

MORUs y Derecho Marítimo: Un nuevo desafío jurídico desde la perspectiva española e internacional

Mikel Garteiz-goxeaskoa, socio de Aiyon Abogados S.L.P.



Proceso de construcción de una Unidad Móvil de Energías Renovables Marinas (MORU), estructuras clave en la transición energética que plantean nuevos desafíos para el derecho marítimo internacional.

En los últimos años, la industria naval y energética ha sido testigo de una profunda transformación impulsada por la transición hacia fuentes de energía sostenibles. En este contexto emergen las MORUs (Mobile Offshore Renewable Units), o Unidades Móviles de Energías Renovables Marinas, como una de las piezas clave para la explotación de recursos renovables en el mar. Estas estructuras flotantes, destinadas a generar energía

eólica, solar, undimotriz o mareomotriz representan un avance técnico considerable, un reto para la industria de la construcción naval, pero, sin duda, también suponen un reto jurídico de primer orden.

El Comité Marítimo Internacional (CMI), una organización no gubernamental con estatus consultivo ante las Naciones Unidas, se ha posicionado como uno de los principales

foros para el desarrollo de un marco jurídico internacional uniforme en materia marítima. Fundado en 1897, el CMI tiene como objetivo principal la armonización y unificación progresiva del derecho marítimo. En 2023, ante el crecimiento de la navegación por nuestros mares de estas nuevas estructuras offshore, el CMI constituyó un grupo de trabajo internacional para estudiar el estatuto jurídico de las MORUs y, con el propósito de recoger información sobre cómo son tratadas estas unidades en distintos ordenamientos jurídicos como parte de este proceso, lanzó un cuestionario dirigido a las asociaciones nacionales de derecho marítimo.

La Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM) participó activamente en esta iniciativa, constituyendo un grupo de expertos jurídicos coordinado por José Sánchez-Fayos y por mí. Su objetivo fue analizar el tratamiento legal de las MORUs dentro del marco normativo español, cuyas conclusiones fueron presentadas en el Congreso Nacional de la AEDM celebrado en Madrid el pasado mes de junio de 2025.

Una de las cuestiones centrales que se plantean al abordar el fenómeno MORU es su estatus jurídico: jurídicamente ¿son buques o no? Esta no es una pregunta meramente técnica ya que de la respuesta dependerá si se

les aplican o no regímenes esenciales del derecho marítimo, como son el Convenio sobre el Embargo Preventivo de Buques, el régimen de limitación de responsabilidad por reclamaciones marítimas del Convenio LLMC, las normas sobre nacionalidad y pabellón, los privilegios marítimos o la posibilidad de ser registrados y ser objeto de hipotecas navales —aspecto esencial para la financiación de su construcción—. En definitiva, su calificación jurídica determina no solo su tratamiento administrativo, sino también la arquitectura legal que garantiza su operación, financiación, aseguramiento y resolución de conflictos.

En el caso español, la Ley 14/2014 de Navegación Marítima establece una tipología de vehículos de la navegación que distingue entre buques, embarcaciones, artefactos navales e instalaciones fijas. La mayoría de las MORUs, al carecer de propulsión propia y no estar destinadas a la navegación en sentido estricto, no pueden considerarse buques. Tampoco se encuadran fácilmente como embarcaciones. Así, se puede concluir que la mayoría de las MORUs deberían clasificarse como artefactos navales, definidas como estructuras flotantes no destinadas a navegar, pero con capacidad de ser remolcadas y de albergar personas o equipamientos.

Esta clasificación tiene importantes consecuencias prácticas ya que las MORUs, identificadas como artefactos navales, pueden inscribirse en el Registro de Matrícula —aunque éste requerirá de un ajuste para su acomodo—, y pueden beneficiarse directamente del régimen de hipotecas navales previsto para los buques. Sin embargo, no les es de aplicación el Convenio de Embargo Preventivo de Buque de 1999, lo que impide su embargo preventivo según los procedimientos establecidos para los buques, algo que creemos se debería de cambiar dada la movilidad de estos artefactos.

Por otro lado, en cuanto al seguro, el artículo 406 de la Ley de Navegación Marítima admite la aplicación del seguro marítimo a artefactos navales si están sujetos a riesgos propios de la navegación, lo que abre la puerta a su cobertura durante fases como el remolque, la instalación o la operación en el mar.

Observando las respuestas de otros países, si acudimos a Francia, por ejemplo, comprobamos que ha aprobado recientemente la Ley APER (2023), que excluye explícitamente a estas estructuras del concepto de buque y crea un marco legal específico para ellas, reconociendo su naturaleza estacionaria. Dinamarca, por el contrario, adopta una interpretación más amplia del concepto de buque, permitiendo que las MORUs sean registradas como tales en el registro marítimo danés, lo que facilita su aseguramiento y financiación. En Estados Unidos, la jurisprudencia del Tribunal Supremo en el caso *Lozman v. City of Riviera Beach* ha marcado una pauta al considerar buque a cualquier estructura que sea razonablemente capaz de ser utilizada como medio de transporte marítimo, lo que ha permitido que se clasifique a algunas MORUs como tales. En China, aunque el concepto legal de “unidad móvil marítima” podría aplicarse a las MORUs, en la práctica no existe aún la posibilidad de registrarlas como propiedad en un registro público. Brasil, por su parte, permite su inscripción solo si se interpretan como buques bajo las directrices de la autoridad marítima.

En cuanto a los aspectos registrales en España, se constata que en España no existe, por el momento, un marco específico que permita la inscripción de MORUs en el registro de buques de la Dirección General de la Marina Mercante como una categoría propia, salvo mediante una aplicación analógica. Esto supone una limitación importante que la DGMM debería de solucionar lo antes posible para no impedirles el acceso a financiación mediante hipote-

“La mayoría de las MORUs deberían clasificarse como artefactos navales, definidas como estructuras flotantes no destinadas a navegar, pero con capacidad de ser remolcadas y de albergar personas o equipamientos”

cas navales y su uso como garantía en transacciones. Asimismo, la ausencia de un reconocimiento expreso como buques limita su acceso a los regímenes de responsabilidad limitada, aunque no a los derechos de paso inocente o tránsito por el mar, regulados por convenios como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS).

Las conclusiones alcanzadas subrayan la necesidad de adaptar parte del marco legal español —y en general, el internacional— a esta nueva realidad tecnológica. Se propone revisar el régimen de registro y clarificar su estatus en relación con las normas de responsabilidad, embargo y navegación. En definitiva, se trata de dotar a estas unidades —esenciales para la transición energética— de la seguridad jurídica necesaria para operar eficazmente en aguas internacionales y en la zona económica exclusiva de los Estados costeros, así como de permitir que no existan obstáculos para su financiación constructiva, aspecto esencial para su acogida por el sector de la construcción naval.

La irrupción de las MORUs supone una oportunidad para que el derecho marítimo evolucione al compás de la tecnología. El trabajo del CMI y las contribuciones nacionales, como en este caso la del grupo de la AEDM, constituyen un primer paso fundamental para construir un marco jurídico claro, previsible y adaptado al futuro del mar. ■