

---

# ANUARIO DE DERECHO MARITIMO

---

DIRECTOR:  
PROF. IGNACIO ARROYO

---

VOLUMEN XX

**EUSKO JAURLARITZA**



**GOBIERNO VASCO**

GARRAIO ETA  
HERRILAN SAILA

DEPARTAMENTO DE  
TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

2003

**IV. ORGANISMOS RELACIONADOS  
CON EL TRÁFICO MARÍTIMO**

*a) Internacionales:*

⊕ OIT: <i>La labor de la Oficina Internacional del Trabajo en Derecho Marítimo durante 2002</i> , por ELISEO SIERRA NOGUEIRO .....	547
UE: <i>La política comunitaria de los transportes marítimos (2001)</i> , por PEDRO JESÚS BAENA BAENA .....	553
CMI: <i>La labor del Comité Marítimo Internacional en el año 2002</i> , por IGNACIO ARROYO .....	577
BIMCO: <i>Noticias de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico en 2002</i> , por MARÍA ROSA GUTÉS PASCUAL ..	583

*b) Nacionales:*

AEDM: <i>La Asociación Española de Derecho Marítimo durante el año 2002</i> , por MARÍA EUGENIA PARRA .....	589
---	-----

**V. LEGISLACIÓN Y CRÓNICA PARLAMENTARIA**

<i>Reseña de la legislación marítima nacional (enero-diciembre 2001)</i> , por ELENA BOET SERRA .....	595
<i>Reseña de la legislación marítima comunitaria (enero-diciembre 2001)</i> , por ELENA BOET SERRA .....	609

**VI. JURISPRUDENCIA**

⊕ <i>a) Reseña de las Sentencias del Tribunal Supremo dictadas durante 2001</i> , por ELISEO SIERRA y ROSA GUTÉS .....	637
STS 15 de enero de 2001: Trabajadores del mar (Seguridad Social. Cotización de españoles a bordo de un buque de bandera británica. No tiene la consideración de empresario el apoderado que paga la retribución) .....	639
STS 12 de marzo de 2001: Zona marítimo-terrestre (Concesión administrativa de ocupación del dominio público marítimo-terrestre. Incumplimiento de las condiciones de la concesión. Caducidad de la concesión) .....	643
STS 31 de marzo de 2001: Transporte marítimo de mercancías (Avería por falta de refrigeración. Responsabilidad solidaria del porteador y del agente consignatario. Interrupción de la prescripción por efecto de la reclamación extrajudicial: procedencia. Cuantía de la indemnización) .....	646

a) *Internacionales*

**OIT**

LA LABOR DE LA OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
EN DERECHO MARÍTIMO DURANTE 2002

SUMARIO: I. PROYECTO DE REFUNDICIÓN DE LOS CONVENIOS DE TRABAJO MARÍTIMO.—II. PROTECCIÓN ANTITERRORISTA EN LOS PUERTOS.—III. CONDICIONES DE VIDA Y DE TRABAJO DE LA GENTE DEL MAR A BORDO DE LOS BUQUES DE REGISTRO INTERNACIONAL (PABELLONES DE CONVENIENCIA).

**I. PROYECTO DE REFUNDICIÓN DE LOS CONVENIOS DE TRABAJO MARÍTIMO**

En su reunión 283, celebrada en marzo de 2002, el Consejo de Administración de la OIT valoró el informe del grupo de trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo a las propuestas formuladas por la Comisión Paritaria Marítima (1).

Entre las diversas propuestas, la de mayor calado es la refundición de las normas marítimas del trabajo. El Consejo de Administración manifestó sus opiniones preliminares sobre varios puntos que se habían de tener en cuenta al elaborar el nuevo instrumento y formuló otras propuestas en cuanto al contenido del proyecto de instrumento. También creó un subgrupo tripartito que, tras su primera reunión, ya ha realizado el primer borrador del texto refundido sobre el trabajo marítimo. El proyecto se presenta, como se indica en su exposición de motivos, con el deseo de elaborar un instrumento único y coherente que recoja en cuanto sea posible todas las normas actualizadas contenidas en los actuales convenios y recomendaciones internacionales sobre el

(1) Cfr. nuestro trabajo «La labor de la Oficina Internacional del Trabajo en Derecho Marítimo durante 2001», en *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XIX (2002), pp. 455-458.

trabajo marítimo, así como los principios fundamentales que figuran en los instrumentos internacionales de trabajo y, en particular, en el Convenio sobre el trabajo forzoso de 1930, en el Convenio sobre libertad sindical y protección del derecho de sindicación de 1948, en el Convenio sobre el derecho de sindicación y negociación colectiva de 1949, en el Convenio sobre igualdad en la remuneración de 1951, en el Convenio sobre abolición del trabajo forzoso, en el Convenio sobre discriminación (empleo y ocupación) de 1958, en el Convenio sobre edad mínima de 1973 y en el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil de 1999.

El proyecto regula entre los requisitos previos al enrolamiento de la gente del mar los relativos a la edad, certificados médicos, competencia y calificación, preparación, contratación y al documento de identificación. Sobre las condiciones de empleo y enrolamiento, se regulan los contratos, el salario, las horas de trabajo y de descanso, las vacaciones, la continuidad en el empleo, la repatriación y la indemnización en caso de naufragio. En relación a las condiciones de vida y de trabajo a bordo, se contienen normas sobre alojamiento, servicio de comidas, salud, seguridad y prevención de accidentes, asistencia sanitaria y bienestar a bordo y en tierra y responsabilidades del armador por enfermedades y accidentes de la gente del mar. Se regulan a continuación las cuestiones de seguridad social, como la asistencia médica, las prestaciones de enfermedad, desempleo, jubilación, familia, maternidad, invalidez y de supervivencia. Finalmente, el proyecto contiene normas sobre las obligaciones y responsabilidades del Estado de pabellón, del Estado del puerto y de las agencias de contratación (2).

La segunda reunión del citado subgrupo tendrá lugar en Ginebra durante el año 2003.

## II. PROTECCIÓN ANTITERRORISTA EN LOS PUERTOS

En el seno de la reunión 285 del Consejo de Administración de la OIT, celebrada en noviembre de 2002, se trató el tema de la seguridad marítima en los puertos. En respuesta a los ataques terroristas que se produjeron el 11 de septiembre de 2001, la asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) acordó desarrollar nuevas medidas sobre seguridad en los buques y puertos para su adopción en una conferencia diplomática sobre protección marítima que habría de celebrarse en Londres del 4 al 13 de diciembre de 2002. Los preparativos

(2) El contenido íntegro puede consultarse en la dirección de Internet de la Oficina Internacional del Trabajo (<http://www.ilo.org>).

de la conferencia se encomendaron al Comité de Seguridad Marítima (ISM), que estableció un grupo de trabajo sobre protección marítima (ISWG). Asimismo, la IMO y la OIT han iniciado labores de colaboración en materia de seguridad marítima.

La Comisión de Reuniones Sectoriales y Técnicas y Cuestiones Afines informó sobre los términos actuales de esta cooperación. En concreto, ha presentado diversas propuestas al ISWG que, entre otros extremos, ha elaborado disposiciones de cumplimiento obligatorio sobre la seguridad de los puertos para su inclusión en el capítulo XI-2 del Convenio internacional de la OMI para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) que podrían incluir un nuevo Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código ISPS).

El grupo de los trabajadores quiso dejar constancia de los cambios vividos por la gente del mar a raíz del atentado a las torres gemelas de Nueva York. La industria naviera —indicaron— es una industria internacional clave y la gente del mar debe viajar y pasar fronteras internacionales de forma rutinaria. La concesión de licencia temporal en tierra es una de las costumbres más respetadas en el ámbito de la navegación marítima y es sin duda uno de los elementos más esenciales del bienestar de la gente del mar en relación con sus condiciones de vida y de trabajo y, por consiguiente, es esencial para un trabajo decente en el mar. No obstante, la licencia temporal en tierra corre el riesgo de ser restringida a raíz de cambios en la legislación y en la práctica y cada vez se plantean más problemas para los trabajadores mientras el buque se encuentra en el puerto. En efecto, no sólo se niega la licencia temporal en tierra a la gente del mar y, por consiguiente, el acceso a los servicios de salud y bienestar en tierra, sino que también cada vez son más frecuentes los casos en que guardias de seguridad armados controlan que la gente de mar no abandone el buque. El grupo de los trabajadores espera que el trabajo de revisión del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente del mar (núm. 108) permita mitigar algunos de estos problemas recientes.

### III. CONDICIONES DE VIDA Y DE TRABAJO DE LA GENTE DEL MAR A BORDO DE BUQUES DE REGISTRO INTERNACIONAL (PABELLONES DE CONVENIENCIA)

Una reunión de expertos sobre las condiciones de vida y de trabajo de la gente del mar a bordo de buques de registro internacional tuvo lugar en Ginebra del 6 al 8 de mayo de 2002. De acuerdo con el deseo de consolidar la naturaleza tripartita de la OIT, los expertos acudían en

representación de los armadores, de la gente del mar y de los Estados miembros de la Oficina. Se daba así ejecución a resoluciones adoptadas en reuniones anteriores y, en particular, a la resolución de 1991 de la Comisión Paritaria Marítima, que había solicitado a la Oficina que examinara la cuestión de las condiciones de trabajo en los registros internacionales y presentase un informe al efecto.

El portavoz de los armadores señaló que el informe general preparado por la OIT sólo comparaba las condiciones de los pabellones de conveniencia establecidos por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) con las de pabellones nacionales y de otro tipo. El portavoz de la gente del mar quiso hacer constar que la reunión se celebraba con un retraso de once años. Confío en que, en esta ocasión, los armadores condenarían las atroces condiciones que prevalecían a bordo de algunos buques, en particular de determinados registros. Consideró que los informes de la OIT no eran satisfactorios, pues presentaba la situación de forma excesivamente positiva y señaló que las respuestas gubernamentales al cuestionario no deberían tener prioridad ante las proporcionadas por interlocutores sociales en el informe, ya que la OIT era un organismo tripartito.

El grupo de los trabajadores invitó al director general de la OIT a consultar a otro organismo competente de Naciones Unidas, como la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas, con miras a abordar el déficit sustancial de trabajo decente que resulta de la imposibilidad de asegurar el diálogo social en determinados Estados del pabellón como exige el artículo 91 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una posibilidad consiste en pedir a la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de Naciones Unidas que revise la Convención sobre concesiones para el registro de embarcaciones (1986) habida cuenta que unos dieciséis años después todavía no había entrado en vigor.

Los participantes adoptaron una declaración general, insistiendo en la importancia de los principios y derechos siguientes:

1. Para poder ejercer efectivamente su jurisdicción en asuntos sociales, todo Estado debería tener una administración marítima sólidamente establecida con un marco legislativo consistente de conformidad con las normas internacionales del trabajo y un sistema igualmente sólido para asegurar la observancia de las mismas.
2. El Estado del pabellón debería asumir plenamente la responsabilidad de asegurar el respeto de los derechos de la gente del mar en relación con el servicio a bordo de sus buques.

3. Todo Estado del pabellón debería establecer medios para asegurar el respeto de unas condiciones de vida y de trabajo decentes a bordo de sus buques en cualquier parte del mundo.
4. Todo Estado debería garantizar que las agencias de contratación que despliegan su actividad comercial bajo su jurisdicción son objeto de control estatal y garantizan el respeto de los derechos de la gente del mar.
5. Todo Estado debería establecer medios para asegurar el respeto de unas condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques que arriban a sus puertos de conformidad con los instrumentos internacionales establecidos.
6. Todos los inspectores responsables del control de las condiciones de vida y de trabajo deberían estar debidamente calificados y contar con la formación necesaria y sus condiciones deberían ser claras.
7. Todo Estado del pabellón debería garantizar que los armadores asuman la responsabilidad de asegurar el acceso a la gente del mar a las leyes, reglamentaciones y convenios colectivos referentes a sus condiciones de vida y de trabajo.
8. Todo Estado debería garantizar un acceso fácil y sencillo a procedimientos no costosos que permita a toda la gente del mar, con independencia de su nacionalidad o domicilio, presentar quejas donde se alegue una infracción de la legislación nacional o de las condiciones de vida y de trabajo o de los contratos de empleo y/o de enrolamiento.
9. Todo armador debería asumir la responsabilidad de garantizar unas condiciones de vida y de trabajo decentes a la gente de mar que contrata.
10. Las agencias de contratación deberían asumir individual y conjuntamente con los armadores, con independencia de su domicilio, la responsabilidad de una infracción del contrato de empleo y/o de enrolamiento.

Conviene señalar que estos principios y derechos ya están siendo tenidos en cuenta en la citada labor relativa a la refundición de los instrumentos sobre el trabajo marítimo.

ELISEO SIERRA NOGUERO  
*Profesor Asociado de Derecho Mercantil*  
*Universidad Autónoma de Barcelona*