

*Revista de Derecho del Transporte*

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

*Rdt · 2012 · N.º 9*

 Marcial  
Pons



EUSKO JAURLARITZA  
GOBIERNO VASCO

ETXEBIZITZA, HERRI LAN  
ETA GARAPEN ERATA  
Partida ena Gasteizko Zuzendaritza  
Pasa Aholkularitza Eskola

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

mente marítimos, son y deben ser en cualquier caso internacionales para que caigan bajo el ámbito de aplicación de las Reglas de Rotterdam; por tanto, no hay injerencia con el Derecho nacional, incluso no la hay cuando los tramos no marítimos sean nacionales (*vid. arts. 1.1 y art. 5 RR*), pues el conjunto del transporte —con todos los tramos que impliquen— debe ser internacional para que las RR resulten aplicables. Cuestión distinta es que por imperativo del Derecho alemán, su Derecho nacional no pueda contravenir un convenio ratificado por el mismo y que las RR, en caso de ser ratificadas, implicarían modificar el régimen legal dispuesto en el Libro IV para los contratos multimodales. Este mismo problema ocurriría si Alemania ratificara las RR, respecto de la regulación de los contratos de transporte de mercancías por mar. Por estos motivos, no se alcanza a entender la injerencia a la que se refiere la DGTR.

Posición diametralmente opuesta a la declaración de la DGTR, la encontramos en la declaración de la DVIS. En esta última, aun expresando su beneplácito por la iniciativa adoptada para reformar el Derecho marítimo alemán, se oponen a que el camino a adoptar sea el propuesto en el proyecto por las razones que se indicarán a continuación. Por una parte, la denuncia del Convenio de Bruselas por parte de Alemania supondría su exclusión del régimen hoy preponderante en el comercio mundial, lo que en este momento no ofrecería ninguna ventaja a su mercado, más bien todo lo contrario. Se podría además modernizar el Derecho alemán sin tener que contradecir lo dispuesto en el Convenio de Bruselas, de tal modo que no fuera necesaria la denuncia del Convenio. Por otro lado, el momento para proceder a una reforma profusa del marco legal del contrato de transporte de mercancías por mar en Alemania, que supusiera la denuncia del Convenio de Bruselas, debiera tener lugar (sólo) con ocasión de la entrada en vigor de las Reglas de Rotterdam.

Especial detalle dedica la DVIS en su declaración a las Reglas de Rotterdam. Así pone de manifiesto en contradicción con las opiniones expresadas por el Ministerio de Justicia sobre las Reglas de Rotterdam, que no es cierto que éstas no hayan recibido el beneplácito de Estados de importante calado para el comercio internacional. En este sentido, la DVIS destaca cómo las RR han sido firmadas por Estados de abanderamiento relevantes en Europa, tales como Noruega o Grecia. También aun cuando Alemania no sea Estado firmante, entre los Estados de mayor importancia en el tráfico de línea y entre los Estados en los que se sitúan los puertos con mayor volumen de tráfico en Europa, Dinamarca, Francia o Países Bajos son Estados firmantes de las RR. En cuanto a la ratificación, España ha sido el primer Estado en ratificar las RR. Los países escandinavos han comenzado el procedimiento legislativo interno para poder proceder a su ratificación. Fuera del continente europeo, Estados Unidos, sin duda Estado económicamente importante para el comercio mundial, ha firmado las RR y ha iniciado el proceso para su ratificación. Tan pronto Estados Unidos ratifique las RR, es de esperar la entrada en vigor de las RR. Mientras esto no sucede, prácticamente todas las naciones más importantes en el comercio marítimo mantienen el régimen legal marcado por el Convenio de Bruselas y el Protocolo de Visby.

Ante esta realidad, así manifestada por la DVIS, Alemania, sin embargo, está eligiendo un singular camino en su Derecho nacional, que pasa por acoger parcialmente las RR, olvidando sin embargo otra parte importante de las disposiciones contenidas en las RR.

Según la DVIS, las RR suponen un compromiso equilibrado de los intereses políticos y económicos involucrados; recoger sólo parte de ese compromiso no hace sino romper el equilibrio creado en las RR.

La DVIS es favorable a que Alemania firme y ratifique las Reglas de Rotterdam. De tomarse esta decisión, no consideran que el camino más correcto sea reformar las disposiciones del Libro V que correspondan, sino transformar las RR en una Ley independiente y proceder a su aprobación, tal y como se ha hecho ya con otros convenios relativos al transporte de mercancías para otros modos de transporte como la carretera (con el CMR), el transporte ferroviario (con el CIM 1999), por vías de navegación interiores (con el CMNI o Convenio de Budapest) o el aéreo (con el Convenio de Montreal y anteriormente también con el Convenio de Varsovia).

En conclusión, estamos ante declaraciones totalmente antagónicas. Como si de un partido de fútbol se tratara, en un lado se encuentra la parte que abandera las Reglas de Hamburgo, mientras en la otra parte del campo se sitúan aquellos que son favorables a las Reglas de Rotterdam. Por su parte, el árbitro, el Ministerio de Justicia, apenas mira por las primeras y sí, aunque más veladamente e incluso con ojeriza, concede algo más atención a las segundas. No obstante, su propósito es apadrinar un *Sonderweg*, un singular camino que le aleja del régimen vigente, el Convenio de Bruselas (un tercer equipo eliminado sólo oficialmente, aunque no totalmente sobre el papel), y le deja sólo a medio camino de las Reglas de Rotterdam, aun cuando todavía no se sabe si éstas ganarán el partido, aunque todo parece apuntar a que éste será el resultado final.

## 2. Otras noticias

### ***La sentencia de la Corte de Apelación de Florida sobre la devolución a España del patrimonio subacuático de la fragata «Mercedes»***

Con fecha de 21 de septiembre de 2011, la Corte de Apelación de Florida (Undécimo Circuito de los Estados Unidos de Norteamérica) confirmó la sentencia previa del Tribunal de Distrito de Tampa (Florida) que ordenaba a la empresa Odyssey Marine Explotation Inc (en adelante, Odyssey) la entrega a España de la *res* correspondiente a la fragata «Mercedes». El Tribunal Supremo rechazó el 10 de febrero de 2012 el recurso de Odyssey para bloquear la ejecución de la sentencia. El 25 de febrero llegó a España el patrimonio entregado por Odyssey.

La sentencia de la Corte de Apelación de Florida declara probado que en marzo de 2007, mientras Odyssey inspeccionaba la que denominaba Área Amsterdam, delante de la costa de Gibraltar, en busca de pecios de buques, halló los restos de un naufragio en aguas internacionales a 100 millas al oeste del estrecho de Gibraltar y a una profundidad de 1.100 metros. Los restos del buque naufragado, al que llamó «Black Swan», estaban esparcidos en el lecho del mar en un área de 369 metros de largo por 110 metros de ancho. El patrimonio recuperado incluía aproximadamente 594.000 monedas y otros pequeños objetos y artefactos.

El 9 de abril de 2007, Odyssey presentó una demanda judicial ante el Tribunal de Distrito de Tampa para reclamar la propiedad de los restos del barco no identificado y de su cargamento, de acuerdo con la ley de hallazgos norteamericana o, en su defecto, el premio de salvamento, conforme a la ley de salvamento del mismo país. El Tribunal dispuso que el hallazgo y otros artefactos que pudiesen ser recuperados quedasen bajo la custodia de los U.S. Marshal, nombrando también a Odyssey como depositario sustituto.

España se personó en el procedimiento y, tras tener acceso a la documentación, alegó que la *res* hallada era el barco «Nuestra Señora de las Mercedes y las Ánimas» (en adelante, la «Mercedes»). Era una fragata de la Armada Real Española que explotó y se hundió en combate con barcos ingleses en 1804. Por tanto, resultaba de aplicación la «Foreign Sovereign Immunities Act» (FSIA), por la cual quedaba bajo inmunidad soberana frente a cualquier reclamación o embargo en los Estados Unidos. Negaba la reclamación de propiedad de Odyssey y, asimismo, también el premio de salvamento realizado en contra de los deseos de España. Reclamaba retirar la condición de depositario sustituto a esta empresa y la entrega inmediata de la *res*. Además de España, 24 personas se personaron en el procedimiento alegando ser descendientes de las personas cuyo cargamento transportaba la «Mercedes»; otro reclamó su interés ancestral en cualquier tesoro español en Florida, y Perú demandó sus derechos soberanos sobre el cargamento, originario de su territorio o producido por su pueblo.

El 3 de junio de 2009, el Magistrado Juez emitió un informe y recomendación que consideraba que la *res* era «La Mercedes» y era propiedad de España. Los Estados Unidos de Norteamérica presentaron una Declaración de Interés como Amicus Curiae en apoyo del reino de España: señalaba que este país tenía una obligación reconocida en tratado de otorgar a los buques de guerra españoles hundidos las mismas protecciones e inmunidades que tendrían los buques de guerra norteamericanos hundidos. El 22 de diciembre de 2009, el Tribunal de Distrito adoptó plenamente el informe y recomendación del magistrado juez. Rechazó la petición de Odyssey por falta de jurisdicción, levantó el embargo de la *res* y ordenó a Odyssey su entrega a España. Esta orden quedó en suspenso hasta resolverse la apelación.

Por la importancia de las pruebas históricas en el presente caso, reproducimos los antecedentes que llevan a la Corte de Apelación de Florida a concluir que la *res* encontrada por Odyssey era la «Mercedes». En concreto, la sentencia de la Corte de Apelación de Florida recuerda que entre 1793 y 1795, España y Gran Bretaña lucharon juntas frente a la Francia revolucionaria. En 1795, España firmó la Paz de Basilea con Francia, si bien mantenía el miedo al expansionismo francés. Así, el 18 de agosto de 1798 se firmó el Tratado de San Ildefonso por el cual España sería un aliado de Francia en su guerra contra Gran Bretaña. En 1800, España firmó un segundo tratado por el cual se hacían importantes concesiones a Francia, incluyendo la cesión de Louisiana. En 1803, España y Francia acordaron el pago mensual a favor de ésta para suplir el compromiso militar de España en virtud del Tratado de San Ildefonso. No obstante, Gran Bretaña informó que consideraba que el apoyo financiero a Francia era suficiente para justificar el ataque a España.

La «Mercedes», junto con la «Clara», fueron cargadas en el Puerto de El Callao en Lima. Luego formaron un escuadrón con la «Medea» y la «Fama», partiendo las cuatro fragatas de Montevideo a Cádiz el 9 de agosto de 1804. En la mañana del 5 de

octubre, cuando sólo faltaba un día para llegar a destino, fueron interceptadas por un escuadrón británico de otras cuatro fragatas. Se inició una batalla naval conocida como la del Cabo de Santa María. Pocos minutos después los ingleses hicieron explotar la «Mercedes», que se hundió. De un total de 337 personas a bordo, sólo 50 marineros se salvaron. Las otras tres fragatas españolas fueron apresadas y llevadas a Inglaterra. Este caso y otros motivos movieron a España a declarar la guerra a Gran Bretaña, entrando en las guerras napoleónicas como aliado de Francia.

Los razonamientos de la sentencia de la Corte de Apelación para considerar que la *res* hallada correspondía a la «Mercedes» son los siguientes: fue encontrada en la zona donde probablemente fue hundido este barco; ningún barco similar se hundió en esa zona durante ese tiempo; se encontraron restos dispersos en una zona muy amplia, lo que es típico de un barco que explota en la superficie, como le ocurrió a la «Mercedes»; la composición de las monedas encontradas a bordo coincide con las más de 900.000 monedas de plata a bordo de la «Mercedes», y en el lugar había placas de cobre de las utilizada para cubrir el casco de este buque.

Odyssey alegaba que la *res* hallada no es la «Mercedes», pues ésta cargaba entre 33 y 50 cañones y 900.000 monedas y sólo halló 595.000 monedas y 17 cañones. La Corte de Apelación de Florida rechaza estos argumentos de Odyssey, considerando comprensible no poder recuperar todos los artefactos debido a la explosión, su dispersión en un área muy amplia y haber estado en el fondo del mar durante más de doscientos años.

A la vista de la decisión judicial del Tribunal de Distrito de Tampa y de las pruebas practicadas que acreditaban que la *res* era la «Mercedes», la Corte de Apelación señaló que los barcos españoles naufragados, al igual que los que pertenecen a los Estados Unidos, sólo pueden ser abandonados por actos expresos, de acuerdo con el Tratado de Amistad y Relaciones Públicas de ambos países de 1902. La «Mercedes», prosigue la Corte de Apelación, era un barco de guerra bajo el mando de un capitán de la Armada española en un tiempo de preguerra. Aunque estuviese transportando cargamento de propiedad privada, la «Mercedes» era propiedad soberana de España y no estaba desarrollando ningún tipo de actividad comercial cuando fue hundido. Esta inmunidad, añade, se aplica con independencia de que el país propietario del barco tenga o no la posesión y que haya estado en el fondo del mar durante más de doscientos años. La Corte de Apelación recuerda la Declaración del presidente Clinton de 19 de enero de 2001, donde señalaba que la propiedad de los Estados Unidos de Norteamérica u otro país extranjero sobre un buque de Estado hundido, dondequiera que se encuentre, no se extingue por el paso del tiempo, con independencia del momento del hundimiento. Respecto a un tema controvertido en el juicio, la Corte de Apelación señala que la inmunidad soberana es aplicable no sólo al buque, sino también a su carga, de modo que todo lo hallado resultante del naufragio de la «Mercedes» es propiedad de España.

La sentencia de la Corte de Apelación de Florida sobre la «Mercedes» contribuye a dar seguridad jurídica sobre la posición de los tribunales norteamericanos respecto a los buques de Estado hundidos en el mar. Se enmarca en la misma línea de fundamentación que la sentencia de la Corte de Apelación de Virginia de 21 de julio de 2000, sobre los barcos «Juno» y «La Galga», a la que sin embargo la sentencia analizada de la Corte de Apelación de Florida no hace ninguna referencia específica.

En particular, la Corte de Apelación de Virginia resolvió la disputa entre el Reino de España y la empresa Sea Hunt, por la propiedad de dos barcos de guerra hundidos en 1750 («La Galga») y en 1802 («Juno») delante de las costas de Virginia. «La Galga» era una fragata de la Armada española encargada de dar escolta a un convoy de buques mercantes desde La Habana a España. Se desvió hacia el norte debido a un huracán, pero finalmente se hundió ante las costas de la frontera entre Maryland y Virginia. El «Juno» era una fragata de la Armada en un viaje entre Veracruz y España. Una tormenta forzó el desvío hacia el norte, hizo aguas y se hundió, muriendo 413 personas. El Estado de Virginia reclamó la propiedad de los dos buques hundidos y autorizó a la empresa Sea Hunt a llevar a cabo la exploración (se gastó más de un millón de dólares). España presentó documentación señalando que en ambos casos eran buques de la Armada en servicio en el momento del hundimiento y que en ningún momento había abandonado la propiedad. El Gobierno de los Estados Unidos intervino en defensa del cumplimiento del citado Tratado de Amistad y Relaciones Públicas con España de 1902, para defender la inmunidad soberana. La Corte de Apelación de Virginia negó la pretensión de Sea Hunt, señalando que no podía reconocer la propiedad de un barco de Estado a una empresa privada si no consta ningún indicio de abandono. Además, el propietario tiene derecho a rechazar un salvamento no solicitado y, por ende, a no pagar ningún premio por el rescate (E. S. N.).

### **Mejora la eficacia de las medidas contra la piratería en Somalia**

La Organización Marítima Internacional publica las estadísticas relativas a la piratería delante de las costas de Somalia y revela una mejoría de la situación durante 2011. En concreto, el número de buques y marineros cautivos se han reducido de 33 buques y 733 marineros en febrero de 2011 a 13 y 265, respectivamente, en diciembre de 2011. El número de ataques también se ha reducido desde el máximo de 45 en el mes de enero de 2011 a 14 en el mes de noviembre del mismo año. La proporción de ataques con éxito también se ha reducido, de un 20 por 100 en enero de 2011 al 7 por 100 en noviembre de 2011. La OMI lidera el proyecto «Piratería: orquestando una respuesta», que incluye presión a nivel político (fundamentalmente, a través del Consejo de Seguridad de la ONU), medidas destinadas a los navieros para prevenir la piratería y de liberación de los marineros rehenes (E. S. N.).

### **La Unión Europea renueva la operación «Atalanta» hasta diciembre de 2014**

El Consejo de la Unión Europea ha decidido el 23 de marzo de 2012 prorrogar la operación «Atalanta» por dos años más, hasta diciembre de 2014. Las principales funciones de la misión son la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos para entregarlos a las personas desplazadas en Somalia y la lucha contra la piratería delante de la costa de este país.

La decisión extiende el uso de la fuerza a un área de operaciones que incluye el territorio de la costa somalí, así como sus aguas territoriales e internas. Esto permitirá que la Operación «Atalanta» trabaje directamente con el Gobierno Federal de Tran-

sición y otras entidades de Somalia para luchar contra la piratería originada desde su área costera. De acuerdo con las resoluciones previas del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas, el gobierno de Somalia ha notificado al Secretario General de la ONU la oferta de la Unión Europea para esta nueva colaboración. Un presupuesto de 14,9 millones de euros se ha destinado a cubrir los gastos ordinarios de este nuevo mandato.

La operación «Atalanta» constituye la primera operación naval conjunta de la Unión Europea que se realiza en base a la Política Común de Seguridad y Defensa. El 8 de diciembre de 2008, el Consejo de la UE aprobó su decisión 918, por la que autorizaba la operación «Atalanta», con el propósito inicial de contribuir a la protección de los barcos del Programa Mundial de Alimentos que transportan ayuda humanitaria a Somalia. Se ha ampliado para luchar contra la piratería (E. S. N.).

### **La Unión Europea se adhiere como organización regional al Protocolo de 2002 del Convenio de Atenas de 1974**

Por primera vez en un tratado auspiciado por la OMI, el art. 19 del Protocolo de Atenas de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974 establece que las organizaciones regionales de integración económica que estén constituidas por Estados soberanos que les hayan transferido su competencia en ciertos asuntos que rige dicho Protocolo podrán firmarlo, previa formulación de la declaración mencionada en aquel artículo. La Unión Europea ha decidido adherirse al Protocolo y, en consecuencia, ha formulado dicha declaración mediante decisión de 12 de diciembre de 2011. La adhesión de la Unión Europea se realiza al Protocolo en bloque, con excepción de sus arts. 10 y 11, sobre límites de responsabilidad.

En la misma decisión se indica que la Unión había de depositar su instrumento de adhesión al Protocolo de Atenas a más tardar el 31 de diciembre de 2011. En las estadísticas de la OMI ya consta este instrumento de ratificación por parte de la Unión Europea. Asimismo, la decisión añade que los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para depositar sus instrumentos de ratificación al mismo en un plazo razonable y, en lo posible, no más tarde del 31 de diciembre de 2011. En las estadísticas de la OMI no constan todavía estas ratificaciones.

El Protocolo de 2002 entrará en vigor una vez lo hayan ratificado 10 Estados, lo que todavía no se ha producido. No obstante, el Reglamento UE 392/2009 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 23 de abril 2009, sobre responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidentes, dispone que las disposiciones relativas a las responsabilidades y seguro del Convenio de Atenas quedan incorporadas a este Reglamento y deben aplicarse a la Comunidad a partir del 31 de diciembre de 2012. Añade que el Reglamento debe ser vinculante íntegramente y aplicable directamente en todos los Estados miembros. Así puede verse que, aunque los Estados no hayan ratificado el Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas, sus disposiciones terminan siendo aplicables a través del Derecho comunitario derivado. Ello es así porque de acuerdo con el art. 100(2) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, es competencia del Consejo y del Parlamento Europeo decidir qué

medidas y disposiciones deben ser aplicables en materia de navegación marítima y aérea (E. S. N.).

### **Ratificación de España del Convenio OIT núm. 185 sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado) de 2003**

Este Convenio de la Organización Internacional del Trabajo entró en vigor de forma general el 9 de febrero de 2005. Para España, entró en vigor el 26 de noviembre de 2011, en virtud del Instrumento de ratificación de 3 de mayo de 2011. En el Preámbulo del Convenio se indica que los Estados son conscientes de que la gente del mar trabaja y vive en buques dedicados al comercio internacional, y de que el acceso a las instalaciones de tierra y el permiso para bajar a tierra son elementos decisivos para el bienestar general de la gente del mar y, en consecuencia, para el logro de una navegación más segura y de unos océanos más limpios. Con esta finalidad, el Convenio dispone que todo Estado miembro para el cual esté en vigor el mismo deberá expedir a todos sus nacionales que ejerzan la profesión de marino, y presenten la solicitud correspondiente, un documento de identidad de la gente de mar (arts. 2 y ss.) (E. S. N.).

### **Entrada en vigor en 2012 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros**

España se adhirió a este Convenio el 2 de febrero de 2009, que entrará en vigor de forma general y para España el próximo 29 de septiembre de 2012. En su virtud, los Estados parte se obligan a hacer efectivas las disposiciones del Convenio y de su Anexo, el cual será parte integrante del Convenio. Entre las medidas, se indica que los títulos del personal de buques pesqueros se expedirán de conformidad con las disposiciones del anexo del convenio (art. 7). Además, los buques pesqueros de un Estado parte podrán ser examinados por las autoridades de otro Estado parte para valorar el cumplimiento del convenio (art. 9). Se prevén también medidas de fomento de la cooperación técnica entre Estados parte (art. 10) (E. S. N.).

### **Normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros**

El Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional ha adoptado la Resolución MSC.287.87, sobre normas internacionales de construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros. Estas normas entrarán en vigor de forma general y para España el 1 de enero de 2012, al entrar en vigor la regla II.1/3.10 del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) de 1974.

La construcción basada en objetivos pretende garantizar que con un mantenimiento adecuado los buques sigan siendo seguros toda su vida útil. Entre las disposiciones, podemos destacar que los petroleros y graneleros han de ser proyectados para tener una vida útil no inferior a veinticinco años, deben ser construidos para aguantar las condiciones ambientales del Atlántico norte y se usarán materiales cuyo reciclaje sea posible, pero sin comprometer la seguridad (E. S. N.).

### **A estudio la escasa aceptación del Convenio sobre el embargo preventivo de buques de 1999 y del Convenio sobre privilegios e hipotecas marítimas de 1993**

El 14 de septiembre de 2011 entró en vigor el Convenio sobre el embargo preventivo de buques de 1999. Son parte solamente Albania, Argelia, Benin, Bulgaria, Dinamarca, Ecuador, Estonia, Finlandia, Letonia, Liberia, Noruega, Pakistán, España y Siria. En la reunión del Comité Marítimo Internacional que tuvo lugar en Oslo el 25 de septiembre de 2011, el Sr. Giorgio Berlingieri señaló que a pesar de la entrada en vigor, es conveniente investigar el porqué este convenio, así como del Convenio de 1993 sobre privilegios e hipotecas marítimas, han tenido tan escaso éxito. Se elaborará un cuestionario al efecto para que circule entre las asociaciones nacionales (E. S. N.).

### **EVENTOS (O. F. B.).**

**Les Journées d'études 2012 de l'Observatoire des Droits des Marins.** Lugar de celebración: Nantes. Días: 21 y 22 de junio de 2012. [www.obs-droits-marins.fr](http://www.obs-droits-marins.fr).

Durante la primera jornada se abordará la siguiente temática: «L'évolution des contrôles techniques et sociaux à bord des navires français et étrangers».

Durante la segunda jornada se analizará: «Les accidents du travail maritime, maladies professionnelles et risques d'inaptitude à la pêche et à la conchyliculture».

**VII European Colloquium on Maritime Law research:** «Contracts in Shipping: Flexibility, Foreseeability, reasonableness». Palermo, 27-28 de septiembre de 2012. [www.7ecmlr.org](http://www.7ecmlr.org).

### **ACTIVIDADES DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (O. F. B.).**

#### **RATIFICACIONES DE CONVENIOS Y RECOMENDACIONES**

**Convenio sobre trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo.**

Benin: ratificación el 13 de junio de 2011.