

EL DERECHO DEL MAR COMO LÍMITE
A LA POTESTAD NORMATIVA: LA STS 1358/2022,
DE 24 DE OCTUBRE DE 2022

*THE LAW OF THE SEA AS A LIMIT OF RULEMAKING
OR SECONDARY LEGISLATION: THE JUDGEMENT
OF THE SUPREME COURT 1358/2022,
OF 24 OCTOBER 2022*

Ana María MAESTRO CORTIZAS*
Artak MKRTICHYAN MINASYAN**

Palabras clave: Derecho del Mar, jurisdicción del Estado ribereño, definición de buque, relación auténtica, transposición

Keywords: Law of the Sea, Coastal State Jurisdiction, definition of ship, genuine link, transposition

SUMARIO: 1. INTRODUCCIÓN. 2. EL CONTROL DE LA ADECUACIÓN DEL DERECHO NACIONAL AL DERECHO INTERNACIONAL EN EL PROCESO DE ELABORACIÓN DE DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS DE CARÁCTER GENERAL. 3. EL ALCANCE DE LA JURISDICCIÓN DEL ESTADO RIBEREÑO SOBRE LOS BUQUES Y EXIGENCIA DE REQUISITOS ADICIONALES O ALTERNATIVOS A LA RELACIÓN AUTÉNTICA ENTRE EL BUQUE Y SU ESTADO DE PABELLÓN. 4. LA TRANSPOSICIÓN DE DIRECTIVAS Y LOS CONCEPTOS DE “BUQUE” Y “NORMAS DE POLICÍA”: UN ANÁLISIS PRAGMÁTICO, PERO INSUFICIENTE. 5. LA UTILIZACIÓN DE VARIAS VERSIONES LINGÜÍSTICAS PARA LA RESOLUCIÓN DE LAGUNAS INTERPRETATIVAS. 6. CONSIDERACIONES FINALES.

1. INTRODUCCIÓN

En la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3.^a) 1358/2022, de 24 de octubre de 2022, ROJ: STS 3869/2022, ECLI:ES:TS:2022:3869, se desestima íntegramente el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Asociación de Navegantes de Recreo (ANAVRE) contra el Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo¹, con pretensiones subsidiarias: en primer lugar, se impugnaba la disposición recurrida en su integridad por razones procedimentales, y, con carácter subsidiario, se solicitaba la declaración de nulidad

* Doctora en Derecho por la Universidade da Coruña.

** Profesor Interino de Sustitución (acreditado Contratado Doctor) de la Universidade da Coruña.
Correo: a.mkrtychyan@udc.es.

¹ Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo, BOE, núm. 119, de 19 de mayo de 2021.

de diversos preceptos del mismo. Entre estos últimos se encontraban los arts. 2.1.c), 3.3, 5 y 23.1.b) del Real Decreto (RD), cuyo motivo de impugnación era su incompatibilidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 (CNUDM²), el Convenio Internacional que tiene por objeto prevenir la contaminación por buques de 1973 (MARPOL³) y distintas directivas y reglamentos de ejecución de la Unión Europea.

Al margen de las consideraciones que plantea el caso en el ámbito del Derecho administrativo (cambio del rango de las normas reglamentarias durante su tramitación, consecuencias de la duración excesiva del procedimiento de adopción de disposiciones administrativas de carácter general, graduación de las infracciones administrativas, etc.), esta sentencia nos permite apreciar varias cuestiones de Derecho internacional: su aplicación a la luz del principio de jerarquía normativa consagrado en el art. 9.2 de la Constitución (CE), la compatibilidad de la jurisdicción del Estado ribereño con la del Estado de pabellón del buque, la aplicación de requisitos adicionales o alternativos a la relación auténtica entre el buque y su Estado de pabellón, el concepto de “buque” y de “normas de policía” del Estado ribereño y, por último, la relevancia de la utilización de distintas versiones lingüísticas de los actos de Derecho de la Unión Europea (DUE) para resolver los problemas de interpretación que se planteen.

2. EL CONTROL DE LA ADECUACIÓN DEL DERECHO NACIONAL AL DERECHO INTERNACIONAL EN EL PROCESO DE ELABORACIÓN DE DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS DE CARÁCTER GENERAL

Con respecto a la primera cuestión, a estas alturas del proceso de integración, no plantea ningún tipo de duda el reconocimiento de la primacía de los tratados internacionales y del DUE sobre el Derecho nacional. La posición jerárquica de los tratados internacionales en el ordenamiento jurídico interno deriva de los arts. 95 y 96 de la CE y viene expresamente reconocida y aclarada en el art. 31 de la Ley 25/2014, de 27 de noviembre, de Tratados y otros Acuerdos Internacionales (LTAI)⁴. Su vinculación para todos los poderes públicos se sigue de su integración en el Derecho interno una vez publicados válidamente en España, *ex* art. 96 de la CE, y se fundamenta en el

² Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) de 10 de diciembre de 1982, 1833 UNTS, 3, 21 ILM 1261.

³ Convenio Internacional que tiene por objeto prevenir la contaminación por buques de 1973 (MARPOL), 1340 UNTS, 62.

⁴ Ley 25/2014, de 27 de noviembre, de Tratados y otros Acuerdos Internacionales (LTAI), BOE, núm. 288, de 28 de noviembre de 2014.

art. 29 de la LTAI⁵. La impugnación de normas por su incompatibilidad con el Derecho internacional no es una rareza en nuestra jurisprudencia, aunque resulta más frecuente que los recursos correspondientes se funden en el DUE y, particularmente, en la transposición incorrecta de directivas⁶.

La aprobación de normas en el ámbito estatal exige un doble control de juridicidad. Como es sabido, de conformidad con el art. 26.3.b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno⁷, en el procedimiento de elaboración de reglamentos y proyectos de ley, el Gobierno debe incluir en la Memoria del Análisis de Impacto Normativo un apartado sobre el contenido y análisis jurídico de la propuesta, “con referencia al Derecho nacional y de la Unión Europea”. Asimismo, el Ministerio de la Presidencia debe analizar “la congruencia de la iniciativa con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea [...]”, en virtud del apartado 9.b) del mismo artículo. Por otro lado, el apartado 9.g) refuerza la comprobación de la compatibilidad con el DUE en el caso de las directivas, ya que obliga al Ministerio de la Presidencia a analizar la “posible extralimitación de la iniciativa normativa respecto del contenido de la norma comunitaria que se trasponga al derecho interno”. La ausencia de mención a los tratados internacionales no obsta para su inclusión en el ámbito de aplicación de estos preceptos, ya que estos forman parte del Derecho interno, según lo expuesto.

3. EL ALCANCE DE LA JURISDICCIÓN DEL ESTADO RIBEREÑO SOBRE LOS BUQUES Y EXIGENCIA DE REQUISITOS ADICIONALES O ALTERNATIVOS A LA RELACIÓN AUTÉNTICA ENTRE EL BUQUE Y SU ESTADO DE PABELLÓN

La cuestión subyacente de Derecho sustantivo más relevante que plantea la sentencia analizada es la compatibilidad material del RD con los tratados mencionados. El motivo por el que se pretendía la nulidad del art. 2.1.c) del RD impugnado era que extendía su ámbito de aplicación a las embarcaciones, cualquiera que fuera su Estado de pabellón, que navegasen por aguas so-

⁵ La primacía de los acuerdos internacionales se aplica también con respecto al DUE, que también está vinculado por la CNUDM, como se ha declarado en múltiples sentencias del TJUE, como la STJUE de 1 de agosto de 2022, *Sea Watch eV*, C-14/21 y C-15/21, EU:C:2022:604, ap. 94.

⁶ Por ejemplo, la STS (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4.ª), de 10 de noviembre de 2016, ES:TS:2016:4832, anuló el RD 1657/2012, de 7 de diciembre, por el que se regula el procedimiento de pago de la compensación equitativa por copia privada con cargo a los PGE, por ser contrarias sus disposiciones a la Directiva 2001/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2001, relativa a la armonización de determinados aspectos de los derechos de autor y derechos afines a los derechos de autor en la sociedad de la información, DOUE, L 167 de 22 de junio de 2001, p. 10-19.

⁷ Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, BOE núm. 285, de 28 de noviembre de 1997. El art. 2.1.b) del RD 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la MAIN (BOE núm. 276, de 14 de noviembre de 2017) concreta el tipo de análisis, añadiendo que “resumirá las principales novedades introducidas por la propuesta de norma, incluirá una referencia a su engarce con el derecho nacional y de la Unión Europea y contendrá el listado pormenorizado de las normas que quedarán derogadas como consecuencia de la entrada en vigor de la misma”.

metidas a soberanía española y cuyo titular o quien ostentase el uso y disfrute tuviese residencia o domicilio social en España, lo cual sería incompatible con el art. 10.2 del Código Civil (CC) y el art. 94.3 y 4 de la CNUDM, que fundamentan el carácter central del Estado de pabellón como punto de conexión para la determinación del Derecho aplicable y como Estado competente sobre las cuestiones administrativas, técnicas y sociales de los buques que enarbolan su pabellón. Por tanto, el RD supondría la invasión de competencias de los correspondientes Estados de pabellón.

El TS, siguiendo al Consejo de Estado, rechazó este motivo aduciendo que la sujeción de los buques a su Estado de pabellón no excluye que queden sometidos a las competencias del Estado ribereño cuando naveguen por aguas sometidas a su soberanía, poniendo como ejemplo la sujeción del buque a los reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño en su mar territorial y en la zona contigua que se establece en los arts. 19.2.g) y 33.1.a) de la CNUDM. Desde esta perspectiva, el RD, en contra del criterio de la recurrente, constituiría una norma de policía y resultaría de aplicación a “los buques que, pese a estar abanderados en otro, transitan por su territorio o su mar territorial, en los que [el Estado ribereño] ejerce su soberanía” o, dicho de otro modo, “en este caso en espacios marítimos españoles o en los que España ejerza su soberanía” (FJ 3.º), con fundamento en los arts. 8 del CC y 4 y 19 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima⁸, que constituyen una excepción compatible con la regla general prevista en el art. 10 del CC. El Tribunal también tuvo en consideración la habitualidad de la utilización de la navegación por un espacio marítimo como punto de conexión para la aplicación de las normas en los tratados internacionales y en el DUE.

No cabe hacer objeciones a la naturaleza limitada de la jurisdicción exclusiva (o, mejor dicho, principal, ya que, como es sabido, conoce excepciones) del Estado de pabellón en alta mar. Sin embargo, resulta curioso que no se mencione el art. 21.1.a) y f) de la CNUDM, que reconoce expresamente la competencia del Estado ribereño para dictar leyes y reglamentos relativos al paso inocente por el mar territorial en materia de seguridad de la navegación, la reglamentación del tráfico marítimo y la protección del medio ambiente (y que se ajustaría mejor a la materia de la norma impugnada). Por ello, a pesar de la claridad con la que se establece la posibilidad de concurrencia de jurisdicciones en la CNUDM, ya que se alega, habría sido conveniente estudiar con mayor profundidad la compatibilidad de las obligaciones establecidas en el RD (siquiera aquellas previstas en los artículos impugnados) con algunos preceptos de la CNUDM cuyos límites podrían precisar aclaración en este caso, como los arts. 21.2 y 4, y 24.1.a), que delimitan las facultades del Estado ribereño.

Frente a las alegaciones de la recurrente, el Tribunal Supremo (TS) también rechazó que la elección del lugar de residencia habitual del titular del

⁸ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, BOE núm. 180, de 25 de junio de 2014.

buque o de su uso y disfrute como forma de asegurar una vinculación real entre el buque y el Estado que ejerce su jurisdicción sobre él pudiese ser determinante de nulidad, ya que pretendía “establecer el arraigo real entre una persona y un concreto medio socio-jurídico” o “una vinculación que valore la integración de una persona en un ámbito regido por un determinado orden jurídico” (FJ 3.^o), de manera que se pudiese ejercer un control efectivo sobre la embarcación. Se trata de la misma finalidad que en el art. 91.1 de la CNUDM cumple la relación auténtica exigida entre el buque y su Estado de pabellón para asegurar el orden en alta mar, que no se llegó a definir conforme a ningún criterio en este tratado⁹. De hecho, como destaca el TS, en la Exposición de Motivos del RD se establece expresamente que su finalidad es corregir los abusos o fraudes que venían detectando y asegurar una “vinculación auténtica con España; con la finalidad de evitar que las embarcaciones de recreo se abanderaran en otros Estados de pabellón con requisitos de seguridad y prevención de la contaminación más laxos, lo que evidentemente supone un menoscabo en la política de la Marina Mercante”. Por tanto, se ha considerado que la residencia constituye un vínculo más fuerte y amplio que la nacionalidad para el ejercicio de jurisdicción efectiva sobre los buques que navegan por aguas españolas, en coherencia con la doctrina formal del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (TIDM) sobre la relación auténtica, según la cual bastará cualquier conexión (incluso la meramente registral) que asegure que el Estado de pabellón ejerza de manera efectiva su jurisdicción, en los términos del art. 94 de la CNUDM¹⁰.

4. LA TRANSPOSICIÓN DE DIRECTIVAS Y LOS CONCEPTOS DE “BUQUE” Y “NORMAS DE POLICÍA”: UN ANÁLISIS PRAGMÁTICO, PERO INSUFICIENTE

Por lo que se refiere a la validez de la transposición, el TS ha considerado que el hecho de que los arts. 3.3 y 5 del RD impugnado incorporasen restric-

⁹ Esto se debió, entre otras razones, a que, en la última etapa de la elaboración del texto, la CNUCYD se encontraba en desarrollo el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, hecho en Ginebra el 7 de febrero de 1986, que no ha llegado a entrar en vigor. El art. 6.2 de este tratado preveía que el Estado de pabellón adoptase las medidas necesarias para que no solo los propietarios o navieros, sino también cualquier otra persona a la que se pudiera tener por responsable de la administración y explotación de buques, pudieran ser identificados fácilmente por las personas con un interés legítimo en obtener esa información. Su art. 10 imponía como condición de registro que la sociedad propietaria o su filial propietaria del buque se hallasen establecidas en su territorio o tuviesen en él su establecimiento principal o ambas cosas, o bien que contasen con un representante o administrador, que debía ser nacional del Estado de pabellón o tener en él su domicilio. En este caso, en el art. 2.1.c) de la norma impugnada se establecen consideraciones similares para el ejercicio de competencias por parte del Estado ribereño, sin perjuicio de su actuación como Estado de pabellón, *ex art. 2.1.a)*.

¹⁰ *M/V “Saiga” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)*, Judgment, ITLOS Rep 1999, p. 10, paras. 75–88; *“Grand Prince” (Belize v. France)*, Prompt Release, Judgment, ITLOS Rep 2001, p. 17, paras. 82–94; *M/V “Virginia G” (Panama/Guinea-Bissau)*, Judgment, ITLOS Rep 2014, p. 4, paras. 107–118.

ciones adicionales a las de la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE¹¹, “no puede ser considerado contrario a [la misma], pues no contradice lo en ella previsto, simplemente introduce una limitación a la navegación por aguas territoriales españolas no contemplada en la norma de la Unión” (FJ 4.º). El único fundamento que se proporciona es el principio de subsidiariedad, consignado en el art. 5 de la Directiva, sin detenerse en el análisis de jurisprudencia o doctrina al respecto.

Asimismo, la parte actora consideraba la asimilación de las embarcaciones de recreo al concepto de buque, que se realiza en los arts. 5, 12.2.a), 15.8 y 22.3.b) del RD impugnado por remisión al RD 701/2016, contraria a la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo¹², al entender que las embarcaciones de recreo están excluidas de tal concepto (FJ 6.º). *A fortiori*, consideraba que la distinción era relevante, puesto que se trataba de un acto posterior a la Directiva 2013/53/UE, que mencionaba expresamente las embarcaciones de recreo. El TS rechazó este motivo de impugnación por considerar, de manera pragmática, que, aunque en algunos casos se excluyan las embarcaciones de recreo de determinados metros de eslora del ámbito de aplicación de las normas, dicha exclusión no opera de forma automática, sino que debe establecerse de forma expresa. Acompaña a esta afirmación la cita de diversas directivas y sus normas de transposición, e incluso del Convenio MARPOL, en los que se contiene una definición amplia de “buque” que incluye todo tipo de embarcación o artefacto flotante apto para la navegación y sujeto a los tratados internacionales, a excepción de los buques de guerra y otros de régimen especial. A mayor abundamiento, el TS añadió que los requisitos de eslora varían en función de la norma consultada, por lo que las medidas propuestas por los recurrentes no constituirían una regla general. Estas mismas consideraciones se extienden al ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2021/1158, que derogó el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1170 de la Comisión, de 16 de julio de 2020, relativo a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de ensayo para los equipos marinos, y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1397, cuya derogación se alegaba como motivo de nulidad del art. 23.1.b) del RD impugnado. Ciertamente, podría haberse tenido la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009,

¹¹ Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo, DOUE, L 354 de 28 de diciembre de 2013, p. 90-131.

¹² Directiva 96/98/CE del Consejo de 20 de diciembre de 1996 sobre equipos marinos, DOUE, L 257 de 28 de agosto de 2014, p. 146-185.

sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto¹³, que establece un concepto de buque compatible con la finalidad de mejora de la seguridad marítima que se propugna en los razonamientos del Tribunal, pero excluye de su ámbito de aplicación a los yates de recreo no dedicados al comercio¹⁴.

La ausencia de un concepto único de buque y su carácter funcional es un tema problemático que no está resuelto en Derecho internacional y merece aclaración con la finalidad de mantener la seguridad jurídica y favorecer la comprensión y la predictibilidad del ordenamiento jurídico para los ciudadanos, especialmente en sectores tan técnicamente regulados como el de las actividades marítimas¹⁵. Por ello, se puede considerar que el TS ha dejado pasar la oportunidad de aclarar esta cuestión, justificando la aplicabilidad al caso de cada tratado o de las disposiciones más protectoras de DUE. En cuanto al concepto de buque, el FJ 10.º, en el que se analizan los motivos de impugnación del art. 21 del RD impugnado, no incide en el ámbito de aplicación del Convenio MARPOL, por considerar que “[e]l hecho de que un precepto [...] se remita a las prescripciones del Convenio MARPOL y del que España es parte, no puede ser motivo de nulidad”, ya que las disposiciones del tratado serían aplicables “sin necesidad de remisión alguna”. El TS apreció que no existía la falta de concreción ni la imposibilidad o dificultad de cumplimiento que alegaba la parte recurrente.

Lamentablemente, el TS no se detuvo en la aplicación de estándares del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) a las embarcaciones de recreo, ya que se limitó a considerar que la necesidad de que los equipos de seguridad y salvamento cumplan con determinadas exigencias técnicas y de calidad y sean certificados por los Estados es un requisito del Derecho internacional, como se establece en el Reglamento (UE) 2016/425 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, relativo a los equipos de protección individual y por el que se deroga la Directiva 89/686/CEE del Consejo¹⁶, sin analizar detalladamente su compatibilidad con el Convenio SOLAS (FJ 7.º). Sin embargo, en estos y en otros tratados internacionales se contienen exclusiones o previsiones especiales para las em-

¹³ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto, DOUE, L 131, de 28 de mayo de 2009, p. 57-100. La equiparación entre el concepto de “Estado ribereño”, en el sentido de la CNUDM, y el de “Estado rector del puerto”, en la Directiva 2009/16/CE, ha sido puesto de manifiesto en la STJUE de 1 de agosto de 2022, *Sea Watch eV*, C-14/21 y C-15/21, EU:C:2022:604, ap. 102.

¹⁴ De hecho, el TJUE también había abordado esta cuestión recientemente. *Ibidem*, aps. 70-74.

¹⁵ Sobre esta cuestión, véase, v. gr., NANDAN, Satya N., y ROSENNE, Shabtai (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, vol. 2, Martinus Nijhoff, Dordrecht/Boston/London, 1985, p. 45; VAN HOOYDONK, Eric, “The Law of Unmanned Merchant Shipping — An Exploration”, *Journal of International Maritime Law*, vol. 20, 2014, pp. 406-409, y KERN, Jhonnie Mikael, “Autonomous Wrecks”, en BASU BAL, Abhinayan *et al.*, *Regulation of Risk: Transport, Trade and Environment in Perspective*, Brill, Leiden/Boston, 2023, pp. 377-382.

¹⁶ Directiva 89/686/CEE: equipos de protección individual, DOUE, L 81 de 31 de marzo de 2016, p. 51-98.

barcaciones de recreo o los buques que no superen un determinado tonelaje o eslora, por lo que se podría haber desarrollado más este argumento para salvaguardar la seguridad jurídica.

Otra de las cuestiones planteadas era el concepto de normas de policía, que, según la parte recurrente, debía limitarse a las que afectasen al orden público (FJ 3.º). Esta interpretación fue rechazada por el TS, que consideró acertadamente que la actividad de policía excedía el mantenimiento del orden público y comprendía “una forma de intervención por la que la Administración ejerciendo sus potestades impone a los administrados límites pero sin sustituir con su actuación la actividad de éstos” y “ordena conductas y posteriormente vigila que se observen reaccionando frente a los incumplimientos, en donde la inspección administrativa es una técnica típica de policía” (FJ 3.º). Debía considerarse, por tanto, que incluía la seguridad pública y la prevención de accidentes, que constitúan el objeto del RD impugnado (FJ 3.º).

5. LA UTILIZACIÓN DE VARIAS VERSIONES LINGÜÍSTICAS PARA LA RESOLUCIÓN DE LAGUNAS INTERPRETATIVAS

En cuanto al recurso a las distintas versiones lingüísticas de un instrumento jurídico para resolver las lagunas o dificultades interpretativas, la cuestión se deja meramente enunciada, sin que se considere relevante por parte del TS para la determinación de la interpretación de la Directiva 2013/53/UE. Sin embargo, constituye una práctica frecuente en el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). De hecho, resultó clave en la determinación del alcance de diversas subpartidas de la nomenclatura combinada referidas a distintos tipos de buque¹⁷, y existen numerosos ejemplos de sentencias del TJUE en las que se ha recurrido a esta técnica en ámbitos no relacionados con las actividades marítimas¹⁸. Se trata de una práctica más que recomendable para el operador jurídico, puesto que la postura reiterada del TJUE es que, cuando los textos son plurilingües, no puede prevalecer una interpretación literal y aislada de una o varias versiones lingüísticas, sino que se debe realizar una interpretación conjunta, estructural y finalista de las versiones en todas las lenguas disponibles para respetar la igualdad de todas las versiones lingüísti-

¹⁷ STJUE (Sala 7.ª) de 11 de marzo de 2020, *Rensen Shipbuilding BV*, C-192/19, EU:C:2020:194, ap. 30–32 y 37.

¹⁸ V. gr., STJUE (Sala 1.ª) de 30 de mayo de 2013, *Asbeek Brusse y de Man Garabito*, C-488/11, EU:C:2013:341, aps. 25–30; STJUE (Sala 3.ª) de 4 de septiembre de 2014, *Damijan Vnuk/Zavarovalnica Triglav d.d.*, C-162/13, EU:C:2014:2146, aps. 43–47; STJUE (Sala 3.ª) de 26 de septiembre de 2013, *Comisión Europea/Reino de España*, C-189/11, EU:C:2013:587, aps. 47–70; STJUE (Sala 5.ª) de 18 de septiembre de 2014, *Vueling Airlines, S.A./Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia*, C-487/12, EU:C:2014:2232, aps. 29–35; STJUE (Gran Sala) de 26 de febrero de 2019, *N Luxembourg I, X Denmark A/S, C Danmark I, Z Danmark ApS*, C-115/16, C-118/16, C-119/16 y C-299/16, EU:C:2019:134, ap. 89; STJUE (Gran Sala) de 26 de enero de 2021, *Dietrich y Häring / Rundfunk*, C-422/19 y C-423/19, EU:C:2021:63, ap. 65; STJUE (Gran Sala) de 17 de enero de 2023, *Reino de España/Comisión Europea*, C-632/20 P, EU:C:2023:28, aps. 39–47, y las señaladas en la nota siguiente.

cas y asegurar la interpretación uniforme del DUE, incluso en el caso del Derecho originario¹⁹. En ese sentido, la comparación de versiones lingüísticas de las normas aplicables al caso tampoco es desconocida en la jurisprudencia del TS²⁰, llegando a interponer este órgano jurisdiccional la pertinente cuestión prejudicial ante el TJUE incluso en sede casacional²¹.

6. CONSIDERACIONES FINALES

La sentencia analizada pone de relieve las dificultades que genera la ausencia de un concepto unívoco de buque en Derecho del Mar y la complejidad de la interacción entre el Derecho internacional público y el Derecho nacional en cuestiones técnicas que no solo afectan a las grandes empresas, sino también a las pequeñas y medianas empresas y a los particulares. El asunto reviste en algunos puntos tanta complejidad que el propio TS renuncia a un análisis detallado de la normativa aplicable.

¹⁹ V. gr., STJUE de 12 de noviembre de 1969, *Erich Stauder/Stadt Ulm-Sozialamt*, 29/69, ECLI:EU:C:1969:57, ap. 3; STJUE de 27 de octubre de 1977, *The Queen/Pierre Bouchereau*, 30/77, EU:C:1977:172, ap. 14; STJUE de 2 de abril de 1998, *EMU Tabac y otros*, C296/95, EU:C:1998:152, ap. 36; STJUE (Sala 5.ª) de 7 de diciembre de 2000, *República Italiana/Comisión de las Comunidades Europeas*, C-482/98, EU:C:2000:672, aps. 49 y 50; STJUE (Sala 8.ª) de 19 de abril de 2007, *Profisa*, C-63/06, EU:C:2007:233, aps. 13 y 14; STJUE (Sala 3.ª) de 9 de junio de 2011, *Eleftheri tileorasi y Giannikos*, C52/10, EU:C:2011:374, aps. 23 y 24; STJUE (Sala 3.ª) de 4 de septiembre de 2014, *Damijan Vnuk y Zavarovalnica Triglav d.d.*, C-162/13, EU:C:2014:2146, ap. 46, y STJUE (Gran Sala) de 17 de enero de 2023, *Reino de España/Comisión Europea*, C-632/20 P, EU:C:2023:28, ap. 42.

²⁰ STS (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª) 459/2010, de 30 de marzo de 2021, ROJ: STS 1250/2021, ECLI:ES:TS:2021:1250; STS (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª) 642/2022, de 31 de mayo de 2022, ROJ: 2572/2022, ECLI:ES:TS:2022:2572; STS (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª) 66/2013, de 23 de enero de 2023, ROJ: STS 161/2023, ECLI:ES:TS:2023:161; STS (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2.ª) 152/2023, de 8 de febrero de 2023, ROJ: STS 294/2023, ECLI:ES:TS:2023:294.

²¹ V. gr., STJUE (Sala 9.ª) de 8 de junio de 2017, *Sharda Europe, BVBA / Administración del Estado y Syngenta Agro, S.A.*, C-293/16, EU:C:2017:430, aps. 17–21, correspondiente a la STS (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 4.ª) 2072/2017, de 21 de diciembre de 2017, ROJ: STS 4668/2017, ECLI:ES:TS:2017:4668.

