

# TRANSPORTE MARÍTIMO \*

**SUMARIO:** A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN.—1. Española.—a) Transporte marítimo. Normas de Derecho Privado.—b) Derecho administrativo marítimo.—2. Comunitaria.—C. JURISPRUDENCIA.—1. Comentarios de jurisprudencia: «Acerca de la existencia y de la calificación como crédito refaccionario de un crédito derivado de un contrato de construcción de buque reconocido a favor de la armadora comitente frente a la empresa contratista concursada (Comentario a la Sentencia de 6 de julio de 2011 del Juzgado de lo Mercantil núm. 3 de Pontevedra –JUR/2011/283989)», por Iñaki ZURUTUZA ARIGITA.—2. Reseñas de jurisprudencia.—a) Transporte en régimen de conocimiento.—b) Comisionistas y transitarios.—c) Laboral marítimo.—d) Otras cuestiones.—D. DOCUMENTACIÓN. PÓLIZAS.

## A. NOTICIAS

### La Directiva sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil de los propietarios de buques mercantes

El 1 de enero de 2012 termina el plazo de transposición de la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, que establece un marco jurídico armonizado aplicable al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo.

Esta norma se aplica a los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, con excepción de los buques de guerra, de las unidades navales auxiliares y de otros buques que, siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten un servicio público no comercial.

En su virtud, los Estados miembros deben imponer que los buques que enarbolan un pabellón sean asegurados por sus propietarios y que los buques que enarbolan un pabellón distinto al suyo cuenten con un seguro cuando entren en un puerto que esté bajo su jurisdicción. Este seguro ha de cubrir las reclamaciones de Derecho marítimo sujetas a una limitación con arreglo al texto consolidado del Convenio de 1976 sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo, adoptado por la OMI, en su versión modificada por el Protocolo de 1996. La suma asegurada será igual al importe máximo que determine la limitación de las responsabilidades prevista en el citado Convenio.

Por «seguro», la Directiva entiende aquel que, con o sin franquicias, incluye, por ejemplo, el seguro de indemnización del tipo que facilitan actualmente los miembros del Grupo internacional de clubes de protección e indemnización (P&I), pero

---

\* Coordina esta Sección: J. L. PULIDO BEGINES (*J. L. P. B.*).

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

también otras formas efectivas de seguro (incluido el autoseguro demostrado) y de garantía financiera que ofrezcan condiciones similares de cobertura.

Este seguro o garantía puede ser contratado por el propietario inscrito de un buque de navegación marítima, pero también por cualquier otra persona, como el fletador a casco desnudo, que sea responsable de la explotación del buque.

Los Estados miembros deben asegurarse de que los buques que fondean en puertos bajo su jurisdicción estén provistos de un certificado de seguro. Sin perjuicio de las disposiciones de la Directiva 2009/16/CE que permiten detener un buque por motivos de seguridad, la presente Directiva 2009/20/CE permite que la autoridad competente decida acerca de la expulsión del buque. Dicha orden de expulsión se comunica a la Comisión y a los Estados miembros. Una vez dictada dicha orden, el buque no tendrá acceso a ninguno de los puertos de la Unión Europea hasta que su propietario presente el certificado.

Los certificados de seguro deben incluir el nombre del buque, número y puerto de matrícula, el nombre y lugar del establecimiento principal del proveedor del seguro, el tipo y duración del seguro y la dirección del principal proveedor del seguro. Si la lengua utilizada en los certificados no es el inglés, el francés o el español, se adjuntará traducción a una de esas lenguas.

Además, los Estados miembros han de establecer un régimen de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias en caso de incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de esta Directiva 2009/20/CE.

Como es sabido, el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, dispone que la inspección inicial de un buque incluye, entre otros extremos, la comprobación de los certificados y documentos enumerados en el anexo IV que la normativa marítima de la Unión Europea y los Convenios en materia de seguridad y prevención de la contaminación marina obligan a llevar a bordo. Entre ellos, ya consta el certificado prescrito por la aquí comentada Directiva 2009/20/CE (*E. S. N.*).

## **La OMI recomienda la implementación de la Guía de Mejores Prácticas de Gestión frente a la piratería delante de las costas de Somalia**

La Resolución MSC.324(89) del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), de 20 de mayo de 2011, urge firmemente a todos los interesados a implementar la denominada «Guía de Mejores Prácticas de Gestión para disuadir a los piratas delante de las costas de Somalia y en el área del Mar de Arabia». Se trata de un documento adoptado en esta materia por varias organizaciones privadas, como INTERCARGO, INTERTANKO, el Grupo Internacional de P&I; la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos, la Cámara Internacional de Navegación, BIMCO, entre otras.

La OMI invita a sus Estados miembros a fomentar que los buques que ondeen su bandera cumplan con la citada Guía cuando atraviesen estas zonas de alto riesgo.

En particular, la Resolución conmina a asegurar que todos los capitanes de buque reciben información actualizada antes y durante la travesía en las zonas de alto riesgo; a que todos estos buques se registran en el «Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA)» e informan al «United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) Dubai» y a que estos buques implementan las medidas preventivas, evasivas y defensivas recomendadas en la citada Guía.

La Circular núm. 1337, de 4 de agosto de 2010, del Comité de Seguridad Marítima de la OMI reproduce y da publicidad de la citada Guía (*E. S. N.*).

## **La OMI exige mayor seguridad jurídica en relación a la llevanza de armas a bordo en zonas de alto riesgo**

En el anterior número de esta revista se daba noticia de algunas dudas legales que plantea la llevanza a bordo de seguridad privada armada (*Revista de Derecho de los transportes*, núm. 7, 2011, pp. 213-214). El Comité de Seguridad Marítima de la OMI también abordó esta cuestión en su 89.<sup>a</sup> sesión, de mayo de 2011. Como resultado, ha aprobado las circulares núms. 1405, 1406 y 1408 con recomendaciones provisionales al respecto y dirigidas a la industria marítima y a los Estados de bandera, de puerto y ribereños.

La OMI señala que estas recomendaciones no pretenden aprobar ni institucionalizar esta técnica de seguridad privada armada. Sin embargo, considera probado que un número creciente de navieros se plantea la contratación de este tipo de empresas, de ahí la utilidad de las recomendaciones. Por ejemplo, *Lloyd's List*, en su edición de 1 de agosto de 2011, p. 4, informa que el Reino Unido está valorando un cambio legislativo para permitir seguridad armada a bordo de sus buques. Noruega ya ha aprobado legislación al respecto para permitirlo. Asimismo, Estados Unidos de Norteamérica apoya activamente su uso.

En todo caso, la OMI limita su recomendación a buques que transiten por «zonas de alto riesgo», entendiéndose por tales las definidas en la arriba citada «Guía de Mejores Prácticas de Gestión frente a la piratería delante de las costas de Somalia», salvo que otra cosa disponga el Estado de bandera.

La Circular núm. 1405 incluye recomendaciones provisionales para los *navieros*, *operadores de buques* y *capitanes*. Recuerda que la jurisdicción estatal y, por tanto, las leyes y reglamentos impuestos por el Estado de bandera son de aplicación al uso de seguridad privada armada a bordo de los buques. Por ello, aconseja a los navieros que en todo momento se aseguren de que el Estado de bandera es consultado a tiempo. La finalidad es garantizar que todos los requisitos legales son cumplidos. Además, recuerda que las regulaciones de los Estados de puerto y ribereños pueden ser aplicables a dichos buques, por lo que deben ser igualmente tenidas en cuenta.

Especial mención dedica esta Circular núm. 1405 a determinar qué tipo de compañías prestan estos servicios de seguridad a bordo. Primero, la OMI expresa su preocupación por el rápido crecimiento del número de compañías privadas de seguridad marítima y duda de la capacidad y madurez de algunas de ellas. Por ello, recomienda que el naviero preste la debida diligencia en la selección, teniendo en cuenta

los criterios elaborados por esta Circular núm. 1405. Normalmente, la selección incluirá una investigación sobre la empresa, su propiedad, su capacidad financiera, la vigencia de seguros de daños propios y a terceros, la madurez y experiencia de sus gestores y, en su caso, los indicadores de calidad en la gestión. Adicionalmente, otros extremos deberían ser valorados antes de la contratación, como su experiencia en seguridad marítima (especial frente a la seguridad terrestre), así como la acreditación de la capacidad del personal para desempeñar su trabajo con eficacia.

De especial interés en el ámbito mercantil es la recomendación de la OMI a los navieros de verificar que la empresa contratista dispone de seguros para cubrir daños propios, daños a su personal y de responsabilidad civil frente a terceros. Recuerda que los daños, pérdidas y responsabilidad que surja del empleo de seguridad privada armada puede tener un efecto negativo en las coberturas de seguro de cascos y de responsabilidad civil del naviero. De ahí que la OMI remarque la necesidad de que el naviero consulte con sus aseguradores antes de contratar la seguridad privada a bordo.

La Circular núm. 1406 incluye recomendaciones provisionales para los *Estados de bandera*. Sugiere principalmente que los Estados den seguridad jurídica a los capitanes, marineros, navieros, operadores y compañías en relación a las normas nacionales sobre llevanza a bordo de personal de seguridad armado. Con este fin, cada Estado debería tener una política clara sobre si esta práctica está autorizada o no y, en su caso, bajo qué condiciones.

La Circular núm. 1408 prevé recomendaciones provisionales para los *Estados de puerto y ribereños*. Sugiere, por ejemplo, que los Estados miembros de la OMI y, en particular, los Estados ribereños del Océano Índico, Mar de Arabia, Golfo de Adén y Mar Rojo, ofrezcan seguridad jurídica relativa a sus normas nacionales sobre embarque y desembarque de armas de fuego y, en su caso, sus condiciones. Además, la industria marítima necesita saber con claridad cuáles son los requisitos que estos buques con seguridad privada armada han de cumplir antes de la llegada y durante la estancia en sus aguas jurisdiccionales, así como al entrar, permanecer y partir del puerto (*E. S. N.*).

## **Formación de la OMI sobre seguridad marítima en países en vías de desarrollo**

Tal y como la OMI publica en su web, muchos países en desarrollo tienen dificultades para dar pleno efecto a los instrumentos de la OMI. Por esta razón, y en virtud de lo dispuesto en su tratado fundacional, esta organización puso en marcha el Programa de Cooperación Técnica Integrada (*Integrated Technical Co-operation Programme, ITCP*). Su propósito es asistir a los países a fomentar su capacidad humana e institucional en orden a cumplir las normas y estándares de la OMI. El ITCP les ayuda a garantizar unos servicios marítimos seguros y efectivos, así como a proteger sus aguas y costas de la degradación medioambiental causada por buques y otras actividades marítimas.

La Secretaría de la OMI ha hecho público el informe provisional de las actividades realizadas en el marco del Programa ITCP durante el año 2010. Se cifran en 24 las misiones de asesoramiento llevadas a cabo en diferentes países, principalmente

en materia de seguridad marítima; en 82 los cursos de entrenamiento, seminarios y talleres llevados a cabo a nivel nacional, regional e internacional; en 64 las actividades relacionadas con la asistencia técnica, y en 73 los premios concedidos en el campo marítimo a varios institutos de entrenamiento. En total, aproximadamente 2.361 personas participaron en los seminarios y talleres y al menos 1.000 personas más asistieron a eventos dirigidos a desarrollar estrategias regionales sobre cuestiones técnicas marítimas. La OMI clasifica y ordena los seminarios y talleres desarrollados en el marco del ITCP en temas generales, legales, de seguridad y medioambientales.

El informe detalla concretamente el índice de actividades regionales llevadas a cabo en diferentes zonas: África, Mediterráneo y países árabes; Asia y Océano Pacífico; países de la Commonwealth y Europa del Este, y Latinoamérica y Caribe.

El informe también da noticia de las actividades realizadas en el marco de programas de índole global. Incluye servicios de asesoramiento técnico de la OMI a los diferentes países, por ejemplo, en caso de accidentes marítimos con resultado de contaminación; cursos de formación en auditoría voluntaria para la valoración del cumplimiento de las normas de la OMI, entre otros.

En junio de 2012, la OMI hará público el informe completo del Programa ITCP para el bienio 2010-2011 (*E. S. N.*).

## **La labor formativa de la Agencia Europea de Seguridad Marítima**

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA, *European Maritime Security Agency*) ha publicado los datos de asistencia a sus cursos de formación técnica durante 2010. En concreto, 543 personas de países de la Unión Europea y extracomunitarios. En los cursos se han tratado materias como la legislación europea e internacional, técnicas marítimas bajo la responsabilidad del Estado de bandera o del Estado de puerto, investigación de accidentes y otras.

Uno de los cursos recientes de la EMSA es el realizado *on line* para la enseñanza relativa al control del Estado de puerto en el marco del Memorando de Entendimiento de París (París MOU). Las autoridades a cargo de estos controles tienen ahora un acceso completo a cursos de aprendizaje por internet relativo a las principales cuestiones que se plantean en este tipo de inspecciones. De esta manera, la Agencia refuerza su labor de entrenamiento de las autoridades en materia de control del Estado de puerto, complementando así los diferentes programas presenciales llevados a cabo cada año (*E. S. N.*).

## **Másters Universitarios y Posgrados en Derecho Marítimo para el curso 2011-2012**

Las enseñanzas del Derecho marítimo han formado parte tradicional de los estudios de Posgrado y Máster de varias Universidades españolas. Como otros años, se han puesto en marcha de nuevo varios estudios especializados en estas materias.

Sin ánimo exhaustivo, puede hacerse referencia a los siguientes: la Universidad Politécnica de Cataluña ofrece la 14.<sup>a</sup> edición del Máster en Derecho y Negocio Marítimo y Gestión Portuaria (*shipping business*). Para más información, puede consultarse la página web [formaciocontinua.upc.edu](http://formaciocontinua.upc.edu). La Universidad Pontificia de Comillas y el Instituto Marítimo Español ofrecen la 28.<sup>a</sup> edición del Programa Máster en Negocio y Derecho Marítimo ([ime.es](http://ime.es) y [www.upcomillas.es](http://www.upcomillas.es)). La Universidad Internacional de Cataluña oferta el Máster en Comercio Internacional, Negocio Marítimo y Transporte ([uic.es](http://uic.es)). La Universidad de Cádiz publica el Máster Universitario en Gestión Portuaria y Logística, de ([posgrado.uca.es](http://posgrado.uca.es)). Los Estudios de Doctorado en Derecho privado de la Universidad Autónoma de Barcelona incluye el Derecho marítimo entre las principales líneas de investigación doctoral ([uab.es](http://uab.es)) (E. S. N.).

## Jornadas Nacionales sobre las Reglas de Rotterdam

Los días 29 y 30 de septiembre de 2011 se celebraron en la Facultad de Ciencias del Trabajo de la Universidad de Cádiz las «Jornadas Nacionales sobre las Reglas de Rotterdam», organizadas por la Universidad de Cádiz, la Universidad Carlos III de Madrid y la Cátedra Extenda de la Universidad Internacional de Andalucía.

Los codirectores de estas jornadas, los profesores David Morán Bovio, Juan Luis Pulido Begines y Manuel Alba Fernández son además miembros del proyecto de investigación FUTURTRANS (MICINN DER2008-05417/Juri), dirigido por el profesor Rafael Illescas Ortiz, Catedrático de Derecho Mercantil en la Universidad Carlos III de Madrid. En el marco de este proyecto de investigación desde el año 2009 se vienen organizado diferentes actividades sobre las Reglas de Rotterdam, como han sido en esta ocasión estas Jornadas Nacionales.

Es ya ampliamente extendido hablar de Reglas de Rotterdam para referirse al «Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo». Esto es así, a razón de la ciudad que auspició la ceremonia de apertura a la firma de este convenio el 23 de septiembre de 2009. Desde entonces son ya 24 los Estados firmantes de las Reglas de Rotterdam y desde el pasado 19 de enero de 2011 España se ha convertido en el primer Estado en ratificarlas.

Las Reglas de Rotterdam representan el último intento de la comunidad internacional en pro de la unificación del régimen aplicable a los contratos de transporte marítimo internacional, así como a los contratos de transporte puerta a puerta con un tramo marítimo internacional.

Estos dos hechos ponen de manifiesto la importancia de analizar el contenido de las Reglas de Rotterdam. Con esta finalidad, durante las Jornadas se abordaron las cuestiones principales comprendidas en las Reglas de Rotterdam agrupadas en cuatro paneles: en primer lugar, los aspectos generales de las Reglas de Rotterdam —en esencia, los contratos de transporte de mercancías regulados en ellas—; en segundo lugar, la responsabilidad del porteador, las partes ejecutantes y los sistemas de responsabilidad; en tercer lugar, el papel del intermediario y los documentos del transporte; por último, las normas relativas a la jurisdicción y las perspectivas de futuro de las Reglas de Rotterdam. Para ello, tuvieron lugar más de diez ponencias