

*Revista de Derecho del Transporte*

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

*Rdt · 2013 · N.º 11*

 Marcial  
Pons



(art. 1); *b*) las fuentes jurídicas del contrato de transporte terrestre de mercancías (art. 2), destacando las normas de carácter imperativo y las de rango internacional; *c*) el margen para la autonomía privada en relación con la utilización de condiciones generales de la contratación, distintas a las aprobadas por la Administración (art. 3); *d*) el régimen de las reservas, y *e*) la regulación de las reclamaciones judiciales (art. 79).

El autor aprovecha la referencia al desarrollo de la autonomía privada a través de condiciones generales de la contratación para detenerse en el complejo tema de la naturaleza jurídica de las CGC aprobadas por la Administración mediante Orden ministerial y, por ende, en la injerencia del Derecho público en las relaciones jurídico-privadas en este tipo contractual. El autor concluye que tales CGC son auténticas normas jurídicas, si bien de carácter reglamentario, contradiciendo a la doctrina que afirma respecto de ellas su naturaleza contractual. Por otro lado, se destaca que la habilitación para que el Gobierno dicte una Orden ministerial por la que se aprueben nuevas CGC (disp. final 3.ª LCTTMC) no puede suponer una manifestación de la técnica de «deslegalización». Se aportan diversos argumentos al respecto.

A continuación, tras definir las reservas como declaraciones unilaterales de voluntad mediante las que el porteador o el consignatario, u otras personas en su nombre, ponen de manifiesto ciertas circunstancias relativas a las mercancías que el cargador o remitente necesita transportar, se aborda al detalle su régimen jurídico: sujetos que pueden realizarlas, requisitos formales, contenido, momento en que el que se pueden realizar, así como sus efectos jurídicos.

La última cuestión que trata el autor es la regulación que el art. 79 LCTTMC dedica a las acciones judiciales, con detenimiento en los aspectos procesales de la jurisdicción competente y los plazos de prescripción (S. S. S.).

## TRANSPORTE MARÍTIMO\*

**SUMARIO:** A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Seguridad marítima. 2. Seguridad marítima y protección del medio marino. 3. Transporte marítimo. II. Comunitaria: 1. Normas legales. 2. Otros documentos.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Transporte marítimo. 2. Laboral marítimo: a) Tribunal Supremo, b) Tribunales Superiores de Justicia.—D. CONVENIOS E INSTRUMENTOS INTERNACIONALES: I. Organización Internacional del Trabajo: 1. Ratificaciones de Convenios y Recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo.

### A. NOTICIAS

#### Entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006

El 20 de agosto de 2013 entrará en vigor de forma general y para España el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, elaborado bajo los auspicios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). El instrumento de ratificación de España se ha publicado en el *Boletín Oficial del Estado*, núm. 19, de 22 de enero de 2013.

La finalidad del Convenio sobre el trabajo marítimo, hecho en Ginebra el 7 de febrero de 2006, es elaborar un instrumento único y coherente que recoja en lo posible todas las normas actualizadas contenidas en los convenios y recomendaciones internacionales sobre el trabajo marítimo vigentes, así como los principios fundamentales que figuran en otros convenios internacionales del trabajo.

Todo miembro que ratifique el presente Convenio se compromete a dar pleno efecto a sus disposiciones de la manera prevista en el art. VI para garantizar el derecho de toda la gente de mar a un empleo decente (art. I). El preámbulo del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 recuerda que el art. 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 define los deberes y obligaciones de los Estados del pabellón en relación, entre otras cosas, con las condiciones de trabajo, la dotación y las cuestiones sociales en los buques que enarbolan su pabellón.

En el momento de la entrada en vigor de este Convenio, se considerarán denunciados por España los Convenios previstos en su art. X: Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7); Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (núm. 8); Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (núm. 9); Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16); Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22); Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (núm. 23); Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales,

\* Coordinan esta sección: M. ALBA FERNÁNDEZ (M. A. F.) y F. J. ARIAS VARONA (F. J. A. V.).  
Colaboran en este número: O. FOTINOPOULOU BASURKO (O. F. B.), E. SIERRA NOGUERO (E. S. N.), M.ª E. TEJEIRO LILLO (M. E. T. L.), M. ZUBIRI SALINAS (M. Z. S.) e I. ZURUTUZA ARIGITA (I. Z. A.).

1936 (núm. 53); Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936 (núm. 54); Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55); Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56); Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936 (núm. 57); Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58); Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (núm. 68); Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (núm. 69); Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70); Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946 (núm. 72); Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73); Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74); Convenio sobre el alojamiento de la tripulación, 1946 (núm. 75); Convenio sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946 (núm. 76); Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (núm. 91); Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92); Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1949 (núm. 93); Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 (núm. 109); Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133); Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134); Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145); Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976 (núm. 146); Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147); Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147); Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163); Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164); Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165); Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166); Convenio sobre la inspección del trabajo (gente de mar), 1996 (núm. 178); Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179); y, Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

Según las estadísticas publicadas por la OIT, a 22 de marzo de 2013, 35 Estados miembros de esta organización internacional han ratificado el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006. El porcentaje del arqueo bruto de la flota mercante mundial alcanza el 68,8 por 100. Entre los países firmantes, se encuentran Liberia y Panamá, los cuales como es sabido abanderan un alto porcentaje de buques mercantes (*E. S. N.*).

### **Entrada en vigor del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros de 1995 (STCW-F)**

El 29 de septiembre de 2012 entró en vigor el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros de 1995 (STCW-F). El instrumento de adhesión de España se publicó en el *Boletín Oficial del Estado*, núm. 65, de 16 de marzo de 2012.

De acuerdo con los datos publicados por la Organización Marítima Internacional (OMI), en marzo de 2013, son partes contratantes los siguientes Estados: Canadá, Dinamarca, Islandia, Kiribati, Namibia, Letonia, Lituania, Mauritania, Marruecos, Noruega, Palau, Rusia, Sierra Leona y España. Según su preámbulo, los Estados parte desean promover la seguridad de la vida humana y los bienes en el mar, y la protección del medio marino, estableciendo de común acuerdo normas internacionales de formación, titulación y guardia para el personal enrolado en los buques pesqueros.

El Convenio se aplica al personal que preste servicio a bordo de buques pesqueros de navegación marítima con derecho a enarbolar el pabellón de un Estado parte (art. 3). Cada Estado parte se obliga a facilitar al Secretario General de la OMI un informe de las medidas que haya adoptado para dar plena efectividad a las disposiciones del presente Convenio, incluido un modelo de los títulos que expida de conformidad con los anexos del mismo; y cualquier otra información estipulada en su regla I/5 (arts. 4 y 6) (*E. S. N.*).

### **Enmiendas en el Convenio MARPOL para mejorar la eficiencia energética del transporte internacional**

La Organización Marítima Internacional publica la noticia de la entrada en vigor de las enmiendas a la Convención Internacional para la prevención de la contaminación por los buques (MARPOL). Fueron adoptadas en julio de 2011 y han entrado en vigor el 1 de enero de 2013.

Las enmiendas añaden un nuevo capítulo 4 sobre eficiencia energética de los buques al Anexo VI del MARPOL, con la finalidad de imponer obligatoriamente el denominado «Energy Efficiency Design Index» (EEDI) para los nuevos buques. Éste deja la elección de las tecnologías a utilizar en un buque a los diseñadores y constructores del buque, siempre y cuando se cumpla el nivel de eficiencia energética exigido legalmente.

Las enmiendas al Anexo VI del MARPOL también imponen obligatoriamente el llamado «Ship Energy Efficiency Management Plan» (SEEMP) para todo tipo de buques. En virtud del mismo, se fija un mecanismo para los operadores con el objetivo de mejorar la eficiencia energética de sus buques. Estos deberán llevar a bordo el específico plan dispuesto al efecto. Otras enmiendas al Anexo VI añaden nuevas definiciones y los requisitos para inspección y certificación, incluyendo el modelo del Certificado de Eficiencia Energética Internacional.

Estas reglas se aplican a todos los buques de 400 o más toneladas de arqueo bruto. No obstante, de conformidad con la regla 19, la Administración Pública puede liberar del cumplimiento de los requisitos a los nuevos buques hasta un máximo de cuatro años (*E. S. N.*).

### **Enmiendas en el Convenio SOLAS para prevenir accidentes durante la operación de puesta a flote de botes salvavidas**

De acuerdo con la noticia publicada por la OMI, las enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), adoptadas



en 2011, añaden un nuevo párrafo 5.º a la regla III/1. Estas enmiendas al Convenio SOLAS entraron en vigor el 1 de enero de 2013.

Los mecanismos para soltar los botes salvavidas a bordo que no cumplan los requisitos del nuevo Código sobre dispositivos de salvamento de vidas (LSA) deben ser reemplazados no más tarde de su primera entrada en dique seco después del 1 de julio de 2014 y, en todo caso, no más tarde del 1 de julio de 2019.

La OMI indica que esta nueva regulación supone la revisión y posible sustitución de un gran número de los ganchos que sujetan los botes salvavidas. Varios accidentes de los que se ha dado noticia ponen en evidencia los riesgos vinculados a esta operación. Por ejemplo, el 11 de agosto de 2008, tres trabajadores fallecieron en Estambul mientras probaban un bote salvavidas y otros 16 resultaron heridos. Cuando se estaba bajando el bote de su buque, las cuerdas se rompieron y los trabajadores cayeron en picado al agua (intervención del Sr. Harald Ettl del PSE en el Parlamento europeo el 22 de septiembre de 2008).

Más recientemente, en febrero de 2013, cinco tripulantes del crucero Thomson Majesty murieron al caer al mar un bote salvavidas en unas maniobras rutinarias en el puerto de Santa Cruz de La Palma. El accidente se produjo al romperse uno de los dos cables de la embarcación de auxilio (diario *publico.es*, edición de 10 de febrero de 2013) (E. S. N.).

### La Agencia Europea de Seguridad Marítima controlará también la contaminación marítima procedente de instalaciones de petróleo y gas

El Reglamento (CE) 1406/2002, que crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), dispone que ésta debe prestar asistencia técnica a los Estados miembros y a la Comisión. Dicha asistencia incluirá servicios como el sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet), el servicio de control de vertidos de hidrocarburos en aguas europeas (CleanSeaNet), el centro de datos de la Unión Europea de identificación y seguimiento a gran distancia de buques (Centro UE de Datos LRIT) y el sistema para la aplicación del control por Estado del puerto de la UE (Thetis) (Exposición de motivos del Reglamento UE 100/2013, punto 14).

El Reglamento (UE) 100/2013, de 15 de enero, ha modificado el Reglamento (CE) 1406/2002, para entre otros aspectos ampliar las funciones de la EMSA también al control de la contaminación marítima procedente de instalaciones de petróleo y gas. Su Exposición de motivos indica que varios acontecimientos recientes han puesto de manifiesto el riesgo de las actividades de exploración y producción de petróleo y gas en alta mar, tanto para el transporte marítimo como para el medio marino. No cita ningún caso en concreto, si bien el desastre medioambiental causado por la plataforma petrolífera «Deepwater Horizon» en el Golfo de México, constituye el precedente más inmediato de este tipo de contaminación marítima.

Antes de la reforma operada por el Reglamento (UE) 1200/2003, previa solicitud del Estado afectado, la EMSA facilitaba a los Estados miembros información deta-

llada sobre los posibles casos de contaminación *procedente de buques* mediante el denominado CleanSeaNet para que estos pudiesen asumir sus responsabilidades de conformidad con la Directiva 2005/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones. En particular, el CleanSeaNet es utilizado para proporcionar la prueba fotográfica de vertidos de hidrocarburos procedentes de buques. Con la modificación legislativa, también a solicitud del Estado afectado, la EMSA prestará *adicionalmente* este servicio para detectar y registrar los vertidos de hidrocarburos causados por las actividades de exploración y producción de petróleo y de gas en alta mar, sin causar ningún efecto perjudicial al servicio prestado por el transporte marítimo.

De conformidad con el boletín de marzo de la propia EMSA, el Reglamento (UE) 100/2013 también trata sobre el procedimiento de nombramiento del director ejecutivo de EMSA; sobre la función de la agencia de asistir a la Comisión Europea y de facilitar la cooperación entre la Comisión y los Estados miembros; y, sobre las tareas secundarias que podrían ser asignadas a la EMSA bajo ciertas condiciones con la finalidad de utilizar su experiencia y herramientas para otras actividades de la Unión Europea en relación con la política comunitaria de transporte marítimo. Entre estas tareas secundarias, el Reglamento (UE) 100/2013 contempla que la EMSA pueda facilitar a la Comisión Europea información pertinente en relación con las sociedades de clasificación de buques destinados a navegación interior, logrando así una mayor eficiencia [art. 2.bis.2.f)] (E. S. N.).

### Versión de 2013 del «International Group Agreement» del Grupo Internacional de Clubes P&I

El contrato multilateral «International Group Agreement» (IGA) constituye uno de los pilares de la colaboración de los clubes P&I integrados en el denominado Grupo Internacional de Clubes P&I. Es un «pool» o unión contractual de empresas competidoras a través de la cual los clubes P&I contratantes mutualizan parte de sus riesgos (con derecho a recuperar una parte de lo abonado a su asegurado de los otros clubes P&I miembros). A través del Grupo Internacional, los clubes P&I parte también contratan un reaseguro colectivo que cubre hasta cantidades propias de una catástrofe marítima (alrededor de 3.000 millones de dólares por siniestro, salvo para buques petroleros).

El 16 de diciembre de 1985, la Comisión Europea adoptó la decisión de conceder una exención decenal al IGA 1985 con respecto al derecho de la competencia europea. El 12 de abril de 1999, la Comisión Europea eximió al IGA 1999 por un nuevo plazo de diez años. En 2007, los contratantes introdujeron algunas modificaciones para quitar las reglas específicas para buques tanque (IGA 2008). La Comisión mantiene que este «pool» de clubes P&I contribuye al progreso económico y a la protección del sector naviero, consumidores y terceros, pues garantiza la existencia en el mercado de unos seguros de responsabilidad civil naviera de una cobertura y suma asegurada que un club P&I no podría por sí solo suministrar.

La Comisión Europea revisó los acuerdos entre las partes a la terminación de la segunda exención decenal, cerrando la investigación en julio de 2012. El nuevo IGA 2013 introduce las modificaciones acordadas entre los clubes P&I contratantes tras concluir la Comisión su investigación (punto 10 del preámbulo del IGA 2013).

El IGA 2013 mantiene sustancialmente el mismo contenido que el IGA 2008, con algunas diferencias. En primer lugar, el IGA 2013 añade una nueva disposición en materia de cambio de club P&I de buques ya asegurados por alguno de los clubes P&I del Grupo Internacional. En concreto, prevé la posibilidad del operador de buques que ya está asegurado en un club P&I miembro del Grupo Internacional de consultar a una comisión de éste si la cuota que paga es irrazonablemente alta. Si la comisión así lo confirma, otro club P&I del Grupo Internacional que asegure a continuación al mismo operador puede aplicar su propia cuota y no ser sancionado con la reducción de los beneficios derivados del *pooling* entre clubes. En cambio, si la comisión considera que la cuota pagada no es irrazonablemente alta, el nuevo club P&I que asegure al mismo operador deberá aplicar la misma cuota al buque o buques del mismo operador que venía aplicando el anterior club P&I (nuevas cláusulas 3.7 y 3.8 IGA 2013).

En segundo lugar, a la hora de determinar si la cuota de seguro P&I de un operador es irrazonablemente baja o alta, el Comité del Grupo Internacional de clubes P&I tendrá en cuenta, entre otros criterios, la relación de siniestros actuales e históricos del operador y el tipo de buque, su empleo comercial, tripulación y bandera y el coste de las reclamaciones que pueden ser razonablemente atribuibles a este tipo de buque conforme a las estadísticas y otra información adecuada [nueva cláusula 6.2.a) IGA 2013].

En tercer lugar, especial atención dedica el IGA 2013 a desarrollar el concepto y contenido de la cuota de exención («*release call*»). Ésta tiene el efecto de liberar a un operador de pagar una cuota adicional por cada uno de los años en que estuvo asegurado en un club P&I del Grupo Internacional. El Consejo de Administración o un comité del club P&I afectado debe cuantificar el importe de esta cuota. Para ello, el IGA 2013 le impone tener en cuenta la información objetiva actuarial relativa al riesgo de insuficiencia de cuotas; al riesgo de insuficiencia de reservas; al acaecimiento de un riesgo catastrófico; al riesgo de que el club sufra pérdidas de liquidez, en inversiones o vinculadas a las monedas; al riesgo de quiebra de un operador, un depositario de fondos, un reasegurador u otro club P&I parte del «*Pooling Agreement*»; y, a riesgos operacionales del propio funcionamiento del club (nueva cláusula 8.1 IGA 2013).

El texto completo del IGA 2013 está disponible públicamente en la página web del Grupo Internacional de Clubes P&I (*igpandi.org*). En cambio, el contrato de constitución del Grupo Internacional y el «*Pooling Agreement*» no están a disposición del público (E. S. N.).

## B. LEGISLACIÓN

### I. NACIONAL

#### 1. Seguridad marítima

**Enmiendas de 2011 al Código Internacional de dispositivos de salvamento (código IDS) adoptadas en Londres el 20 de mayo de 2011 mediante Resolución MSC.320 (89) (BOE núm. 15, de 17 de enero de 2013).**

Las Enmiendas al Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS) se adoptan el 20 de mayo de 2011. En su Anexo se contienen, a través de la incorporación de estas enmiendas, prescripciones que afectan a su Capítulo IV «Embarcaciones de supervivencia» y que entraron en vigor de forma general y para España, en particular, el 1 de enero de 2013 (M. E. T. L.).

**Enmiendas de 2011 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, Enmendado, adoptadas en Londres el 20 de mayo de 2011 mediante Resolución MSC.3 17(89) (BOE núm. 292, de 5 de diciembre de 2012).**

Las Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar se adoptan el 20 de mayo de 2011. En su Anexo se contienen, a través de la incorporación de estas enmiendas, prescripciones conectadas con su Capítulo III «Dispositivos y medios de salvamento» y, en concreto, vinculadas al ámbito de aplicación de las prescripciones que afectan a todos los buques en la primera entrada programada en dique seco que tenga lugar más allá del 1 de julio de 2014. Las enmiendas entraron en vigor de forma general y para España, en particular, el 1 de enero de 2013 (M. E. T. L.).

**Orden FOM/2106/2012, de 24 de septiembre, por la que se actualizan las condiciones técnicas del Anexo A del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE (BOE núm. 240, de 5 de octubre de 2012).**

El Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, tiene por objeto incorporar la Directiva 96/98/CE y regular los requisitos que han de reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques. La Directiva 96/98/CE, cuya última modificación se lleva a cabo con la Directiva 2011/75/UE, de la Comisión, de 2 de septiembre, sustituye su contenido para adaptarlo a las enmiendas aprobadas, tanto a nivel de convenios internacionales como normas elaboradas por organismos de normalización. Mediante la presente Orden de 24 de septiembre se incorpora, al ordenamiento interno, la citada Directiva y se modifica su Anexo A y a la vez se deroga la Orden de 21 de junio de 2011 que actualizaba las condiciones técnicas del presente Real Decreto.

De su contenido destacamos que los equipos marinos ya fabricados podrán comercializarse y ser instalados a bordo de los buques españoles hasta el año 2014 (M. E. T. L.).