

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2011 · N.º 7

 Marcial
Pons



ETXEBEITZA, HEZKUNTZA
ETA GIBELAK
Foru eta Irakas Garaia
Itas Ardurak

DEPARTAMENTO DE VIVIENDA,
OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
Dirección de Puertos y Aeropuertos
Escuela de Administración Marítima

TRANSPORTE MARÍTIMO *

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN.—1. Española: a) Servicios de transporte marítimo. b) Ordenación y control de la flota. Abanderamiento. c) Seguridad marítima. d) Salvamento marítimo. e) Seguridad en el buque. f) Protección del medio marino. g) Embarcaciones de recreo. h) Puertos.—2. Comunitaria: a) Normas legales. b) Trámites legislativos. c) Otros documentos.—C. JURISPRUDENCIA.—1. Comentarios de jurisprudencia. «La responsabilidad del transportista en el contrato de pasaje (Convenio PAL/74/76) y la responsabilidad de un Club P&I: improcedencia del reconocimiento de la acción directa del tercero perjudicado frente a la aseguradora», por Iñaki Zurutuza Arigita.—2. Reseñas de jurisprudencia: a) Accidentes de la navegación. b) Derecho marítimo administrativo. c) Laboral marítimo. d) Responsabilidad por daños a la mercancía. e) Otras cuestiones. f) Jurisprudencia comunitaria.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA.—1. Novedades bibliográficas.—2. Actividades OIT-Publicaciones.

A. NOTICIAS

Problemas legales de la llevanza de armas a bordo del buque en legítima defensa contra los piratas

La Circular núm. 1.333, de 26 de junio de 2009, del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) contiene recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y eliminar la piratería y robo a mano armada contra los buques. Entre ellas, la OMI sugiere no armar a los marineros, mientras que llevar a bordo personal de seguridad armado, o el empleo de oficiales de policía o del ejército, debería estar sometido a la autorización del Estado de bandera, de conformidad con sus leyes y reglamentos.

Precisamente, el tema que se está planteando es el uso de empresas privadas de seguridad a bordo para proteger a los buques contra los ataques de los piratas, al menos durante su tránsito por el Golfo de Adén y delante de las costas de Somalia. De acuerdo con la noticia aparecida en *Fairplay*, en su edición de 7 de octubre de 2010, p. 16, parece que las tres grandes compañías de portacontenedores (Maersk Line, MSC y CMA-CGM) consideran que no se hace lo suficiente para luchar contra la piratería delante de la costa de Somalia y están considerando el uso de guardias armados a bordo para reforzar la protección de los buques que transitan por esa zona. Consta también por otras noticias aparecidas en diarios marítimos que algunos navieros ya están empleando a empresas de seguridad a bordo, si bien se mantiene en secreto.

El coronel Richard Spencer, jefe del personal del EU Navfor recordó que el Convenio de las Naciones Unidas del Derecho del mar de 1982 no reconoce a los agentes

* Coordina esta Sección: J. L. PULIDO BEGINES (Universidad de Cádiz).

Colaboran en este número: M. ALBA FERNÁNDEZ (M. A. F.), F. J. ARIAS VARONA (J. A. V.), P. J. BAENA BAENA (P. J. B. B.), O. FOTINOPOULOU BASURKO (O. F. B.), E. SIERRA NOGUERO (E. S. N.), M.^o ZAMBONINO PULITO (M. Z. P.) y M. ZUBIRI DE SALINAS (M. Z. S.).

privados de seguridad a bordo la facultad para usar la fuerza y, de utilizarla, se exponen a su responsabilidad penal, tanto por parte de los piratas, como de los Estados en cuyas aguas territoriales utilicen la fuerza. Señaló que una opción es que sean registrados por un gobierno y reciban algún tipo de licencia para actuar como si sus buques fuesen de la armada (en *Lloyd's List*, 15 de septiembre de 2010, p. 4).

Además, el barco con seguridad privada podría encontrarse con dificultades legales en alguno de los puertos donde atracar. Ya hay un precedente al menos: las autoridades aduaneras de Sudáfrica impusieron una multa a un buque granelero por introducir armas a bordo, a pesar de estar aprobadas por su Estado de bandera (en *Tradewinds*, 2 de julio de 2010, p. 46) (*E. S. N.*).

España deposita el instrumento de ratificación de las Reglas de Rotterdam

De acuerdo con la web oficial de la Organización de las Naciones Unidas, con fecha de 21 de enero de 2011, España ha depositado el instrumento de ratificación del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, aprobado por la Asamblea General de este organismo el 11 de diciembre de 2008. De esta manera, España se convierte en el primer país que ha depositado un instrumento de ratificación de las conocidas como «Reglas de Rotterdam» (*E. S. N.*).

Principales novedades de los Protocolos SUA 2005

En una Conferencia Diplomática de Estados parte y celebrada en Londres bajo los auspicios de la OMI, el 14 de octubre de 2005 se adoptaron dos Protocolos que modifican, respectivamente, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima de 1988 y su Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental de 1988.

Según los datos publicados por la OMI a 28 de febrero de 2011, unos veinte países han ratificado el Protocolo de 2005 al Convenio SUA 1988, mientras que unos quince son parte del Protocolo de 2005 al Protocolo SUA 1988. España es parte de ambos Protocolos, que entraron en vigor el 28 de julio de 2010. El *Boletín Oficial del Estado* (núm. 226, de 17 de septiembre de 2010) ha publicado los instrumentos de ratificación, con los textos refundidos de ambos tratados, tal y como han quedado modificados con la reforma de 2005. Son denominados «Convenio SUA 2005» y «Protocolo SUA 2005 sobre Plataformas Fijas».

Entre las principales novedades de los Protocolos de reforma de 2005, deben destacarse los arts. 3 bis y 8 bis del Convenio SUA 2005.

Los arts. 3 bis, ter y quáter Convenio SUA 2005 introducen nuevos delitos, como el transporte marítimo de armas de destrucción masiva con ánimo terrorista o el empleo de un buque como arma (al modo de los aviones comerciales contra las Torres Gemelas y el Pentágono en el 11-S).

El art. 8 bis Convenio SUA 2005 incluye disposiciones sobre visita de buques sospechosos de comisión de los delitos de los tratados SUA por parte de armadas de otros Estados parte. Es una novedad importante, pues el Convenio SUA 1988 no reconoce a un Estado parte el derecho de visita de buques mercantes de pabellón extranjero. Así, los países parte del Convenio SUA 2005 se reconocen recíprocamente un derecho de visita, registro y detención de buques extranjeros, previa autorización ad hoc del Estado de bandera, a favor de buques militares de otro Estado parte si éste sospecha que el buque o una persona a bordo ha participado, participa o va a participar en la comisión de uno de los delitos previstos en su articulado y se encuentra fuera del mar territorial de cualquier Estado. El Convenio SUA 2005 podría así corregir las debilidades en seguridad marítima resultante de una pobre implementación de sus normas por los países con registro abierto y de las limitaciones del derecho de visita por parte de buques distintos al del Estado de bandera.

Sin embargo, el escaso número de ratificaciones del Convenio SUA 2005 puede deberse a la poca disposición de los Estados a obligarse multilateralmente ni siquiera a crear un protocolo para que otros Estados puedan visitar y registrar los buques de su pabellón más allá de las facultades previstas en el art. 110 CNUDMAR y en otros tratados multilaterales, como el art. 17 del Convenio de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas, hecho en Viena el 20 de diciembre de 1988 (*E. S. N.*).

Entrada en vigor de enmiendas para mantener actualizado el Convenio SOLAS

Según informa el boletín *IMO News*, núm. 3, 2010, el 1 de julio de 2010 entró en vigor el paquete de enmiendas adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI en noviembre y diciembre de 2006 para la reforma de reglas relativas a los buques de pasaje en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (SOLAS). Afectará a los buques que se construyan a partir de esa fecha. Se prioriza la prevención de accidentes y la capacidad del buque ya siniestrado para llegar a un puerto con condiciones de seguridad. Para ello, entre otras medidas, deben crearse áreas seguras, centros de control de los sistemas de funcionamiento esencial y medidas para la evacuación ordenada y abandono del buque.

También el 1 de julio de 2010, de acuerdo con el procedimiento de aceptación tácita, entraron en vigor las enmiendas de mayo de 2006 sobre incendios en buques, dispositivos y medios de salvamento, radiocomunicaciones y seguridad de la navegación, y las de diciembre de 2008 por las que se aprueba el Código de estabilidad exigible a los buques y que se introducen tanto en el Convenio SOLAS, como en el Convenio de líneas de carga de 1988 (*E. S. N.*).

La OMI revisará la adecuación de las reglas nacionales al Convenio SOLAS

El boletín *IMO News*, núm. 3, 2010, informa también que el Comité de Seguridad Marítima de la OMI adoptó en su 87.ª sesión de 20 de mayo de 2010 el llama-

do «International Goal based ship construction standards for bulk carriers and oil tankers», abreviadamente conocido como «Goal-based standards» (GBS), y las enmiendas para su introducción en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS. Está prevista su entrada en vigor el 1 de enero de 2012. Este cambio se aplicará exclusivamente a los buques tanque y graneleros de nueva construcción de al menos 150 metros de eslora.

En virtud del GBS, la OMI asume por primera vez tareas de verificación de la normativa aprobada por los Estados o por sus organizaciones reconocidas, como por ejemplo las sociedades de clasificación de buques. Los Estados que sometan sus reglas de diseño y construcción de buques a la consideración de la OMI deben realizar primero una autovaloración. Luego, los expertos nombrados por la OMI realizarán una auditoría de las reglas, la autovaloración y la documentación aportada para determinar si se cumplen las normas internacionales de seguridad marítima contenidas en el Convenio SOLAS (E. S. N.).

Entrada en vigor de enmiendas para mantener actualizado el Convenio MARPOL

El anexo VI del Convenio Internacional para prevención de la contaminación desde buques (Convenio MARPOL) sobre regulaciones en materia de prevención de contaminación del aire desde buques, adoptado en 2008, entró en vigor el 1 de julio de 2010. El principal reto de esta nueva regulación es lograr una progresiva reducción de emisiones de óxido sulfúrico, especialmente en áreas determinadas (E. S. N.).

Un resultado del «Año del Marinero» de la OMI: las enmiendas de Manila al Convenio STCW

Durante los días 21 a 25 de junio de 2010 tuvo lugar en Manila (Filipinas) una Conferencia Diplomática bajo los auspicios de la OMI para revisar el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia de la gente del mar de 1978 (Convenio SCTW) y su Código de Formación. Según datos publicados por la propia organización internacional, asistieron más de 500 delegados provenientes de 85 Estados parte de la IMO, así como observadores de tres Miembros Asociados, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Comisión Europea, entre otros. La elección del lugar de la reunión no podía ser más adecuada a la vista de los datos actuales a disposición de la OMI y según los cuales Filipinas es la principal fuente de trabajo marino, con unas cifras en torno a 250.000 y 300.000 marineros embarcados a bordo de la flota mercante mundial. Estas cifras constituyen aproximadamente el 25 por 100 del número global de marineros, tal y como publica el boletín *IMO News*, núm. 3, 2010.

La Conferencia de Manila ha sido el evento principal del «Año del marinero» dispuesto por la OMI en 2010. Tal y como ha puesto de manifiesto el Sr. Efthimios E. Mitropoulos, Secretario General de la OMI: «En la actual economía global, cientos

de millones de personas en todo el mundo dependen de los buques para transportar una gran variedad de mercaderías, hidrocarburos, productos de los cuales dependen. Lo mismo puede decirse de los marineros que operan la flota mundial, quienes son el lubricante sin el cual el motor del comercio se detendría en seco». En este sentido, añade que el «año del marinero» ha ayudado también a centrar la atención en la necesidad de abordar el problema de escasez de mano de obra en la industria marítima, una preocupación que mueve a redoblar los esfuerzos por ofrecer a la juventud una carrera profesional marina de alta formación y calidad.

Conocidas como «Enmiendas de Manila al Convenio SCTW y al Código de Formación» entrarían en vigor el 1 de enero de 2012 conforme al procedimiento de aceptación tácita. Prevén medidas de mejora para impedir prácticas fraudulentas asociadas con certificados de capacidad y refuerzo de los procesos de evaluación, controlando el cumplimiento del Convenio por parte de los Estados. También imponen la revisión de las exigencias de horas de trabajo y descanso y nuevos requerimientos para la prevención del abuso del alcohol y las drogas, así como la puesta al día de los estándares de salud exigidos a los marineros. Otras exigencias se relacionan con la certificación de capacidad de los marineros; con el aprendizaje de tecnología moderna, como cartas electrónicas y sistemas de información (ECDIS); con el conocimiento del medio marino, el liderazgo y el trabajo en equipo; con el aprendizaje de técnicas de seguridad a bordo, así como de medidas para asegurar que los marineros están especialmente preparados para afrontar un ataque pirata. También establecen la actualización de los requisitos de competencia exigidos al personal enrolado en todo tipo de buques tanque, incluyendo de gas licuado y nuevas guías de aprendizaje para personal que sirve a bordo de buques que operan en aguas polares, entre otras enmiendas (E. S. N.).

Protocolo de 2010 para conseguir la entrada en vigor del Convenio HNS

Como es sabido, el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (HNS) no ha entrado todavía en vigor, al haber recibido sólo catorce ratificaciones a día de hoy. El boletín *IMO News*, núm. 2, 2010, informa que una Conferencia Diplomática celebrada bajo los auspicios de la OMI los días 26 a 30 de abril de 2020 adoptó un Protocolo para conseguir la entrada en vigor del Convenio HNS, subsanando algunos problemas prácticos que habrían impedido a muchos Estados la ratificación del texto original. España no es parte contratante del Convenio HNS y aunque el Consejo de la Unión Europea, mediante Decisión de 18 de noviembre de 2002 (*Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, L 337/55, de 13 de diciembre de 2002) autorizó a los Estados miembros, en interés de la Comunidad, a ratificar el Convenio HNS, en la actualidad, ningún país ha concluido los procedimientos de ratificación o adhesión a dicho Convenio.

El Protocolo de 2010 al Convenio HNS prevé que si el daño es causado por sustancias a granel, la compensación exigible al naviero del buque será de un límite máximo de 100 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG). Si el daño es causado por mercancía empaquetada o conjuntamente por mercancía a granel

y mercancía empaquetada, la responsabilidad máxima para el naviero será de 115 millones de DEG. Por tanto, no se altera la sustancia del Convenio HNS, que crea un doble tramo de responsabilidad por las indemnizaciones, el primero a cargo del naviero y su seguro obligatorio y el segundo a cargo de una organización internacional de gestión de los recursos financieros aportados por los importadores de estas sustancias en los Estados parte. Precisamente, este fondo suplementario puede ser una de las causas del porqué el Convenio HNS no ha entrado en vigor, pues supone una carga adicional para las empresas importadoras y contribuyentes de los Estados parte. Otra razón es el hecho de que, afortunadamente y a diferencia de los hidrocarburos, todavía no ha tenido lugar una catástrofe marítima relacionada con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

El Convenio HNS y su Protocolo de 2010 entrarán en vigor dieciocho meses después de que se hayan cumplido las siguientes condiciones: por lo menos doce Estados, incluidos cuatro Estados con un mínimo de dos millones de unidades de arqueo cada uno, hayan aceptado el Convenio, y las personas que en dichos Estados estarían obligadas a pagar contribuciones hayan recibido durante el año civil precedente una cantidad total de al menos cuarenta millones de toneladas de carga sujeta a contribución (E. S. N.).

Unificación europea sobre los términos de la inspección ampliada de buques por el Estado de puerto

El Reglamento (UE) núm. 428/2010, de 20 de mayo de 2010, de la Comisión Europea, publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 125/2, de 25 de febrero de 2010, desarrolla el art. 14 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento europeo y del Consejo, relativo a las inspecciones ampliadas de buques.

Aunque el preámbulo del Reglamento (UE) núm. 428/2010 reconoce que los funcionarios encargados del control del Estado rector del puerto deben aplicar su criterio profesional para determinar el grado de detalle con que se han de examinar los distintos aspectos específicos del buque, sus anexos prevén un mínimo de aspectos específicos de necesaria comprobación. El listado se basa en los conocimientos del Memorando de acuerdo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París (conocido como París-MOU) y se atiene al dictamen del Comité de Seguridad Marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS).

En concreto, la inspección ampliada de buques de todo tipo incluye la comprobación de las condiciones estructurales del casco y la cubierta, estanqueidad, sistemas de emergencia, comunicaciones por radio, seguridad contra incendios, alarmas, condiciones de vida y de trabajo, equipo de salvamento y prevención de la contaminación. La inspección ampliada se complementa con detalles especiales que varían según se trate de buques graneleros; gaseros y quimiqueros; de carga general, portacontenedores, de carga refrigerada, buques factoría, de carga pesada, buques de servicio mar adentro, buques con fines especiales, MODU, unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPAD), otros tipos de buques; petrolero-mineralero y petrolero-granelero (cuando lleve certificado de petrolero); de pasaje y de pasaje de trasbordo rodado; y, de carga de trasbordo rodado (E. S. N.).

Promulgado el Código de Derecho marítimo de Cabo Verde

El nuevo Código, cuya entrada en vigor se ha producido el 1 de enero de 2011, contiene una amplia regulación de todas las materias, públicas y privadas, que tienen que ver con el Derecho marítimo. Los trabajos preparatorios de este texto legislativo se han desarrollado en el marco del «Proyecto de Cooperación Técnica con la República de Cabo Verde», financiado por la *Agencia Española de Cooperación Internacional y para el Desarrollo*, con la colaboración de la Dirección General de la Marina Mercante, bajo la dirección del prof. Dr. José Luis Gabaldón García (J. L. P. B.).

B. LEGISLACIÓN

1. ESPAÑOLA

a) *Servicios de transporte marítimo*

Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

En lo que al transporte marítimo se refiere, son de aplicación las directrices contenidas respecto al transporte y movilidad sostenibles, en general, en el capítulo III de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, en el que se incluyen tres secciones, las dos primeras dedicadas al transporte y la tercera a la movilidad sostenible. Por lo que hace al transporte, se establecen los principios a los que debe atender la regulación que las Administraciones públicas hagan de las actividades del transporte y el régimen de clasificación de los mercados de transporte, de los servicios de transporte de interés públicos y de la planificación y gestión eficiente de infraestructuras y servicios de transporte. En lo que respecta a la movilidad sostenible, se establecen los principios y objetivos de las políticas que en este sentido deben promover las Administraciones públicas y se regulan los Planes de Movilidad Sostenible (M. Z. P.).

Ley 11/2010, de 2 de noviembre, del transporte marítimo de Baleares.

De acuerdo con la competencia asumida en el art. 30.6 del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, la Ley 11/2010 regula el régimen del transporte marítimo que se desarrolle exclusivamente entre puertos o puntos de la comunidad autónoma balear, sin conexión con otros puertos o puntos de otros ámbitos territoriales, en el marco de la legislación estatal y comunitaria, desarrollando pues, en este ámbito, lo dispuesto por el Reglamento CEE 4086/1986 del Consejo, de 22 de diciembre, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los arts. 85 y 86 del Tratado de la Comunidad Económica Europea a los transportes mixtos y el Reglamento 3577/1992, del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).

En este marco la Ley balear determina, como régimen general para todos los transportes marítimos, el de la mera comunicación previa, en cuya virtud el ejercicio