islas. También es aplicable la ley 12/2007, de 24 de abril, de ordenación del transporte marítimo de Canarias, existiendo un plan específico de contaminación marina

accidental de Canarias (PECMAR). José-Alejo Rueda Martínez escribe a propósito del volumen XXX de este mismo Anuario de Derecho Marítimo, que pretende ser un homenaje a la figura de Ignacio Arroyo, hombre clave durante tiempo en la Asociación Española de Derecho Marítimo. Norman A. Martínez Gutiérrez analiza la constitución de un fondo de limitación de la responsabilidad mediante una carta de garantía de un Club de Protección e Indemnización (Club P e I), haciendo referencia al naufragio del buque granelero de bandera maltesa Atlantik Confidence el 30 de marzo de 2013. Javier Franco estudia el Derecho comparado marítimo de Colombia. Los decretos 2324 de 1984 y 644 de 1990 regulan las operaciones offshore en Colombia, que exigen la aprobación ante la autoridad marítima de una evaluación de riesgos, así como un plan de mitigación de los riesgos que sean identificados en la fase de evaluación (arts. 12 y ss.). Además, se ha llevado a cabo una liberalización en el mercado de los seguros en el año 2013. La legislación marítima ecuatoriana ha sido estudiada por Jaime Roca Marcos, que hace referencia a la resolución de 20 de diciembre de 2013. Pero también es relevante la jurisprudencia como la sentencia de la Corte Nacional de Justicia de 20 de julio de 2010 sobre seguro marítimo. Ignacio Arroyo redacta un excelente estudio del Derecho marítimo y de la jurisprudencia en España. El real decreto 236/2013, de 5 de abril, regula la zona económica exclusiva de España en el Mediterráneo noroccidental, mientras que el real decreto 114/2013, de 15 de febrero, se refiere a la pesca marítima y la acuicultura. En cuanto a la jurisprudencia, destaca la sentencia del Tribunal Supremo de 12 de diciembre de 2012 que se refiere a la infracción de la ley de puertos de 1992 por un fondeo de un buque tanque sin obtener autorización. Stefano Zunarelli y Alessandra Romagnoli analizan el Derecho marítimo italiano, su jurisprudencia y su doctrina. En materia de seguro de los armadores por los créditos marítimos destaca el decreto legislativo de 28 de junio de 2012, que se dictó en virtud de la aplicación de la directiva 2009/20/CE. También mencionan sus autores la sentencia del Tribunal de Casación de 9 de marzo de 2012, que se refiere a la validez de una cláusula de prórroga de jurisdicción contenida en un pacto de garantía. El Derecho comparado de México y su jurisprudencia han sido analizados por María Emma García Zambrano. La normativa mexicana más significativa es la siguiente: la ley orgánica de la administración pública federal, la ley de puertos, así como la ley de navegación y comercio marítimos. Finaliza esta colaboración con el análisis del recurso de amparo directo en revisión 3630/2012, de 13 de febrero de 2013. Manuel Januário da Costa Gomes se refiere al Derecho portugués. La normativa portuguesa de protección ambiental del medio marino más importante la representa la modificación del decreto ley 108/2012, de 13 de octubre. Asimismo, analiza y reseña la Apelación de Oporto de 25 de febrero de 2013, que debate la responsabilidad del porteador y el derecho a limitar su responsabilidad. Mateusz Bek y Jack Steer se refieren a la legislación y jurisprudencia del Reino Unido. Sus autores se centran en el análisis del caso del Atlantik Confidence y a continuación del asunto The 'Princess of the Stars', en el que finalmente se estimó la no responsabilidad del seguro marítimo ya que se conocía la llegada de un tifón y el barco no se cambió la ruta prevista. Hugo Tiberg recopila la legislación y jurisprudencia del Derecho marítimo sueco. Tanto la ley de seguridad en buques, como la ordenanza también referida a la seguridad en buques, ambas dictadas en 2003, han sido modificadas en 2013, en cumplimiento de una directiva comunitaria. En el asunto Kalmar de 28 de agosto de 2013, la justicia condenó al capitán de un velero por la colisión con un banco de arena, cuya existencia conocía. La legislación y jurisprudencia turcas han sido comentadas y estudiadas por Pinar Akan. El código de comercio turco, que ha sido reformado en 2012, "clarifica y actualiza los términos anteriormente definidos en el preferente Código de Comercio" (p. 360). Fernando Aguirre

Ramírez y Cecilia Fresnedo de Aguirre comentan el Derecho comparado uruguayo y su jurisprudencia. Ambos autores reseñan la sentencia del Tribunal de Apelaciones de 27 de junio de 2012 y la de 26 de marzo de 2012, referida esta última al caso de *Aliança da Bahia v. Danmar Lines* y otros. Luis Cova Arria se refiere al Derecho comparado de Venezuela. La normativa venezolana más relevante está representada en el decreto de 25 de marzo de 2013, núm. 9430, que regula el nuevo arancel de aduanas. Además, menciona la sentencia del Tribunal Marítimo de Primera Instancia con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas de 6 de mayo de 2013. Daniel Boyeras Schumann estudia la Organización Marítima Internacional (OMI) en 2013, así como las nuevas normas para la seguridad de pasajeros, y las mejoras introducidas a la Convención MARPOL. A continuación se refiere a la Organización Internacional del Trabajo en su labor marítima en 2013. Sin duda, el convenio sobre el trabajo marítimo el 20 de agosto de 2013 se presenta como la norma más importante y «supone la revisión de 37 de los convenios anteriores sobre trabajo en el mar que se han adoptado desde 1920, así como de 31 recomendaciones conexas». Le ha correspondido a Pedro Jesús Baena Baena analizar la política comunitaria de los transportes marítimos en 2013. A continuación, Daniel Boyeras Schumann se refiere a la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico en 2013. Finaliza este Anuario con la reseña de Mireia Solé Gil, abogada de profesión, sobre las actividades de la Asociación Española de Derecho Marítimo en los años 2013 y 2014.

**Palabras clave:** Anuario de Derecho Marítimo, Derecho Marítimo, Fletamento, London Maritime Arbitrators Association, Ignacio Arroyo Martínez.

Este volumen pretende ser un homenaje a la nueva Ley de Navegación Marítima, publicada el 25 de julio de 2014 en el Boletín Oficial del Estado español, y viene a sustituir al libro III del Código de Comercio de 1885 quizá «porque España, habiendo ratificado los convenios internacionales marítimos, se ha ido actualizando progresivamente» (p. 18).

La primera colaboración es la de Ignacio Arroyo Martínez, catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona, príncipe del Derecho marítimo en la Península ibérica, que hace unas consideraciones generales sobre la citada ley 14/2014, de 24 de julio, de navegación marítima, que ha entrado en vigor el 25 de septiembre de 2014 (pp. 23-35). La mencionada norma está compuesta por un total de 524 artículos, que derogan la totalidad de la normativa de igual o inferior rango que se opongan a la ley y que es aplicable a los casi 8.000 kilómetros de costa española. En general, Ignacio Arroyo considera que la reforma «se ha hecho razonablemente bien ya que mejora la legislación anterior, aunque haya tardado casi 130 años en reformarse la legislación mercantil marítima» (p. 28). Además, señala que «el parlamento se ha comportado inteligentemente, pues la ley ha sido redactada por expertos independientes y el tramo final ha contado con el consenso de la mayoría de los grupos parlamentarios» (p. 28). Ignacio Arroyo considera que «hay que recibir con aplauso la nueva ley, que no es autoría del partido en el gobierno, aunque a él cabe el mérito de su promulgación» (p. 25). Esta ley, que tiene un «carácter preferentemente técnico» (p. 27), regula cuestiones administrativas y de policía marítima, vehículos y sujetos de la navegación, contratos de utilización del buque, abordajes, seguro marítimo así como procedimientos. El artículo 1 señala que «el objeto de esta ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima».

José-Alejo Rueda, catedrático acreditado de Derecho Mercantil en la Universidad de Oviedo, estudia el Memorandum of Agreement Norwegian Saleform 2012 (pp. 37-96), que está inspirado en la ley inglesa, aunque también cuenta con influencias italianas. Rueda Martínez señala que «aunque actualmente el NSF se halle concebido *stricto sensu* como un contrato de compraventa de buques de segunda mano, en sus comienzos presentaba una naturaleza particular y distinta. Efectivamente, en la práctica, se inició como una concesión de crédito al comprador ligada a la parte del precio no pagada» (p. 38). Aunque el origen del NSF data de 1958, ha sido reformado posteriormente en 1966, 1983, 1986/7, 1993 y, más recientemente, en 2012. En todas ellas el rótulo es el Memorandum of Agreement (MOA), y aunque el vigente conserva los principios y estructuras del originario, ha introducido algunas modificaciones. Por otro lado, la compraventa de un buque de segunda mano se suele hacer a través de intermediarios (brokers) designados por el comprador y el vendedor, y no directamente entre las partes. Las cuestiones más relevantes suelen ser el precio, los datos relativos al buque y los días idóneos para llegar a un acuerdo (p. 44). El MOA establece la obligación de que el comprador establezca un depósito de mutuo acuerdo y en su defecto el 10 por 100 del precio de compra, y en caso de incumplirse la misma las consecuencias están reguladas en la cláusula decimotercera. En caso de impago del precio, los vendedores podrán cancelar el acuerdo y quedarse con el depósito y los intereses devengados. En cuanto a la perfección del contrato, Rueda Martínez señala que «el primer rasgo característico que conviene advertir, en ambos casos, consiste en la inexistencia de efectos inmediatamente traslativos. La transmisión del derecho real queda en efecto diferida, una vez perfecto el contrato, a un momento posterior, es decir, al cumplimiento por parte del vendedor de una obligación, que se materializa en la firma de un instrumento solemne de venta (bill of sale), a la cual se acompaña la entrega del buque y otros documentos, y que se corresponde con el pago del precio de la venta por parte del comprador» (pp. 50-51). En otro ámbito, el comprador disfruta del derecho de inspección del buque, ya sea antes de la perfección del contrato como en la ejecución del mismo. En cuanto a la transmisión de los riesgos, la cláusula decimoprimera señala que: «El buque con todas sus pertenencias estará a cuenta y riesgo del vendedor hasta que sea entregado al comprador, pero según las condiciones de este contrato será entregado y aceptado como estaba en el momento de la inspección, excepto el justo o normal deterioro causado por el uso». Aunque el principio general parte de que el riesgo lo soporta el vendedor hasta el momento de la entrega, «sin embargo, tal principio podría entenderse alterado al declararse luego la 'nulidad' del contrato con la consiguiente exoneración de la responsabilidad del vendedor cuando el buque sufre una pérdida total efectiva o virtual, originando la restitución de las prestaciones ya realizadas por ambas partes» (p. 66). Según el MOA 2012, el buque deberá entregarse libre de cargas —léase impuestos, cuotas y gastos— y de polizones, así como de averías, en virtud de la cláusula *as she was*. Además de la transmisión física del buque el comprador deberá entregar al vendedor la bill of sale y otros documentos, como los datos y certificados que permitan la inscripción en el registro. En cuanto al arbitraje y ley aplicable, la cláusula decimosexta regula las reglas especiales (pp. 84-87), no siendo extraño elegir Londres como sede arbitral, en la medida en que es la capital mundial de los arbitrajes marítimos. Además, el arbitraje deberá cumplir los términos y condiciones de la London Maritime Arbitrators Association (Asociación de Árbitros Marítimos de Londres) en aquellos casos en que la demanda o reconvencción no supere los 100.000 \$.

Inmaculada Ballester Pastor, catedrática acreditada de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Universidad Jaime I de Castellón, describe las relaciones laborales en la estiba portuaria, a partir del IV acuerdo marco del sector de 2014 (pp. 97-125). En la actualidad, esta materia está regulada en el real decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que aprueba el texto refundido de la ley de puertos, y en el IV acuerdo marco regulador de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria, de 31 de julio de 2013 (BOE, de 30 de enero de 2014). Pero la reciente normativa se ha visto enturbiada por la denuncia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de Luxemburgo ante España el 14 de noviembre de 2013 (DOUE de 1 de febrero de 2014) por considerar que la contratación y cesión del personal suponen una lesión a las normas de la competencia. En efecto, en España las contrataciones se realizan a través de las SAGEP, que son sociedades de gestión de estibadores portuarios. De esta forma, en los puertos de interés general estas sociedades no recurren al mercado laboral salvo que los trabajadores propuestos no fueran idóneos o fueran insuficientes, incumpliendo de esta forma las obligaciones del art. 49 del tratado de funcionamiento de la Unión Europea. En el Informe elaborado por España se aludía a "razones de interés general" para justificar tales medidas. Inmaculada Ballester reseña que «la normativa actual no impone la existencia de una SAGEP» y que «la creación de las SAGEP es potestativa en cada puerto de interés general» (p. 102). En consecuencia, la Comisión Europea «no está de acuerdo con el uso de las denominadas SAGEP dado que ello implica que las empresas que pretenden implantarse en los puertos españoles deben hacer frente a gastos económicos que pueden suponer esfuerzo extra, tanto por deber participar económicamente en estas sociedades de gestión de trabajadores, como por el hecho de deber contratar a sus trabajadores desde las SAGEP, lo que significa asumir costes laborales ya fijados y duraciones de contratos también ya concretadas, y determina el nutrirse de mano de obra que, a juicio de la Comisión, estas empresas pueden no requerir. En definitiva, entiende la Comisión que la actual regulación altera las estructuras de empleo y las políticas de contratación de las empresas y ello puede suponer graves perturbaciones para las entidades porque acaba repercutiendo finalmente en el coste de la prestación misma» (p. 103). En otras palabras, este sistema ha supuesto un encarecimiento de la mano de obra y, en todo caso, debería haberse aplicado única y exclusivamente a la estiba y desestiba portuaria, y no a otras actividades. Inmaculada Ballester entiende que el sistema establecido estaba muy regulado y era adecuado, además de que ha sido revisado y mejorado, por lo que no debería cuestionarse por un criterio meramente economicista. La vigente ley de puertos considera a las SAGEP como de potestativa creación (arts. 142 y ss.), aunque en la práctica estas sociedades se han creado en cada uno de los puertos de interés general, y funcionan como sociedades mercantiles privadas.

Manuel Januário da Costa Gomes, catedrático en la Facultad de Derecho de la Universidad de Lisboa, se refiere al derecho de control (right of control) y transferencia de derechos en las reglas de Rotterdam (pp. 127-149). La regulación del derecho de control se encuentra en el capítulo 10 de las mencionadas reglas (arts. 50 y 56), y considera como parte controladora (controlling party) a la persona legitimada para ejercer el derecho de control (cargador, destinatario, cargador documentario u otra persona). En el ejercicio del derecho de control, la parte controladora deberá identificarse como tal (art. 51/1, c).

Pero este derecho está regido por una serie de limitaciones, cuya finalidad es la de impedir interferencias injustificadas por la parte controladora en el ejercicio y en la gestión de actividades del porteador. En otro ámbito, el art. 52/3 contempla la posibilidad de que el porteador pueda exigir una garantía a la parte controladora con la finalidad de asumir los gastos adicionales, la pérdida o el daño que el porteador prevea de forma razonable que puedan producirse en la ejecución de las instrucciones. En el hipotético caso de que la parte controladora no prestase dicha garantía, se exime al porteador de cumplir dichas instrucciones.

La nueva política comunitaria de pesca sostenible ha sido tratada por Francisco Carlos López Rueda, profesor en la Universidad Carlos III de Madrid (pp. 153-193). España cuenta con unos 7.880 km. de costa, por lo que la pesca ha representado una gran importancia en su economía, si bien en las últimas décadas el sector ha entrado en crisis en parte por las presiones comunitarias en la Política Pesquera Común (PPC). Recientemente se ha aprobado el reglamento base comunitario 1380/2013, de 11 de diciembre. López Rueda considera que los principales problemas del sector pesquero son los siguientes: la capacidad pesquera excesiva; el aumento del esfuerzo pesquero; la sobrexplotación; los problemas socioeconómicos y de empleo; la pesca no selectiva; los descartes; el sistema de cupos de pesca; la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; así como la falta de datos científicos fiables (pp. 160-163).

López Rueda considera que «la nueva PPC ha mantenido el papel de la Unión en las relaciones internacionales de pesca, con la finalidad de garantizar la aplicación de los objetivos y principios de buena gobernanza establecidos en los artículos 2 y 3 del reglamento 1380/2013, su colaboración con las organizaciones internacionales de pesca y la celebración de acuerdos de pesca sostenibles celebrados con terceros países (arts. 29 a 32)» (p. 167). Los Estados miembros deben otorgar prioridad a la mejora de las técnicas de pesca selectivas, con la finalidad de reducir las capturas no deseadas. Una de las novedades más importantes en la Política Pesquera Común es la de eliminar gradualmente la técnica del descarte en virtud de un calendario de aplicación previsto, aunque también medidas técnicas complementarias para corregir las disfunciones de los descartes (pp. 174-177). El mencionado reglamento comunitario permite que los Estados establezcan un sistema de concesiones de pesca transferibles como mecanismo para conseguir la reducción de la sobrecapacidad pesquera y el tamaño de sus flotas (art. 21). Además, la Comisión también puede establecer los planes plurianuales previstos en los arts. 9 y 10. López Rueda señala que «debido a la gran dependencia de pescado del exterior y como respuesta a la sobrepesca, fundamentalmente a partir de 2009, la Unión Europea se ha mostrado partidaria de impulsar la acuicultura, siguiendo las recomendaciones de la FAO» (p. 185). Pero a continuación añade que «la acuicultura no es la panacea para las dificultades del sector pesquero. Puede suponer un aumento de la presión sobre el medio marino y un riesgo para su seguridad. Debemos apostar por una acuicultura ecológicamente sostenible y medioambientalmente responsable, que no dependa de la sobreexplotación de los recursos pesqueros ni de los descartes y que venga acompañada de medidas técnicas adecuadas que eliminen sus efectos negativos, normalmente asociados a la cría de especies marinas carnívoras, semicarnívoras y exóticas» (p. 186). En otro ámbito de cuestiones, también regula este reglamento 1308/2013 los objetivos y el contenido de la Organización Común de los Mercados (OCM) en el art. 35.

María del Pino Domínguez Cabrera, profesora de Derecho Mercantil en el Departamento de Ciencias Jurídicas Básicas de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, argumenta sobre la protección medioambiental del espacio marítimo interinsular canario (pp. 195-215). La reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias prevé que el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma comprende el archipiélago canario, que está integrado por las siete islas (art. 2). Asimismo, se consideran aguas canarias aquellas que queden integradas en el contorno perimetral. En otro orden de cosas, la ley 12/2007, de 24 de abril, de ordenación del transporte marítimo de Canarias atribuye competencia al Gobierno de Canarias respecto a los servicios de transporte marítimo exclusivamente entre puertos y puntos del litoral canario que se lleven a cabo en régimen económico de libre prestación de servicios de mercancías o pasajeros. Existe un plan específico de contaminación marina accidental de Canarias (PECMAR), aprobado en 2006, cuya finalidad es garantizar la protección del ecosistema marino interinsular, de la fauna, la flora y la propia calidad de las aguas. En estos aspectos también es aplicable el real decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el sistema nacional de respuesta ante la contaminación marina (pp. 207-211).

José-Alejo Rueda Martínez, profesor titular acreditado como catedrático de Universidad de Derecho Mercantil en la Universidad de Oviedo, escribe a propósito del volumen XXX de este mismo Anuario de Derecho Marítimo (pp. 217-228), que pretende ser un homenaje por la labor llevada a cabo por el profesor Ignacio Arroyo y su equipo. De esta forma, pone de manifiesto «la insuficiencia y precariedad del Derecho Marítimo español, abogando por una especialización de la disciplina» (p. 217).

Norman A. Martínez Gutiérrez, doctor en Derecho, analiza la constitución de un fondo de limitación de la responsabilidad mediante una carta de garantía de un Club de Protección e Indemnización (Club P e I), haciendo referencia al naufragio del buque granelero de bandera maltesa Atlantik Confidence el 30 de marzo de 2013 (pp. 229-247). El naufragio se produjo cuatro días más tarde, reclamándose las partes entre sí: los propietarios del buque, los fletadores y los intereses de la carga (cargo interests). Aunque inicialmente el juez concluyó que «sin una disposición legal específica que una garantía es aceptable, la regla es que un fondo sólo puede constituirse mediante un pago en efectivo ante el tribunal», a continuación reconocía que la legislación no era la adecuada, permitiendo la apelación en cuanto que podían darse varias interpretaciones. Sin embargo, el Tribunal de Apelaciones consideró errónea la valoración del juez de Primera Instancia que defendía que un fondo de limitación no podía ser constituido mediante una garantía, como podía ser la de un Club P e I. De hecho, Martínez Gutiérrez valora esta cuestión en los siguientes términos: «En efectos, las garantías de los Clubes P e I son hoy en día comúnmente aceptadas como caución suficiente y aceptables en materia de transporte marítimo. Por tanto, era de esperarse que la apelación adoptara un enfoque más flexible o comercial para el tema en cuestión y que reconociera las cartas de garantía de los Clubes P e I como garantías "aceptables" en virtud del derecho inglés. En caso contrario, hubiera sido necesario que, a consecuencia de los posibles debates posteriores sobre este tema, el CPR 61 hubiera sido modificado conformemente» (p. 246). A continuación añade que «el reconocimiento de las cartas de garantía de un Club P e I como garantías aceptables según el derecho inglés o la modificación de la legislación nacional a tal efecto era necesaria para

mantener la posición de Inglaterra como un foro líder en materia de jurisdicción marítima». Esta fue la finalidad de la sentencia dictada por el Tribunal de Apelaciones.

El Derecho comparado se inicia con un análisis de la legislación marítima colombiana, realizada por Javier Franco (pp. 251-257). Las operaciones offshore en Colombia están reguladas en virtud de los decretos 2324 de 1984 y 644 de 1990, normativa que ha sido complementada por la resolución 674 de 2012 en cuanto a los requisitos que hay que cumplir para la exploración o explotación de recursos no vivos. Entre los numerosos requisitos destacan la aprobación ante la autoridad marítima de una evaluación de riesgos, así como un plan de mitigación de los riesgos que sean identificados en la fase de evaluación (arts. 12 y ss.). En otro ámbito, el decreto 1099 de 2013 del Ministerio de Transporte adoptó el plan de expansión portuaria: política portuaria para un país más moderno, que recoge las estrategias a implementar para fomentar el desarrollo del sector portuario. Con la liberalización del mercado de los seguros en Colombia en 2013, ya es posible la contratación directa en el exterior de los seguros asociados al transporte marítimo internacional. Asimismo es relevante el reglamento de tripulaciones y de dotaciones de embarcaciones fluviales, aprobado por la resolución 4824 del Ministerio de Transporte.

Jaime Roca Marcos, doctor en Jurisprudencia y abogado en Guayaquil, nos da a conocer la legislación de Ecuador (pp. 259-267). La jurisprudencia más relevante es la sentencia de 20 de julio de 2010 sobre seguro marítimo de la Corte Nacional de Justicia, sala de lo civil, mercantil y familia. En el ámbito normativo destaca la resolución de 20 de diciembre de 2013, aprobada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En la legislación y jurisprudencia españolas, Ignacio Arroyo hace un estudio magistral (como no puede ser de otro modo, saliendo de la pluma de Arroyo) sobre el panorama del Derecho marítimo español (pp. 269-295). El vigente real decreto 236/2013, de 5 de abril, establece la zona económica exclusiva de España en el Mediterráneo noroccidental, aunque también está regulada en el convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, de 1982. Uno de los aspectos más relevantes es la lucha contra la contaminación y la preservación del medio marino, en el que destaca el real decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que aprueba el sistema nacional de respuesta ante la contaminación marina. En otro ámbito, la pesca marítima y la acuicultura está regulada mediante el real decreto 114/2013, de 15 de febrero, por el que se crea y regula el registro nacional de infracciones graves a la política pesquera común, se establecen las normas de aplicación del sistema de puntos y se actualizan los importes de las sanciones previstas en la ley 3/2001, de 26 de marzo, de pesca marítima del Estado. Entre la jurisprudencia analizada destaca la sentencia del Tribunal Supremo de 12 de diciembre de 2012 por la infracción de la ley de puertos de 1992 por un fondeo de un buque tanque sin obtener autorización. En el transporte marítimo reseña la sentencia del Tribunal Supremo de 31 de mayo de 2012, referente al litigio interpuesto por Alianz Compañía de Seguros y Reaseguros v. The Shipping Corporation of Saudi Arabia Ltd., que analiza la limitación de responsabilidad del porteador. Otra sentencia del Alto Tribunal es la de 9 de octubre de 2012, que se refiere a un seguro de casco, maquinaria, aparatos de navegación y aparatos del motopesquero. En materia de salvamento marítimo destaca la sentencia de 4 de diciembre de 2012, que se refiere al auxilio prestado por la Administración y posterior hundimiento del buque, debatiéndose si hubo negligencia del servicio público de salvamento.

Stefano Zunarelli, catedrático de Derecho de la Navegación en la Universidad de Bolonia, y Alessandra Romagnoli, profesora asociada (los asociados en Italia son equivalentes a los profesores titulares de Universidad españoles) de Derecho de la Navegación en la citada Universidad, analizan el Derecho marítimo italiano, así como su jurisprudencia y doctrina (pp. 297-308). El decreto legislativo de 28 de junio de 2012 es una aplicación de la directiva 2009/20/CE relativa al seguro de los armadores por los créditos marítimos. En materia de seguridad marítima y ambiental, el decreto de 2 de marzo de 2012 establece limitaciones o prohibiciones al tránsito de los buques mercantes con la finalidad de establecer una mejora en la protección de áreas sensibles del mar territorial. En cuanto a la jurisprudencia, reseña la sentencia del Tribunal de Casación de 9 de marzo de 2012 que se refiere a la validez de una cláusula de prórroga de jurisdicción contenida en un pacto de garantía. En otro ámbito, el Tribunal de Bari dictó la sentencia de 17 de diciembre de 2012 en la que determinaba que la jurisdicción italiana estaba presente incluso cuando el buque hubiese abandonado las aguas territoriales nacionales, por lo que es posible el embargo y su posterior ejecución.

Una breve referencia a las principales disposiciones en Derecho comparado y jurisprudencia de México la hace María Emma García Zambrano, doctora en Derecho en México, D.F. (pp. 309-317). En materia de pesca podemos destacar el acuerdo de 24 de enero de 2013 de la Secretaría de agricultura, ganadería, desarrollo rural, pesca y alimentación, por el que se establece la cuota de captura para el aprovechamiento de curvina golfina, en aguas de jurisdicción federal del Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado para la temporada 2012-2013. También se ha reformado la ley orgánica de la administración pública federal, la ley de puertos y la ley de navegación y comercio marítimos. Finaliza esta colaboración con el análisis del recurso de amparo directo en revisión 3630/2012, de 13 de febrero de 2013, referente a Pescados Industrializados, SA de CV.

Manuel Januário da Costa Gomes se refiere a la legislación y jurisprudencia portuguesa en Derecho marítimo (pp. 319-324). Una medida importante la representa la modificación del decreto ley 108/2012, de 13 de octubre, que establece las medidas necesarias para garantizar el buen estado ambiental del medio marino antes del 2020, en cumplimiento de la directiva núm. 2008/56/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo. Con esta medida se pretenden concretar las obligaciones del Estado en sede de información y de adopción de planes de acción. Analiza y comenta la Apelación de Oporto de 25 de febrero de 2013, que debate la responsabilidad del porteador y el derecho a limitar su responsabilidad.

Los abogados Mateusz Bek y Jack Steer se refieren a la legislación y jurisprudencia del Reino Unido (pp. 325-344). Hacen referencia de nuevo al caso del Atlantik Confidence, así como el caso Kuwait Rocks Co. v. AMN Bulkcarriers, conocido como The 'Astra' (2013), en el que el juez Flaax rechazó la apelación. En el caso The 'Princess of the Stars' también resuelto en el año 2013 por el magistrado Field, estimó la no responsabilidad del seguro marítimo en la medida en que la garantía se había incumplido porque había amenaza de tifón en la ruta planeada, pudiéndose haber cambiado la ruta si el tiempo era malo.

Hugo Tiberg recopila la legislación y jurisprudencia del Derecho marítimo sueco (pp. 345-357). La ley de seguridad en buques y la ordenanza de seguridad en buques, ambas de

2003, han sido modificadas en virtud de la ley 2013:986 y las ordenanzas 2013:387, 775 y 991, en cumplimiento de la directiva de la UE 2006/87/EC. También ha sido modificada en 2013 la ordenanza sobre competencias del personal marítimo, de 2011. El Tribunal Administrativo de Linköping de 20 de febrero de 2013 (Stenia Feronia) confirmaba la prohibición de navegación de un buque de pasajeros en virtud de los defectos de seguridad, siendo la misma inapelable. En el asunto Kalmar de 28 de agosto de 2013, se condenó al capitán de un velero por no haber evitado la colisión con un banco de arena que conocía.

Una síntesis de la legislación y jurisprudencia turcas ha sido elaborada por Pinar Akan, profesor doctor en Derecho Mercantil de la Facultad de Derecho de la Universidad de Marmara (pp. 359-368). El código de comercio de 1956 fue sustituido por el de 7 de enero de 2012, que forma parte del convenio de La Haya, aunque no las reglas de Hamburgo. En este ordenamiento jurídico «algunos autores mantienen la idea de que Turquía se ha convertido en un país importante no solo a favor del porteador, sino también para el fletador y se ha erigido como un país de referencia para el tráfico marítimo que debe ser respaldado por el negocio marítimo internacional» (p. 360). Este nuevo código «clarifica y actualiza los términos anteriormente definidos en el preferente Código de Comercio» (p. 360). El nuevo código establece un período indefinido de tiempo para que un buque extranjero obtuviera el pabellón turco, sustituyendo los dos años del anterior código. Los únicos contratos marítimos recogidos en el nuevo código son los siguientes: arrendamientos de buques, fletamento por tiempo, contrato de utilización del buque y pasaje.

La legislación y jurisprudencia uruguayas han sido comentadas por Fernando Aguirre Ramírez, profesor de Derecho de los Transportes en la Universidad Católica de Uruguay, y Cecilia Fresnedo de Aguirre, profesora de Derecho Internacional Privado en la citada Universidad (pp. 369-396). La sentencia del Tribunal de Apelaciones de 27 de junio de 2012 se pronuncia sobre caso Cortacesped Ltda. v. Mercoline y otros, condenando a todos los demandados a abonar a la actora en forma solidaria e indivisible los daños que por concepto de lucro cesante sufriera la actora. Otra de las sentencias analizadas es la de 26 de marzo de 2012, referida al caso de Aliança da Bahia v. Danmar Lines y otros.

Luis Cova Arria, catedrático de Derecho Marítimo de la Universidad Central de Venezuela, se refiere al Derecho comparado de Venezuela (pp. 397-404). Con fecha de 25 de marzo de 2013, se ha publicado el decreto núm. 9430 relativo al nuevo arancel de aduanas. La sentencia del Tribunal Marítimo de Primera Instancia con competencia nacional y sede en la ciudad de Caracas de 6 de mayo de 2013 decretó medida de embargo preventivo sobre un buque de bandera extranjera, por tratarse de un crédito marítimo. Este mismo Tribunal con fecha 18 de diciembre de 2013 dictó resolución sobre su competencia en una demanda por incumplimiento sobre un contrato de honorarios profesionales por servicios de asesorías, por corresponderle a la jurisdicción civil mercantil.

Daniel Boyeras Schumann, doctor en Derecho en la Universidad Autónoma de Barcelona, estudia la Organización Marítima Internacional (OMI) en 2013 (pp. 407-410). En concreto, analiza las nuevas normas para la seguridad de pasajeros de la OMI en respuesta al incidente del Costa Concordia, y elaboró un borrador a unas enmiendas a SOLAS en la sesión celebrada del 26 a 30 de diciembre de 2012, que entró en vigor el 1 de enero de 2013. También se han introducido mejoras a la Convención MARPOL con la pretensión de mejorar la

eficiencia energética, y ha entrado en vigor la convención de Atenas relativa al transporte de pasajeros y de su equipaje por Mar de 2002, que incrementa las cantidades por responsabilidad por muerte o heridas de los pasajeros de un buque.

Daniel Boyeras Schumann también se refiere a la Organización Internacional del Trabajo en su labor marítima en 2013 (pp. 411-415). La entrada en vigor del convenio sobre el trabajo marítimo el 20 de agosto de 2013 «supone la revisión de 37 de los convenios anteriores sobre trabajo en el mar que se han adoptado desde 1920, así como de 31 recomendaciones conexas. Se trata de una norma exhaustiva que pretende contribuir a asegurar de manera más efectiva el trabajo decente para la gente de mar y a que establezca unas condiciones equitativas para los armadores» (p. 412). Además, este convenio se caracteriza por su margen de flexibilidad, ya que permite la consulta previa con los interlocutores sociales de cada país.

Pedro Jesús Baena Baena, catedrático de Derecho Mercantil en la Universidad de Sevilla, analiza la política comunitaria de los transportes marítimos en 2013 (pp. 417-422). El 8 de julio de 2013 la Comisión propuso el "cinturón azul", un espacio único para el transporte marítimo europeo sin barreras administrativas dentro de la Unión Europea, similar al transporte aéreo, ferroviario y por carretera. Meses más tarde, el 11 de diciembre de 2013, se aprobó el reglamento (UE) núm. 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. Asimismo se ha creado la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Daniel Boyeras Schumann analiza la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico en 2013 (pp. 423-426). En materia BIMCO se han realizado diversos seminarios: sobre fletamento por tiempo (6 a 8 de febrero y 12 a 14 de junio de 2013); sobre conocimientos de embarque (26 a 28 de febrero y 10 a 12 de abril de 2013); así como fletamento por viaje (10 a 12 de diciembre de 2013).

Finaliza este número del Anuario de Derecho Marítimo con la reseña de Mireia Solé Gil, abogada de profesión, sobre las actividades de la Asociación Española de Derecho Marítimo en los años 2013/14 (pp. 427-429). Hace referencia a la Jornada sobre crucero marítimo de 2 de octubre de 2014, y al congreso nacional celebrado los días 11 y 12 de junio de 2014.

Finalmente se recoge la legislación y crónica parlamentaria (pp. 433-466), así como la jurisprudencia del Tribunal Supremo y Audiencias Provinciales (pp. 469-627). También se recopilan algunas crónicas y noticias (pp. 631-635). Para terminar, también se publica documentación (pp. 639-675) y bibliografía (pp. 679-695).

El Anuario de Derecho Marítimo, dirigido por Ignacio Arroyo Martínez, catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Barcelona, se edita desde 1981. Es una magnífica revista en la materia que le compete. Ignacio Arroyo cuenta en su haber con más de un centenar de publicaciones y colaboraciones relacionadas con el Derecho marítimo, aunque destacamos su Curso de Derecho marítimo (2001), y La distribución del riesgo en el Derecho marítimo (1977). Desde aquí queremos agradecer a su persona por la labor

realizada y el buen hacer de esta publicación periódica, a la vez que señalamos que la “Agenzia nazionale di valutazione del sistema universitario e della Ricerca” tiene en el sector 12, dedicado a revistas jurídicas, clasificada como revista de clase “A” al Anuario de Derecho Marítimo, clase en donde en el sector de Ciencias Jurídicas, con la calificación “A” solo aparecían 18 revistas españolas hasta la última evaluación de 2015. El Anuario de Derecho Marítimo se mantiene con “A”. Para ser revista de clase “A”, la Agencia italiana, que es estatal, no privada, precisa «que debe estar dotada de ISSN y estar reconocida como excelente a nivel internacional por el rigor de los procedimientos de revisión y por la difusión, estimación e impacto en la comunidad de investigadores de dicho sector, y que dichas revistas estén indexadas en los mayores bancos de información de datos nacionales e internacionales». [Recibida el 2 de febrero de 2015].