

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2014 · N.º 14

 Marcial
Pons



INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAHIA
Itzaia Antzinaritza Eskola
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLÍTICA TERRITORIAL
Escuela de Administración Marítima

expresamente previsto en la normativa sectorial germana). Respecto de la primera cuestión, Thume considera ajustada la tesis acogida por la jurisprudencia alemana en el sentido de que, sobre todo en los transportes internacionales, el transbordo forma parte generalmente del tramo principal (antecedente o posterior) y no convierte el transporte en multimodal, si bien las soluciones legales no son siempre coincidentes para los distintos modos de transporte. Mayores dudas suscita la segunda pues, aunque no se cuestiona que el empresario que efectúa el transbordo responde frente al porteador contractual conforme al acuerdo alcanzado entre ambos, la admisibilidad de una acción directa del cargador o destinatario contra aquél depende del supuesto concreto. El estudio finaliza con una breve referencia a aquellos supuestos en que el transbordo es efectuado por un *Spediteur* o *freight forwarder* (A. P.).

BAUMANN, W., «Darlegungslast und Recherchepflicht im Transportrecht» («Carga de la prueba y deber de investigar en el Derecho del transporte»), *Transportrecht*, Hamburg, ISSN 0174-559X, año 37, núm. 5, mayo de 2014, pp. 187-193.

El § 435 del Código de Comercio alemán permite, de forma similar a como ocurre en el art. 62 de la Ley 15/2009, la superación de las limitaciones cuantitativas a la responsabilidad del transportista cuando éste ha actuado, bien con dolo, bien con temeridad y consciencia de que probablemente se causaría un daño. Uno de los principales problemas que suscita la norma es la prueba de los elementos subjetivos del tipo: mientras que la carga de demostrar la existencia de alguna de las causas que liberan al transportista de su responsabilidad pesa sobre éste, la prueba de las circunstancias que permitan apreciar la concurrencia de dolo o temeridad corresponde realizarla, por regla general, al perjudicado. Una prueba que, en muchas ocasiones, le será imposible por desconocer los pormenores de la organización empresarial del transportista y las circunstancias que rodearon la producción del siniestro. En su breve estudio, Baumann analiza la evolución de la jurisprudencia de la Corte Federal (*Bundesgerichtshof*) sobre esta cuestión, que opera una suerte de inversión de la carga probatoria (*sekundäre Darlegungslast*) cuando el perjudicado alega (aportando algún dato probatorio) que el daño es debido, con cierta probabilidad, a dolo o temeridad del porteador y que sólo éste puede suministrar los datos necesarios para esclarecer la cuestión. En aquellos supuestos en que el transportista no puede ofrecer dato alguno al respecto suele concluirse que existe una deficiente organización empresarial (*Organisationsverschulden*, p. ej., porque no se realizan controles en las entradas y salidas de los almacenes) y se declara la responsabilidad ilimitada de aquél. Pensada inicialmente para los supuestos de pérdida de bultos, la jurisprudencia más reciente aplica dicha solución también, *mutatis mutandi*, a los casos de avería de la carga. Especial atención presta Baumann a aquellos supuestos en que se declara la superación de las limitaciones cuantitativas en atención al hecho de que el porteador, aun conociendo la existencia del siniestro, no ha investigado sus causas. Y es que, en la medida en que la inversión de la carga de la prueba es un remedio procesal que no es susceptible de crear una obligación (la de investigar) en un momento en que aún no existe procedimiento judicial alguno, su fundamento ha de buscarse en el Derecho material, concretamente, en las normas sobre el contrato de mandato (A. P.).

TRANSPORTE MARÍTIMO *

SUMARIO: A. NOTICIAS.—B. LEGISLACIÓN: I. Nacional: 1. Navegación marítima: a) Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (*BOE* núm. 180, de 25 de julio de 2014); a') Aspectos de Derecho público en la Ley de Navegación Marítima. b') Aspectos de Derecho privado en la Ley de Navegación Marítima. c') Los aspectos laborales de la Ley de Navegación Marítima. b) Otras normas. 2. Puertos de interés general. Infraestructuras. 3. Seguridad marítima y protección del medio marino. II. Comunitaria: 1. Normas legales: a) Seguridad marítima. b) Protección del medio marino. c) Transporte marítimo. d) Laboral marítimo. III. Extranjera. IV. Convenios e instrumentos internacionales: 1. Organización Internacional del Trabajo.—C. JURISPRUDENCIA: I. Reseñas de jurisprudencia: 1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea: a) Transporte marítimo. b) Laboral marítimo. 2. Tribunal Supremo: a) Servicios portuarios. 3. Tribunales Superiores de Justicia: a) Laboral marítimo. II. Comentarios de jurisprudencia: 1. «La responsabilidad del transitario como porteador contractual por los daños causados a la mercancía en un supuesto de transporte marítimo internacional en régimen de conocimiento de embarque [Juzgado de lo Mercantil núm. 6 de Madrid —Sentencia de 16 de septiembre de 2014 (JUR 2014/238841)]», por Iñaki ZURUTUZA ARIGITA.—D. RECENSIONES Y BIBLIOGRAFÍA: I. Recensiones: 1. BALLESTER PASTOR, Inmaculada, *La relación laboral especial de los estibadores portuarios*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2014, 164 pp., ISBN: 978-84-9053-556-1, por Inmaculada ANTEQUINO EDO. II. Bibliografía.

CONTENT: A. NEWS.—B. LEGISLATION: I. Domestic legislation: 1. Navigation at sea: a) Act Nr. 14/2014, of 24 July, on Navigation at Sea. a') Issues of public law at the Act on Navigation at Sea. b') Issues of private law at the Act on Navigation at Sea. c') Issues of labour law at the Act on Navigation at Sea. b) Other rules. 2. Ports of general interest. Infrastructures. 3. Marine safety and protection of the marine environment. II. European Union: 1. Legal rules: a) Marine safety. b) Protection of the marine environment. c) Maritime transport. d) Maritime labour law. III. Foreign legislation. IV. Conventions and international instruments: 1. International Labour Organization.—C. COURT DECISIONS: I. Reviews of court decisions: 1. Court of Justice of the European Union: a) Maritime transport. b) Maritime labour law. 2. Supreme Court: a) Port services. 3. High Courts of Justice: a) Maritime labour law. II. Commentaries on court decisions: 1. «La responsabilidad del transitario como porteador contractual por los daños causados a la mercancía en un supuesto de transporte marítimo internacional en régimen de conocimiento de embarque [Juzgado de lo Mercantil núm. 6 de Madrid —Sentencia de 16 de septiembre de 2014 (JUR 2014/238841)]», by Iñaki ZURUTUZA ARIGITA.—D. BOOK REVIEWS AND BIBLIOGRAPHY: I. Book reviews: 1. BALLESTER PASTOR, Inmaculada, *La relación laboral especial de los estibadores portuarios*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2014, 164 pp., ISBN: 978-84-9053-556-1, by Inmaculada ANTEQUINO EDO. II. Bibliography.

A. NOTICIAS

El Convenio Internacional sobre Remoción de Buques entrará en vigor en 2015

IMO-News, la revista oficial de la Organización Marítima Internacional (OMI) informa de la próxima entrada en vigor del Convenio internacional sobre remoción de buques, adoptado en Nairobi (Kenia) el 18 de mayo de 2007 (en adelante, Convenio de Nairobi).

* Coordinan esta sección: M. ALBA FERNÁNDEZ (M. A. F., *Universidad Carlos III*) y F. J. ARIAS VARONA (F. J. A. V., *Universidad Rey Juan Carlos*).

Colaboran en esta sección: O. FOTINOPOULOU BASURKO (O. F. B., *Universidad del País Vasco*), E. SIERRA NOGUERO (E. S. N., *Universitat Autònoma de Barcelona*), M.º E. TEJERO LILLO (M. E. T. L., *Universidad de Cádiz*), I. ZURUTUZA ARIGITA (I. Z. A., *Universidad Pública de Navarra*), T. ARROYO VENDRELL (T. A. V., *Universidad Carlos II de Madrid*) y J. P. RODRÍGUEZ DELGADO (J. P. R. D., *Universidad Carlos III de Madrid*).

El Convenio de Nairobi entrará en vigor el próximo 14 de abril de 2015, un año después de que un décimo Estado (Dinamarca) haya depositado el instrumento de ratificación, y se active así el periodo anual previsto en el Convenio para su implementación.

De acuerdo con la información suministrada por las estadísticas de ratificaciones de OMI, en octubre de 2014, ya son 11 los Estados parte del Convenio de Nairobi: Alemania, Bulgaria, Congo, Dinamarca, India, Irán, Malasia, Marruecos, Nigeria, Palaos y el Reino Unido.

El preámbulo del Convenio de Nairobi indica que los Estados parte son conscientes de que los pecios no extraídos pueden constituir un peligro para la navegación marina y el medioambiente. Además, reconocen los beneficios de la uniformidad de los regímenes jurídicos sobre responsabilidad por la remoción de pecios peligrosos.

El Convenio de Nairobi entiende por pecio («*wreck*»): un buque hundido o encallado; una parte del mismo, incluyendo cualquier objeto que esté o ha estado a bordo; cualquier objeto perdido en el mar por un buque y que esté encallado, hundido o a la deriva; un buque a punto de hundirse o encallar, o es razonable que así ocurra, si no se han tomado medidas efectivas para asistir a dicho buque o a cualquier otra propiedad (art. 1.5).

El ámbito general de aplicación geográfica del Convenio de Nairobi es la zona económica exclusiva del Estado parte del Convenio o, faltando dicha delimitación, la zona de no más de 200 millas náuticas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (art. 1.1.). Se aplicará a los pecios que se encuentren en esta zona (art. 3.1). Además, el Estado parte puede declarar expresamente, al depositar el instrumento de ratificación o posteriormente, su voluntad de aplicar el Convenio también a su territorio, incluido el mar territorial (art. 3.2).

El Convenio de Nairobi no restringe, pues, su ámbito de aplicación a buques que enarboles la bandera de alguno de los Estados parte.

En cuanto a la operativa dispuesta en el Convenio de Nairobi, su art. 5 reconoce al Estado parte el derecho a requerir al capitán y al operador del buque que enarbole su nacionalidad para que informen sin retraso al Estado parte afectado del accidente marítimo del cual ha resultado un naufragio. El capitán y el operador deben informar también del nombre y principal lugar de negocios del propietario registral, así como suministrar cualquier otra información necesaria para que el Estado afectado valore la existencia de peligro según varios criterios previstos en el art. 6 del Convenio de Nairobi. Entre otros, son el tipo, el tamaño y la construcción del pecio, la profundidad marina, las mareas, las condiciones meteorológicas, cercanía de áreas marítimas sensibles, proximidad a rutas o tráfico marítimos.

Si el Estado afectado considera que el pecio constituye un peligro, entonces deberá informar urgentemente a los marineros y a otros eventuales Estados afectados (art. 7). Procederá también a marcar el pecio (art. 8).

A continuación, el Estado afectado informará al Estado de bandera y al propietario registral sobre las posibles medidas a adoptar. Se prevé también la consulta sobre la adecuación de tales medidas con el Estado de bandera y con otros eventuales Estados afectados sobre las medidas a adoptar.

Corresponde al propietario registral la remoción del pecio que constituya un peligro (art. 9.2). El propietario registral puede contratar a un salvador profesional o a otra persona para proceder a la remoción en su nombre. Antes de que tales operaciones se inicien, el Estado afectado puede imponer condiciones para la remoción, con la finalidad de asegurar que tal operación es coherente con las exigencias de seguridad y protección del medio ambiente (art. 9.4). También puede intervenir durante la operación ya iniciada si lo considera necesario para preservar la seguridad y el medioambiente marino (art. 9.5).

El Convenio de Nairobi autoriza al Estado afectado a proceder a la remoción del buque cuando el propietario registral, previamente informado, no haya procedido a su ejecución en el plazo dado por el Estado afectado. También tiene esta facultad cuando el propietario registral no haya podido ser contactado (art. 9.7).

Cuando sea preceptiva la acción inmediata en atención a las circunstancias, el Estado afectado podrá adoptar las medidas adecuadas, bastando haber informado al Estado de bandera y al propietario registral (art. 9.8).

El propietario registral del buque es responsable del pago de los costes de localización, marcado y remoción del pecio, salvo que pruebe que el accidente es el resultado de un acto de guerra, de un fenómeno natural excepcional, inevitable e irresistible, de un acto u omisión realizados con la intención de causar daño, o de la negligencia de la autoridad competente en el mantenimiento de las luces y otras ayudas a la navegación (art. 10.1).

Los propietarios registrales están obligados a acreditar la existencia de un seguro u otra garantía financiera que cubra los costes de la remoción de buques (arts. 9.3 y 12). Además, los Estados parte tienen reconocida por el Convenio de Nairobi una acción directa contra los aseguradores.

La remoción de buques y sus costes económicos es una de las coberturas usuales de los contratos de seguros de protección e indemnización ofrecidos por los Clubes P&I integrados en el Grupo Internacional de Clubes P&I (E. S. N.).

Resultados del Código de Conducta de Djibouti contra la Piratería Marítima en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén

IMO-News informa de la reunión de alto nivel de 30 de mayo de 2014, en Londres, para tratar sobre el Código de Conducta relativo a la represión de la piratería y el robo a mano armada contra buques en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén, firmado en enero de 2009. Es conocido por su forma abreviada, «Código de Conducta de Djibouti».

La reunión contó con la participación de más de 80 delegados, incluyendo ministros y oficiales de los Estados parte del citado Código de Conducta, así como representantes de Estados donantes y organizaciones internacionales, como la Unión Europea y la OTAN, entre otras.

El primer resultado del Código de Conducta de Djibouti se refiere a la formación y entrenamiento de más de 700 personas en materias tales como el intercambio

de información, las obligaciones de la guardia costera, la formación operacional y las bases legales. Esta formación se ha venido impartiendo desde 2011, pero hasta ahora no se contaba con un establecimiento específico para tal fin. La OMI ha contribuido con más de 2,5 millones de dólares, obtenidos del «Fondo del Código Djibouti», para la apertura, prevista en septiembre de 2014, del Centro Regional de Entrenamiento de Djibouti.

La OMI también ha asesorado a los Estados parte del Código de Conducta de Djibouti en la adecuación de su legislación interna para facilitar el arresto y la investigación criminal de los sospechosos de piratería marítima y robo a mano armada.

Igualmente, se han establecidos centros de intercambio de información en Sana'a, Mombasa y Dar es Salaam, con conexiones a cada uno de los Estados parte, y con las armadas presentes en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén (E. S. N.).

Enmiendas del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar

El 1 de julio de 2014, informa *IMO-News*, entraron en vigor las nuevas enmiendas del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), adoptadas en 2012.

Entre las enmiendas destacan las dirigidas a los grandes buques de pasajeros en los que es necesario garantizar, en caso de incidente, el rescate de personas en el agua y en botes salvavidas. La finalidad es mejorar la seguridad humana en el mar y también dotar de apoyo a los coordinadores del rescate en aquellos casos en que los medios de rescate son insuficientes y el acceso de helicópteros y otros medios especiales está limitado. El buque deberá tener en cuenta los planes y procedimientos para la recuperación de personas en el agua. Los buques construidos antes del 1 de julio de 2014 deberán cumplir con estas nuevas exigencias en la primera revisión del equipo de seguridad. El Comité de Seguridad Marítima de la OMI aprobó una resolución en 2012, invitando a los Estados a determinar si estas exigencias deben aplicarse a aquellos buques a los que no se aplica el Convenio SOLAS.

Otras modificaciones del Convenio SOLAS, también en vigor desde el 1 de julio de 2014, hacen referencia a la reducción del ruido a bordo, a la comunicación de incendios a bordo, a formación de personal a bordo, a la protección de vehículos en buques ro-ro, a los documentos a bordo y a la seguridad de los contenedores (E. S. N.).

La Unión Europea autoriza a los Estados miembros a ser parte del Acuerdo de Ciudad del Cabo sobre Seguridad de Buques Pesqueros

La OMI promovió el Acuerdo de Ciudad del Cabo con la finalidad de aprobar las normas más rigurosas posible en materia de seguridad de los buques pesqueros, firmado el 11 de octubre de 2012.

En el marco de la Unión Europea, la Decisión 2014/195/UE, del Consejo, de 17 de febrero, autoriza a los Estados miembros a firmar, ratificar o adherirse al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la aplicación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977. Esta Decisión se enmarca, según su Preámbulo, en que las disposiciones del Acuerdo entran en el ámbito de competencia exclusiva de la Unión en relación con la seguridad de los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros. Sin embargo, la Unión Europea no puede convertirse en parte en el Acuerdo, ya que sólo pueden serlo los Estados. A día de hoy, en octubre de 2014, el Protocolo de Torremolinos de 1993 no ha entrado en vigor, ya que no se han cumplido los requisitos mínimos de ratificación (E. S. N.).

Nuevas normas europeas sobre la conformidad de equipos marinos a bordo

La Directiva 2014/90/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio, sobre equipos marinos, deroga la anterior Directiva 96/98/CE del Consejo. Los tratados en materia de seguridad marítima requieren que los Estados de bandera del buque aseguren que el equipo a bordo satisface ciertos requisitos de seguridad en su diseño, construcción y rendimiento, al tiempo que emiten la respectiva documentación certificativa.

Varios organismos internacionales, entre ellos, la OMI, así como organizaciones europeas de normalización, han aprobado normativa de rendimiento y ensayo para determinadas clases de equipos marinos. No obstante, la normativa internacional permite una flexibilidad en su ejecución a favor de los Estados de bandera. Esta falta de uniformización provoca la existencia de diversos niveles de seguridad en los productos certificados por las autoridades nacionales competentes como conformes para cumplir con dicha normativa internacional. Ello tiene un efecto directo en el correcto desarrollo del mercado interior, pues los Estados de la Unión Europea son remisos a permitir que a bordo de los buques de su bandera sean instalados equipos que hayan sido certificados en otro Estado miembro sin comprobación complementaria.

La uniformización europea pretende solucionar estas cuestiones. La derogada Directiva 96/98/CE, del Consejo, fijaba normas uniformes con el objetivo de suprimir las divergencias en la ejecución de las normas internacionales a través de varios requisitos identificados con claridad, así como mediante procedimientos uniformes de certificación. La nueva Directiva pone en evidencia que, como los equipos marinos de los buques son instalados a bordo cuando se construyen o reparan, la supervisión del mercado es sumamente complicada, pues no pueden llevarse a cabo eficaces controles fronterizos.

La nueva Directiva pretende establecer claridad en las obligaciones de los Estados miembros. En concreto, los Estados de pabellón se asegurarán de que únicamente sean instalados equipos con la conformidad y de la emisión, aprobación o renovación de los certificados de los buques. Los Estados miembros serán apoyados por la Comisión mediante sistemas de información a su disposición para evaluar, notificar y supervisar la acción de los organismos autorizados para evaluar la conformidad;

para intercambiar información sobre los equipos marinos aprobados, así como sobre las solicitudes retiradas o rechazadas e insuficiencias de los equipos (E. S. N.).

Nuevo régimen sancionador europeo para organizaciones de inspección y reconocimiento de buques

El Reglamento (UE) núm. 788/2014, de la Comisión, de 18 de julio, establece normas para la imposición por parte de la Comisión de multas y sanciones conminatorias periódicas y para la retirada del reconocimiento de organizaciones de inspección y reconocimiento de buques de conformidad con los arts. 6 y 7 del Reglamento (CE) núm. 391/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo.

El objetivo es suprimir peligros potenciales para la seguridad o el medioambiente marino, así como garantizar la transparencia en la adopción de decisiones punitivas y en la determinación de la cuantía de multas y sanciones conminatorias. Se pretende también dotar a la Comisión de «una respuesta matizadas, flexible y gradual que la retirada del reconocimiento». Las multas y las sanciones conminatorias se corresponden con una fracción del volumen de negocios de la organización, con unos límites fijados en el Reglamento (CE) núm. 391/2009.

También en ejecución de éste, el Reglamento (UE) núm. 788/2014, incluye un proceso concreto para que la Comisión, de oficio o a petición de uno o varios Estados parte, retire el reconocimiento a una organización (E. S. N.).

Aprobadas las enmiendas de 2014 del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, sobre el establecimiento de un sistema de garantía financiera en caso de abandono de gente de mar en la 103.ª Reunión de la Conferencia Internacional de Trabajo celebrada entre los días 28 de mayo y 12 de junio de 2014

El texto de las enmiendas al Código para aplicar las reglas 2.5 y 4.2 y los anexos del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) adoptadas por el Comité tripartito especial el 11 de abril de 2014 puede consultarse en http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_249719.pdf.

Reunión de expertos sobre seguridad y salud en el trabajo marítimo, a celebrarse durante los días 13 a 17 de octubre de 2014 en Ginebra

En esta reunión se debatirá el proyecto de pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. El informe MEMOSH/2014 para el debate en la Reunión anunciada puede consultarse en http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_304814.pdf.

Formulario de memoria relativa al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

El 1 de septiembre de 2014 se ha publicado el formulario de memoria relativa al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, que está disponible en http://www.ilo.org/legacy/spanish/normes/mlc_art22_report_form_es.docx.

Másters Universitarios y Postgrados en Derechos marítimo durante el curso académico 2014-2015

Al igual que en años anteriores, algunas Universidades e instituciones españolas ofrecen másters y posgrados con la especialidad del Derecho marítimo.

Entre estos estudios, sin ánimo exhaustivo, destacamos el Máster en Derecho y negocio marítimo y gestión portuaria (*Shipping business*) que ofrece la Universidad Politécnica de Cataluña (*vid. talent.upc.edu*).

La Universidad Pontificia de Comillas y el Instituto Marítimo Español organizan el Programa Máster en Negocio y Derecho marítimo (*icade.upcomillas.es*).

La Universidad Internacional de Cataluña oferta el Máster en Comercio Internacional, Negocio Marítimo y Transporte (*uic.es*).

La Universidad de Cádiz organiza el Máster universitario en gestión portuaria y logística (*posgrado.uca.es*).

La Universidad de Deusto ofrece el Máster de empresas marítimo portuarias y Derecho marítimo (*postgrado.deusto.es*).

En la Universidad Autónoma de Barcelona, el Máster universitario en Derecho empresarial incluyen un módulo optativo de Derecho marítimo (*uab.es*) (E. S. N.).

B. LEGISLACIÓN

I. NACIONAL

1. Navegación marítima

a) Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014)

a') Aspectos de Derecho público en la Ley de Navegación Marítima (M. E. T. L.)

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM) irrumpe en el panorama legislativo como la norma que actualiza, moderniza, renueva y codifica el Derecho marítimo, pretende superar las contradicciones existentes entre los