



City Research Online

City, University of London Institutional Repository

Citation: Echebarria Fernández, J. ORCID: 0000-0001-9339-689X (2012). Normative regulation of the maritime industry in Luxembourgish Law: legal frameworks in presence. Madrid, Spain: Economic and Commercial Office of the Spanish Embassy in Belgium and Luxembourg - Spanish Institute for Foreign Trade.

This is the published version of the paper.

This version of the publication may differ from the final published version.

Permanent repository link: <https://openaccess.city.ac.uk/id/eprint/25168/>

Link to published version:

Copyright and reuse: City Research Online aims to make research outputs of City, University of London available to a wider audience. Copyright and Moral Rights remain with the author(s) and/or copyright holders. URLs from City Research Online may be freely distributed and linked to.

City Research Online:

<http://openaccess.city.ac.uk/>

publications@city.ac.uk

Regulación normativa del sector marítimo en el Derecho Luxemburgués: bloques normativos en presencia

Regulación normativa del sector marítimo en el Derecho Luxemburgués: bloques normativos en presencia

Este estudio ha sido realizado por **Jonatan Echebarria Fernández**, becado con el programa de Internacionalización del Gobierno Vasco, bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Bruselas.

Diciembre de 2012

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

ÍNDICE

I. CONSIDERACIONES INTRODUCTORIAS	8
II. EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO: ANÁLISIS SOCIO-ECONÓMICO	9
III. EL REGISTRO MARÍTIMO LUXEMBURGUÉS	12
3.1. Embarcaciones comerciales	14
3.1.1. Creación del Registro Marítimo luxemburgués	14
3.1.2. Contenido de la Ley Marítima luxemburguesa	14
3.1.3. El Comisariado de Asuntos Marítimos	14
3.1.4. El pabellón marítimo luxemburgués	15
3.1.5. Requisitos legales para el registro de un buque comercial.	15
3.1.5.1. La nacionalidad del buque	15
3.1.5.2. Ámbito de aplicación.	16
3.1.5.3. Las compañías navieras autorizadas.	16
3.1.5.4. Adquisición de la nacionalidad luxemburguesa del buque	17
3.1.5.5. Las condiciones de registro del buque	17
3.1.5.5.1. Seguridad	17
3.1.5.5.2. Honorabilidad y experiencia	22
3.1.6. Condiciones fiscales y financieras del pabellón marítimo luxemburgués	23
3.1.6.1. La inscripción registral de la compañía naviera	23
3.1.6.2. Ámbito fiscal	24
3.1.6.2.1. El impuesto de Sociedades	24
3.1.6.2.2. El impuesto sobre los beneficios netos	26
3.1.6.2.3. El Impuesto al Valor Añadido	26
3.1.6.2.4. El impuesto comercial municipal	26

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

3.1.6.3.	Algunas disposiciones específicas en el ámbito marítimo	26
3.1.6.3.1.	Desgravaciones fiscales a la inversión	27
3.1.6.3.2.	Reglas aplicables a la amortización de los activos	27
3.1.6.3.3.	Las previsiones deducibles fiscalmente	27
3.1.6.3.4.	La tributación de las plusvalías por la venta del buque	27
3.1.6.3.5.	El impuesto sobre el tonelaje	28
3.1.6.3.6.	El Derecho Laboral y de la Seguridad Social de las gentes del mar en el G.D. de Luxemburgo	28
3.1.6.3.7.	El impuesto sobre la renta de las personas físicas	32
3.1.7.	La constitución de derechos reales sobre el buque: la hipoteca naval	32
3.2.	Embarcaciones de recreo	34
3.2.1.	Tipos de embarcaciones de recreo	34
3.2.2.	Tipos de licencias para la navegación	35
3.3.	La gestión de la tripulación y los armadores	36
3.4.	Gastos administrativos	37
3.5.	Evolución del número de compañías navieras inscritas, el tonelaje y los buques registrados bajo pabellón luxemburgués	38
IV.	EL G.D. DE LUXEMBURGO Y LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES QUE REGULAN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO. UNA SELECCIÓN ENTRE DISTINTOS BLOQUES NORMATIVOS (DERECHO CONVENCIONAL, DERECHO INTERNO-PRIVADO Y DERECHO COMUNITARIO)	39
4.1.	Los Estados	40
4.1.1.	El Estado del pabellón	41
4.1.1.1.	Conclusiones sobre el Estado del pabellón.	42
4.1.1.2.	Conclusiones sobre la inspección de buques por la Administración luxemburguesa.	44
4.1.2.	Las inspecciones de control por el Estado rector del puerto	46
4.1.2.1.	Conclusiones sobre el Estado rector del puerto	47
4.1.2.2.	Conclusiones sobre el pabellón luxemburgués en relación con el control del Estado rector del puerto	48
4.2.	Las Sociedades de Clasificación	48
4.2.1.	Conclusiones sobre las Sociedades de Clasificación y la responsabilidad por contaminación	53
4.3.	Las Organizaciones Internacionales que regulan la industria del transporte marítimo y su influencia sobre el pabellón luxemburgués	59
4.3.1.	Las OO.II. no gubernamentales	59
4.3.1.1.	La Asociación Internacional de Aseguradores de Londres y el Grupo Internacional de Clubes P&I	60
4.3.2.	Las OO.II. gubernamentales	60

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

4.3.2.1.	La Organización Marítima Internacional	61
4.3.2.1.1.	Convenios más relevantes	63
4.3.2.1.2.	Conclusiones sobre la OMI y el FIDAC	68
4.3.2.1.3.	Conclusiones en cuanto a la compatibilidad de la normativa internacional y comunitaria para evitar posibles conflictos de Leyes	70
4.3.2.2.	La Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) 78	
4.3.2.2.1.	Conclusiones sobre el Código de Conducta de la UNCTAD	79
4.3.2.3.	La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL/CNUDMI)	79
4.3.2.3.1.	Conclusiones sobre UNCITRAL	80
4.3.2.4.	La Organización Internacional del Trabajo (OIT o ILO)	83
4.3.2.4.1.	El Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006	85
4.3.2.4.2.	Conclusiones sobre el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 en la actualidad: Cuestiones de compatibilidad entre las Leyes luxemburguesas, Comunitarias e Internacionales	86
4.3.2.4.3.	Las Directivas en tramitación sobre responsabilidades del Estado de pabellón (<i>Flag State responsibilities</i>) y de control por parte del Estado rector del puerto (<i>Port State control</i>)	89
4.3.2.4.4.	Conclusiones sobre el empleo y la competitividad marítima a nivel comunitario	98
4.3.2.5.	La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)	100
4.3.2.5.1.	El Código sobre Liberalización de Operaciones Corrientes Invisibles (CLIO) 102	
4.3.2.5.2.	Conclusiones sobre el CLIO	103
4.3.2.6.	La Organización Mundial del Comercio (OMC)	103
4.3.2.6.1.	Influencia del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS) en el transporte marítimo	105
4.3.2.6.2.	Conclusiones sobre el GATS	106
V.	LA UNIÓN EUROPEA	107
5.1.	Evolución de la política de transportes en la Unión Europea	107
5.2.	La normativa sobre competencia europea respecto al transporte marítimo desde el Tratado de Roma de 1958 hasta el Tratado de Lisboa de 2009	112
5.3.	Los Libros Blancos de la Comisión sobre la Política Europea de Transportes	114
5.4.	La influencia de las instituciones comunitarias y su papel codificador en relación a los Asuntos Marítimos	116
5.5.	Algunas cuestiones sobre Derecho Internacional Privado a nivel comunitario: Regulación de la autonomía de la voluntad, la Competencia Judicial Internacional, y el Derecho aplicable a la contratación internacional en el Derecho Marítimo	117

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

5.5.1.	La Competencia Judicial Internacional (JCI) y la ejecución y reconocimiento de sentencias: el Reglamento 44/2001/CE	118
5.5.1.1.	Ámbito de aplicación	119
5.5.1.2.	Criterios de atribución de la Competencia Judicial Internacional (CJI): la jerarquía de foros	119
5.5.1.3.	Los foros especiales o facultativos en materia contractual: incidencia sobre los contratos de transporte marítimo	121
5.5.2.	La regulación de las obligaciones contractuales en la Unión Europea: el Reglamento Roma I	122
5.5.2.1.	Ámbito de aplicación	123
5.5.2.2.	Extensión y límites de la autonomía de la voluntad de las partes	124
5.5.2.3.	Las normas materiales imperativas y su incidencia en el ámbito del alcance	125
5.5.2.4.	El concepto de prestación característica proyectada sobre el contrato de transporte del art. 5, que constituye un régimen especial en cuanto al art. 3 (autonomía de la voluntad de las partes) y el art. 4 (Ley aplicable a falta de elección)	128
5.5.2.5.	Las cláusulas tipo	128
5.5.3.	La regulación de la litigiosidad medioambiental: obligaciones extracontractuales en la Unión Europea (Reglamento Roma II)	131
5.5.4.	La jurisdicción y el arbitraje en la práctica civil y comercial marítima: los Convenios de Ginebra y Nueva York	133
5.6.	Conclusiones sobre la política comunitaria en el transporte marítimo	139
VI.	CONCLUSIONES FINALES	147
VII.	BIBLIOGRAFÍA	150
7.1.	Fuentes digitales de información	150
7.2.	Monografías	150
7.3.	Legislación	157
7.3.1.	Luxemburguesa	157
7.3.2.	Francesa	158
7.3.3.	Española	159
7.3.4.	Comunitaria	159
7.3.5.	Internacional	162
7.4.	Jurisprudencia	165
VIII.	ANEXOS	167
8.1.	Presentación del Registro Marítimo luxemburgués en el <i>Monaco Yacht Show 2012</i>	167
8.4.1.	Programación oficial	169
8.4.2.	Lugar de celebración	170
8.4.3.	Organización	171

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

8.4.4.	Listado de empresas expositoras	171
8.2.	Direcciones de interés	172

ICEEX

■ CONSIDERACIONES INTRODUCTORIAS

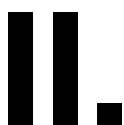
La dimensión del sector marítimo como auténtica industria exige proyectar todo análisis desde una dimensión pluridisciplinar, y en la cual deben desempeñar un papel relevante las técnicas de Derecho Internacional Privado, con el fin de poder ensamblar de forma armónica las aportaciones que, en relación al Derecho luxemburgués, derivan de al menos cuatro grandes bloques normativos: Derecho Comunitario (Público y Privado), Derecho convencional, Derecho de fuente u origen interno o nacional y por último el derivado de la autonomía de la voluntad gestada entre los operadores del sector.

Ante las múltiples aproximaciones que el Derecho marítimo admite en cuanto objeto de estudio¹, debe siempre acometerse una necesaria tarea delimitadora que atienda al ángulo o vertiente de Derecho privado frente a la dimensión pública. La opción de cara a seleccionar el concreto objeto de estudio queda mediatizada por las notas que caracterizan al propio DIPr. actual, condicionado por la precisión cualitativa del tráfico externo y una acusada especialización por sectores. Las reflexiones contenidas en este estudio persiguen aportar ciertos ejemplos como muestra de la compleja tarea que implica tratar de coordinar el esfuerzo codificador del Derecho marítimo a nivel internacional y a nivel Regional (en el seno específico de la Unión Europea), más por supuesto el nivel interno o nacional luxemburgués, en relación a un ámbito material muy concreto: la *seguridad marítima* en general, y la vertiente Registral en particular.

El objetivo del presente estudio es tratar de dilucidar los requisitos para la inscripción de buques y las características del **Registro Marítimo luxemburgués**, tanto a nivel práctico como jurídico, teniendo en consideración qué organizaciones internacionales inciden en el negocio del transporte marítimo, así como sus competencias, su área de actuación e influencia, para dar coherencia al sistema de regulación internacional. Cada una de ellas, lo hace con mayor o menor intensidad. Con ello se pretende que ante su dispersión, tan amplia como los mares, podamos atisbar cómo éste complejo sistema alumbra unas organizaciones que inciden sobre diferentes ámbitos, con ciertas competencias, y a su vez carencias, dignas de mención en el presente trabajo.

El análisis crítico, sistemático y coherente de su funcionamiento, su ámbito competencial, y la prolijidad o aceptación de los Convenios por los Estados, son la piedra angular del complejo sistema que analizamos en profundidad.

¹ DIENA, G. *Principes du Droit International Privé maritime, Recueil des cours*, tome 51 (1935-I), págs. 405 y ss.



EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO: ANÁLISIS SOCIO-ECONÓMICO

Hay que tener en cuenta que el Gran Ducado de Luxemburgo posee uno de los PIB per cápita más altos del mundo, situándose en 82.700 € por habitante en 2011². Se trata de un país cosmopolita y abierto con 511.800 habitantes censados, contando con alrededor de un 43% de trabajadores extranjeros, cerca de 8.000 funcionarios de las instituciones europeas, y un flujo importante de trabajadores transfronterizos y turistas, provenientes de los tres países limítrofes.

El país está situado estratégicamente entre Francia, Alemania y Bélgica, cuenta con una importante plaza financiera, y una buena red de transportes y distribución, lo que le permite integrar su comercio e industria con el de los países limítrofes y destacar como una de las economías más abiertas a nivel mundial.

Además, es sede de numerosas instituciones y organismos de la Unión Europea como la Secretaría General del Parlamento Europeo, el Banco Europeo de Inversiones, algunas Direcciones Generales de la Comisión, o el Tribunal de Cuentas.

También cuenta con numerosas empresas internacionales, como Arcelor-Mittal, que refuerzan su peso en el continente. Al mismo tiempo, Luxemburgo es considerada como una de las principales ciudades europeas de negocios, no sólo por su ubicación geográfica sino también por una marcada cultura empresarial de carácter internacional.

Luxemburgo siempre ha mantenido una situación macroeconómica excelente y una economía estable y próspera. Ha sido durante mucho tiempo una de las economías más competitivas del mundo. Sin embargo, a raíz de la crisis económica internacional, el país ha sufrido una notoria pérdida de competitividad pasando del puesto 5º en 2007 al 11º en 2011³.

La economía luxemburguesa se caracteriza por:

a) Su atractivo sistema fiscal. Luxemburgo tiene una baja fiscalidad personal y societaria. El Gran Ducado dispone de un marco fiscal atractivo caracterizado por un IVA bajo, una imposición moderada sobre los beneficios empresariales y las rentas de las personas físicas.

² *Prix et salaires. CIO Wealth Management Research*. Septiembre de 2012.

³ *IMD World Competitiveness Center*, 2011.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

En el año 2011, ha entrado en vigor un nuevo paquete de medidas fiscales que introduce novedades en materia de impuesto de sociedades, personas físicas, así como otros aspectos de carácter más general.

Según el informe *Paying taxes 2012* editado por el Grupo del Banco Mundial y PwC, Luxemburgo ocupa el 17º puesto del mundo en cuanto a facilidad para el pago de impuestos y el 2º puesto en el ranking de países de la UE, sólo superada por Irlanda.

El informe se basa en tres indicadores: las diferentes formas de pago de impuestos, el tiempo empleado en completar el pago y número de impuestos que el contribuyente debe de pagar.

De acuerdo al citado informe, Luxemburgo es uno de los principales países con un menor número de impuestos a pagar y además goza de uno de los tipos impositivos (*Total Tax Rate*) más bajos del mundo (20,8%), siendo la media global del 44,8% y comparado por países, destaca el 46,7% en Alemania, el 57,3% en Bélgica y el 65,7% en Francia. El país utiliza la política fiscal como medio para atraer las inversiones extranjeras⁴.

b) Su alto grado de apertura internacional. Ocupa en la actualidad el 13º puesto en el ranking mundial en grado de apertura al exterior, según el Index of Economic Freedom 2012. Este hecho se debe en parte al menor tamaño del país, lo cual aumenta la necesidad de promover las relaciones exteriores para poder satisfacer sus necesidades.

Sin embargo, en el año 2009 se produjo un importante descenso del grado de apertura, situándose en el 73%, el menor nivel en los últimos 20 años, debido al descenso tanto de las importaciones como de las exportaciones. En el año 2010 se produjo una mejora en la tasa de apertura, registrando un 80,6% y siendo las previsiones de Eurostat para el 2011 del 83,4%.

c) Elevado nivel de terciarización (87% del PIB en 2010): Luxemburgo a lo largo de la última década ha desarrollado un alto grado de especialización en el sector de los servicios financieros⁵.

Ésta ha resultado hasta el momento beneficiosa para el empleo y el crecimiento económico, pero al mismo tiempo, hace a Luxemburgo más vulnerable ante etapas de crisis, como la iniciada en 2008. En efecto, el sector bancario luxemburgués se ha visto fuertemente afectado con la crisis económica internacional, reduciéndose la cuenta de pérdidas y ganancias en 2010 un 20,8%.

Si bien, la intervención estatal no ha sido tan necesaria como en otros países, lo cierto es que el Gobierno tiene la firme voluntad de seguir apoyando al sector bancario debido a la importancia que representa en el seno de la economía del país. Sin embargo, desde instancias centrales se está promoviendo la progresiva reducción de la dependencia del país del sector

⁴ *Paying Taxes 2012. The global picture.* PricewaterhouseCoopersInternational Limited (PwCIL). 2012.

⁵ STATEC (Servicio Nacional de Estadísticas del Gran Ducado de Luxemburgo), 2012.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

financiero a favor de una mayor diversificación hacia los denominados *productos nicho*, como las microfinanzas, los fondos de pensiones y las finanzas islámicas.

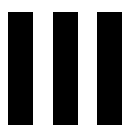
d) El PIB per cápita de Luxemburgo es el más elevado de toda la UE y uno de los más elevados del mundo. En 2011 fue de 82.700 €. Sin embargo, no puede obviarse que el país tiene un alto porcentaje de trabajadores extranjeros, muchos de ellos transfronterizos que no son tenidos en cuenta por las estadísticas. Ello explica que el PIB por habitante casi triplicase la media de la Unión Europea en 2011⁶.

Según Eurostat, el coeficiente Gini del Gran Ducado se estima en 27,9 en el año 2010, por debajo de la media de la Unión Europea, situada en 30,5.

e) Luxemburgo posee una de las tasas de desempleo más bajas de la UE. Si bien ésta ha ido en aumento en los últimos años, representando en abril de 2012 el 6,1% (dato estimativo aportado por Statec), lo cierto es que se encuentra muy por debajo de la media de la zona Euro (10,4%) y de la Europa de los 27 (9,9%).

ICEX

⁶ EUROSTAT, 2012.



■ EL REGISTRO MARÍTIMO LUXEMBURGUÉS

Las compañías navieras que operan en el sector logístico y de transportes afrontan muchos retos a nivel global. El pabellón marítimo luxemburgués está creciendo rápidamente, ya que el Registro Marítimo del Gran Ducado ofrece un abanderamiento de calidad.

La creación del mismo respondió en parte a la crisis sufrida por la flota marítima europea, que aupó a los Registros abiertos o *abanderamientos de conveniencia*, por los bajos costes operativos que ofrecen. Muchos armadores europeos resistieron tal tentación por la mala imagen que ofrecían, y el legislador luxemburgués vio la oportunidad de diversificación económica y aumentar el potencial de desarrollo del Gran Ducado, ofreciendo un Registro Marítimo de calidad, que cumpla con los requisitos de seguridad, control y fiabilidad. Esta idea surgió en el marco de las fallidas negociaciones sobre un Registro Marítimo comunitario denominado EURO.

El Registro luxemburgués recogió el testigo de tamaño proyecto, hasta el punto de que Francia y Bélgica mostraron públicamente su satisfacción por la creación del mismo. El Director General de la Unión de Armadores belgas, Raymond van Herk, dirigió las negociaciones con el Ministro de Transportes luxemburgués, Robert Goebbels, para la transferencia al Gran Ducado de la flota belga. Pese a la oposición interna a nivel político y sindical, varios armadores franceses registraron sus buques en Luxemburgo⁷.

Antaño, mientras algunos países admitieron tanto buques de su propia nacionalidad como buques extranjeros (pasando a denominarse *registros internacionales*), otros Estados prefirieron reservar su *segundo registro* para buques que enarbolan su propio pabellón⁸.

Tras la Sentencia *Factortame* del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 1991⁹, que

⁷ SÈBE, Audrey. *Comparaison du pavillon français et du pavillon luxembourgeois*. Mémoire présenté dans le cadre du Master de Droit Maritime et des Transports sous la direction de Monsieur Christian Scapel. Centre de Droit Maritime et des transports. Faculté de Droit et des Sciences Politiques. Université de Droit, d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille III. 2007.

⁸ ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. *Reflexiones en torno a la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante*. Anuario de Derecho Marítimo, volumen XI, 1994, pág. 83.

⁹ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 25 de julio de 1991. *Factortame Ltd*, asunto C-221/89.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

determinó la imposibilidad de la aplicación de requisitos de nacionalidad para el registro de buques, fallando a favor de los demandantes y estableciendo que la *Merchant Shipping Act 1988* del Reino Unido violó el actual art. 54 del Tratado de la Unión Europea (antiguo art. 52 del TCE), al no permitir a ciertas sociedades británicas y a un grupo de armadores españoles, inscribir los buques de pesca en el Registro Marítimo británico¹⁰, se aprobó la Ley luxemburguesa de 17 de junio de 1994, que modificó la Ley de 9 de agosto de 1.990, liberalizando el Registro luxemburgués en cuanto al derecho de establecimiento.

Tras varios momentos difíciles, incluyendo la inclusión por parte de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (*International Transporte Workers Federation* o ITF en inglés) incluyó al pabellón luxemburgués como pabellón de conveniencia en 1996, siendo prohibida la entrada de sus buques en puertos escandinavos o Australia, o su inclusión en la lista gris del *Memorandum de Entendimiento de París* (Paris MoU), el Gobierno luxemburgués encargó un estudio que fue presentado en 2001 a *Pricewaterhouse Coopers*, en el que colaboró el profesor Peeters de la Universidad de Amberes (que intervino en el desarrollo de la nueva política marítima de los Países Bajos), para llevar a cabo una reforma estructural del Registro Marítimo luxemburgués.

La estructura jurídica del Comisariado de Asuntos Marítimos (*Commissariat aux Affaires Maritimes* o CAM en francés) fue reformada, se reforzó el cumplimiento de todos los requisitos en cuanto al control del Estado del pabellón, y se actualizó la regulación (especialmente en cuanto a la tributación). Además, el pabellón luxemburgués dejó de incluirse en la lista de pabellones de conveniencia por la ITF¹¹. Ello fue logrado en parte, gracias a que el Ministro de Economía y Comercio Exterior del G. D. de Luxemburgo, firmó un *Memorandum de Entendimiento* con representantes del sector marítimo en 2005, con el propósito de que los principales Convenios internacionales fueran aplicados, por las organizaciones internacionales competentes: La Unión Europea, la Organización Marítima Internacional, y la Organización Internacional del Trabajo.

La estrategia de desarrollo económico del Gran Ducado, reproduciendo las palabras pronunciadas por Luc Frieden, Ministro de Economía luxemburgués, se define de la siguiente manera: *Una estrategia para el futuro significa no perder de vista la dimensión transfronteriza. Tenemos que estar seguros de que el mercado único, que es una oportunidad, sea más fuerte. Todo el mundo tiene más posibilidades en un mercado más grande.*

Deseo comunicar mejor la realidad de Luxemburgo. Tenemos la responsabilidad de comportarnos de manera responsable. No tenemos que fijarnos en el beneficio a corto plazo, sino en las inversiones responsables. Se pueden desarrollar actividades auxiliares para impulsar el desarrollo de las actividades financieras.

Me gustaría establecer un plan de acción para poder desarrollar estas actividades y crear puestos de trabajo adicionales, de una manera pragmática. El entorno es difícil y se

¹⁰ *Jurisprudencia del Tribunal de Justicia sobre daños y perjuicios en relación con la violación del Derecho de la Unión Europea por los Estados miembros.* Comisión Europea. Bruselas, 2009.

¹¹ SÈBE, Audrey. *Comparaison du pavillon français et du pavillon luxembourgeois.* Mémoire présenté dans le cadre du Master de Droit Maritime et des Transports sous la direction de Monsieur Christian Scapel. Centre de Droit Maritime et des transports. Faculté de Droit et des Sciences Politiques. Université de Droit, d'Économie et des Sciences d'Aix-Marseille III. 2007.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

*requiere un largo proceso para ello*¹².

Entre las metas de la CAM, se encuentran el incremento de la seguridad marítima y a protección del Medio Ambiente, así como el aseguramiento de condiciones aptas de vida y trabajo para la tripulación (unido a las condiciones de vida y la eficiencia), el diálogo social, y el mantenimiento de altos estándares de calidad para que el Registro Marítimo luxemburgués cumpla con la legislación comunitaria e internacional.

3.1. Embarcaciones comerciales

3.1.1. Creación del Registro Marítimo luxemburgués

Su origen se remonta a la Ley de 9 de noviembre de 1990¹³, que estableció la creación de un Registro público Marítimo luxemburgués. La idea fue potenciar el comercio marítimo en el Gran Ducado. Esta Ley fue modificada en 1992¹⁴ y en 1994¹⁵, y estableció los requisitos para enarbolar el pabellón luxemburgués, la determinación de las reglas de seguridad, así como las normas de Derecho Laboral y Penal aplicables¹⁶.

Así se detalla en su artículo primero¹⁷.

3.1.2. Contenido de la Ley Marítima luxemburguesa

Se encuentra dividida en nueve títulos (El registro de los buques y las hipotecas; Las condiciones de seguridad; Derecho del trabajo aplicable a las gentes del mar; La protección social de las gentes del mar; Disposiciones fiscales y financieras; Del comercio marítimo; Disposiciones penales y disciplinarias; Disposiciones presupuestarias; Entrada en vigor; La autorización de las compañías navieras), además de un Título introductorio. Estos a su vez, están divididos en sucesivos capítulos, que a su vez lo componen 140 artículos.

3.1.3. El Comisariado de Asuntos Marítimos¹⁸

¹² ECHEBARRIA FERNANDEZ, Jonatan. *Horizon 2012 – Los servicios financieros de Luxemburgo*. Oficina Económica y Comercial de España en Bruselas. 2012.

¹³ Ley de 9 de noviembre de 1990. Memorial 1990, p. 807.

¹⁴ Ley de 14 de abril de 1992. Memorial 1992, p. 885.

¹⁵ Ley de 17 de junio de 1994. Memorial 1994, p. 1.156.

¹⁶ *Le pavillon maritime luxembourgeois*. PIERROT SCHILTZ. Cabinet d'Avocats.

¹⁷ Art. 1, Capítulo 1º del Título introductorio (Principios generales aplicables al Registro), de la de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

¹⁸ *Commissariat aux Affaires Maritimes* en francés.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Conocida por sus siglas como CAM, fue creada en 1990, bajo la dirección del Comisario de Asuntos Marítimos. Bajo la responsabilidad de éste, se encuentran tanto los buques y su personal, como las compañías navieras y sus dirigentes¹⁹. En concreto, tiene como misión²⁰:

- *“Instruir a las solicitudes de registro y expedición de los certificados necesarios, si considera que la persona o entidad que solicita el registro proporciona las garantías necesarias;*
- *Comprobar que las personas físicas o jurídicas responsables de la gestión de la empresa que solicita el registro, poseen la experiencia profesional necesaria y adecuada para el desempeño de sus funciones;*
- *Garantizar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y los reglamentos al respecto, sin perjuicio de las competencias de otras jurisdicciones;*
- *Garantizar la coordinación de la ejecución de la presente Ley y de los Reglamentos adoptados en virtud de la misma;*
- *El seguimiento de la evolución del Derecho Internacional, en particular dentro de la Comunidad Económica Europea, por lo que respecta al registro de buques de navegación marítima y presentar al Gobierno, en su caso, las sugerencias para mantener o aumentar el atractivo del registro ;*
- *Examinar todas las cuestiones relacionadas con el Registro que propio Ministro pueda presentar, o para las que el Ministro haya hecho una delegación de poderes”.*

En 2004, Comisariado de Asuntos Marítimos pasó a depender directamente del Ministro de Economía y Comercio Exterior de Luxemburgo.

3.1.4. El pabellón marítimo luxemburgués

Se trata de la misma bandera que la utilizada para la navegación por vías fluviales y de la aviación, definida en el artículo 4 de la Ley de 23 de junio de 1972. Cuenta con un ancho de tela de proporciones 7 a 5, un *burelé* de plata y azur de diez piezas, un león rampante de gules orientado hacia el eje de la bandera, coronada de oro armado y lampasado, cola bifurcada y un bucle. La descripción del reverso se corresponde con la del anverso²¹.

3.1.5. Requisitos legales para el registro de un buque comercial.

3.1.5.1. La nacionalidad del buque²²

¹⁹ *Le pavillon maritime luxembourgeois*. PIERROT SCHILTZ. Cabinet d’Avocats.

²⁰ Art. 2, Capítulo 2º (Misión del Comisariado de Asuntos Marítimos), del Título Introductorio de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

²¹ Art. 1 del Capítulo 1º (Principios generales aplicables al Registro), del Título introductorio de la de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

²² Art. 4 (Definiciones), Sección 1ª (Disposiciones relativas al registro), Capítulo 1º (Del registro y del buque), Título 1º (El registro de los buques y las hipotecas), de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Queda determinada desde el momento en que queda inscrito en el Registro Marítimo luxemburgués, teniendo el derecho y es consecuentemente autorizado a enarbolar el pabellón luxemburgués²³.

3.1.5.2. **Ámbito de aplicación.**

Son susceptibles de ser registradas aquellas que sean propiedad de un ciudadano de la Unión Europea en más de un 50% o por compañías comerciales que tengan una oficina registrada en un Estado Miembro, los barcos fletados a casco desnudo u operados por las personas mencionadas bajo la condición de que toda o parte de la gestión del buque sea realizada en el Gran Ducado²⁴.

3.1.5.3. **Las compañías navieras autorizadas.**

Se trata de toda *persona física o moral, luxemburguesa o extranjera que quiera desarrollar una actividad comercial*²⁵, debiendo cumplirse las siguientes prescripciones legales: *tener como objeto la compra-venta de buques destinados a navegar en alta mar, el fletamento y gestión de los mismos, así como la financiación y las operaciones comerciales relacionadas*²⁶.

Como pre-requisito, debe formalizarse la constitución de una sociedad mercantil ante un Notario público luxemburgués. Éste debe requerir una prueba, normalmente un certificado de depósito del banco, de que el capital suscrito se encuentra a la libre disposición de la nueva compañía, expresado en cualquier divisa local o internacional de curso legal.

Existen 6 diferentes formas jurídicas a la hora de constituir una empresa en Luxemburgo. Los dos más comunes son la Sociedad de Responsabilidad Limitada o *Société à Responsabilité Limitée* (SARL), que exige un capital mínimo de 12.500 €, y la Sociedad de Responsa-

²³ Es desde ese momento cuando puede hablarse propiamente del registro pleno del buque o la *pleine immatriculation*, es decir, cuando queda registrada tanto la propiedad del buque como los derechos reales que lo gravan en el Registro Marítimo luxemburgués, según el art. 4 (Definiciones), Sección 1ª (Disposiciones relativas al registro) del Capítulo 1º (Del registro y del buque), de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

²⁴ Art. 5 de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

“Champ d’application.”

Peuvent être immatriculés au registre maritime luxembourgeois les navires appartenant pour plus de la moitié en propriété à des ressortissants de la Communauté européenne ou des sociétés commerciales ayant leur siège social dans un Etat membre de la Communauté européenne, les navires affrétés coque nue et les navires exploités par ces personnes, à condition que tout ou du moins une partie significative de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg”.

²⁵ Art. 129 (Definición de compañía naviera), del Título 10º (La autorización de la compañía naviera), de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

²⁶ Art. 130.2, del Título 10º (La autorización de la compañía naviera), de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

bilidad Limitada o *Société Anonyme* (SA), que exige un capital mínimo de 31.000 €²⁷.

El *commodo* o *incommodo*, es decir la autorización o denegación del permiso para operar dependerá del cumplimiento de las estrictas normas en materia de protección del Medio Ambiente o la seguridad de los trabajadores, entre otras. Se trata de un proceso de acreditación de las compañías navieras susceptibles de recibir la autorización por parte del Ministro de Economía y Comercio Exterior.

3.1.5.4. Adquisición de la nacionalidad luxemburguesa del buque²⁸

Los buques deben estar destinados, al menos de forma regular, a actividades comerciales, el transporte de personas o mercancías, a la pesca, remolque, o cualquier otra actividad marítima comercial.

3.1.5.5. Las condiciones de registro del buque²⁹

3.1.5.5.1. Seguridad

Antes del registro, deben llevarse a cabo inspecciones preliminares por la Autoridad marítima supervisora del Gran Ducado, otra Autoridad europea o por una de las sociedades de clasificación mencionadas a continuación. Los buques deben tener un tonelaje mínimo de 25 Tn. y no más de 15 años³⁰.

El Comisariado de Asuntos Marítimos puede expedir los siguientes certificados:

- Certificado de registro.
- Certificado de cancelación del asiento registral.
- Certificado de seguro u otra garantía financiera, relativo a la Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos (CLC).
- Certificado de Seguridad Radioeléctrica (CSR).
- Los certificados de dotación mínima de seguridad.
- Exenciones.

La Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó en su 21ª reunión celebrada en noviembre de 1999, la resolución A.890 (21) sobre los principios relativos a la

²⁷ *Luxembourg: An Alternative Location for Shipping Business*. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. CAM (Administración Marítima). 2011.

²⁸ Art. 4 (Definiciones), Sección 1ª (Disposiciones relativas al registro), Capítulo 1º (Del registro y del buque), Título 1º (El registro de los buques y las hipotecas), de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

²⁹ *Le pavillon maritime luxembourgeois*. PIERROT SCHILTZ. Cabinet d'Avocats.

³⁰ Art. 61 del Título 2º (Las condiciones de seguridad) de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

dotación mínima de seguridad.

La seguridad depende del número de marinos cualificados y con la experiencia necesaria para garantizar la seguridad del buque, la tripulación, los pasajeros, la carga, así como la idoneidad para la protección del medio marino. La capacidad de la gente de mar para mantener la observancia de los requisitos también depende de las condiciones relativas a la formación, horas de trabajo y descanso, la seguridad, la salud y la higiene y el suministro adecuado de alimentos³¹.

El art. 288 TFUE³², obliga al G.D. de Luxemburgo, al igual que el resto de Estados Miembros de la Unión Europea, aplicar directamente y en todos sus elementos los Reglamentos comunitarios. Por tanto, ha de observarse el Reglamento N° 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 31 de Marzo relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, que tiene como objetivo la protección frente a actos de piratería, terrorismo u análogos.

A su vez, queda garantizada la plena compatibilidad con el Convenio STCW³³, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), el Convenio STCW-F³⁴, y el Código IGS³⁵. El Código PBIP³⁶, introducido en el año 2002 como Anexo al Convenio SOLAS³⁷, obliga a la máxima Autoridad sobre el buque, el Capitán, junto al Oficial de Protección del Buque (OPB)³⁸, a ser garante de la aplicación del plan de protección del mismo, tal y como se describe en el punto 4.28 (Dotación)³⁹, en su Parte B. Todo ello en cooperación con el Oficial

³¹ La 23ª Asamblea enmendó la resolución A.955 (23), introduciendo una guía con las reglas de aplicación contenidas en la resolución A.890 (21).

³² Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

³³ Convenio Internacional sobre Normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978, enmendado en Manila el 25 de junio de 2010.

³⁴ Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros, aprobado por la OMI en 1995. Entró en vigor el 29 de septiembre de 2012, tras las 15 ratificaciones alcanzadas el 29 de septiembre de 2011.

³⁵ Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, conocido como *International Safety Management Code* o *ISM Code* en sus siglas en inglés, en vigor desde la aprobación del Convenio SOLAS 74/78 el 4/11/1993 por parte de la OMI. Forma parte integrante de dicho Código en su Capítulo IX, en forma de Anexo, y su entrada en vigor se produjo tras la aprobación de la Resolución A 741 (18) el 01/07/1998.

³⁶ Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias.

³⁷ Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 cuyo Protocolo de 1988 fue enmendado por última vez en diciembre de 2010. Es en la parte A (Capítulo XI-2 del Convenio) donde se hace referencia al Código PBIP, y en la parte B donde se contienen las orientaciones sobre dicho capítulo.

³⁸ Con aplicación desde el 01/01/2008, fueron introducidas las normas de formación y certificación del mismo, durante la 81ª sesión del CSM (Comité de Seguridad Marítima o MSC, *Maritime Safety Committee* en sus siglas en inglés) el 18/03/2006, mediante la adopción de enmiendas respecto al Convenio STCW. Pasó a formar parte del Derecho interno luxemburgués a través de la Circular de la CAM 05/2006.

³⁹ “Al establecer la dotación mínima de seguridad de un buque, la Administración debe tener en cuenta que las disposiciones relativas a la dotación mínima de seguridad de la regla V/14 sólo se refieren a la seguridad de la navegación del buque. La Administración debe tener en cuenta asimismo la carga de trabajo adicional que pueda derivarse de la implantación del plan de protección del buque y garantizar que la dotación del buque”

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

de la Compañía para la Protección del Buque (OCPM), para la elaboración de las mencionadas medidas de protección.

También es necesario un seguro obligatorio de responsabilidad civil (*Protection and Indemnity Insurance*)⁴⁰.

Vinculadas al ámbito de la seguridad marítima y de la lucha contra la contaminación por vertido de hidrocarburos, cabe citar, entre otras, la *Decisión del Consejo, de 19 de septiembre de 2002*²², por la que se autoriza a los Estados Miembros a firmar y ratificar, en interés de la Comunidad, el *Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques de 23 de marzo de 2001, o a adherirse a dicho Convenio*: con la misma base jurídica antes citada, se destaca que los artículos 9 y 10 del Convenio afectan al Derecho Comunitario derivado en materia de competencia judicial y reconocimiento y ejecución de resoluciones judiciales (ámbito adscrito al Reglamento Bruselas-I), y se subraya así que la Comunidad tiene competencia exclusiva en lo relativo a ambos preceptos. Ante la imposibilidad de dissociar las normas materiales del Convenio que son competencia de los Estados miembros frente a las disposiciones adscritas al ámbito de competencia exclusiva de la Comunidad, la Decisión autoriza a los Estados miembros a firmar, ratificar o adherirse al Convenio, incorporando una *cláusula de desconexión*, al derivar a la “pertinente normativa interna Comunitaria” la regulación de los ámbitos adscritos a esa competencia exclusiva Comunitaria.

Y exactamente la misma orientación y respuesta normativa se contiene en la *Decisión del Consejo de 18 de noviembre de 2002, por la que se autoriza a los Estados miembros a adherirse o a ratificar, en interés de la Comunidad, el Convenio Internacional de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas*²³.

En Luxemburgo es obligatorio un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños que puedan causar tanto el buque como la carga asegurada, tanto para las personas físicas como jurídicas, requiere que la compañía de seguros acredite su experiencia profesional, así como tener sede en un Estado miembro de la Unión Europea. Además se añade la obligatoriedad para los buques que transporten más de 2.000 Tn. de hidrocarburos a granel, un seguro u otra garantía financiera, que puede ser una garantía bancaria, o un certificado de uno de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos⁴¹, quedando unido al documento un certificado que acredite su vigencia por el Comisariado de Asuntos Marítimos, según el modelo descrito en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de

que es suficiente y eficaz. Para ello, la Administración debe verificar que los buques pueden respetar las horas de descanso y otras medidas para abordar el problema de la fatiga promulgadas por la legislación nacional, habida cuenta de todas las tareas de a bordo asignadas a los distintos miembros del personal del buque”.

⁴⁰ Art. 62 de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

²² DOCE, L 256, de 25 de septiembre de 2002.

²³ DOCE, L337, de 13 de diciembre de 2002.

⁴¹ Conocidos como FIDAC con sede en Londres, compuestos por el Fondo de 1971, el Fondo de 1992 y el Fondo Complementario.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

1969 (CLC)⁴².

Así también lo expresa la Ley de 8 de junio de 2005 que modifica y complementa la Ley de 9 de noviembre de 1990, sobre la aprobación de algunos Convenios internacionales sobre la protección marítima⁴³.

Completa la Ley anterior el Reglamento Gran-Ducal de 16 de marzo 2012⁴⁴, de aplicación a los buques de más de 300 Tn. de arqueo bruto⁴⁵ y que excluye a los buques de guerra o buques de guerra auxiliares, así como otros buques propiedad del Estado o que sean explotados por el mismo pero con fines no comerciales de servicio público⁴⁶, que introduce a nivel comunitario la exigencia de un seguro para cubrir las reclamaciones de Derecho Marítimo sujetas a limitación en virtud del Convenio CLC de 1966 y su Protocolo de 1976, que fijará el monto máximo en su caso, y que será igual para cada buque⁴⁷, debiendo ser expedidos por el proveedor del seguro y estar dentro del buque conteniendo la siguiente información que ha de constar al menos traducida al inglés o francés⁴⁸:

- a) Nombre del buque, número OMI del mismo cuando se trate de buques mercantes y puerto de matrícula.
- b) Nombre y lugar del establecimiento principal del propietario del buque.
- c) Tipo y duración del seguro o de la garantía financiera suscrita.
- d) Nombre y lugar del establecimiento principal del proveedor del seguro o de la garantía financiera y del establecimiento en el que se hayan suscrito.

Es decir, tanto el armador, como propietario registrado del buque (o en su caso el fletador a casco desnudo, por ejemplo), responsable de la explotación del mismo, deberá contratar un seguro con o sin franquicia, siguiendo el modelo facilitado por los miembros del Grupo

⁴² Art. 62 de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

⁴³ Que entre otros Convenios tanto de la OMI como la OIT, introdujo:

- El Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001).
- El Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (CLC), y su Protocolo de 1976.
- El Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo (LLMC 1976), así como su Protocolo de 1996.
- El Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (AFS 2001).

⁴⁴ Que tiene como objeto la trasposición de la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones marítimas.

⁴⁵ Art. 1 (Objeto) del Reglamento Gran-Ducal de 16 de marzo de 2012.

⁴⁶ Art. 2 (Alcance) del Reglamento Gran-Ducal de 16 de marzo de 2012.

⁴⁷ Art. 4 (Seguros para reclamaciones de Derecho Marítimo) del Reglamento Gran-Ducal de 16 marzo de 2012.

⁴⁸ Art. 5 (Certificados de seguros) del Reglamento Gran-Ducal de marzo de 16 de marzo de 2012.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Internacional de Clubes P&I (*International Group of P&I Clubs*) u otros análogos que ofrezcan condiciones similares de cobertura y de seguridad financiera.

Asimismo, se prevén sanciones en caso de incumplimiento, que pueden conllevar penas de prisión de 8 días hasta 2 años, una multa de entre 30.000 hasta 1 millón de francos luxemburgueses (desde 743,68 € hasta 24.789,35 €), o ambas⁴⁹. Ello no es óbice para la aplicación de penas más graves previstas en el Código Penal luxemburgués u otras Leyes especiales⁵⁰.

En el Gran Ducado, los buques deberán de ser inspeccionados por una de las siguientes Sociedades de Clasificación⁵¹ por las que deben ser certificados⁵²:

- American Bureau of Shipping (ABS).
- Bureau Veritas (BV).
- Det Norske Veritas Classification A/S (DNV).
- Germanischer Lloyd (GL).
- Lloyd's Register (LR).
- Nippon Kaiji Kyokai (NKK).
- Registro Italiano Navale (RINA).

En España la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil se regula según los términos reglamentarios que fije el Gobierno *de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional, determinando los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deban tener asegurada la cobertura civil que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura*⁵³.

Para cumplir con el mandato de la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009, se aprobó el Real Decreto 1616/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de derecho marítimo.

⁴⁹ Art. 6 (Sanciones) del Reglamento Gran-Ducal de 16 de marzo de 2012, que modifica el Reglamento Gran-Ducal de 8 de septiembre 1997 de trasposición de la Directiva 94/57/CE del Consejo, sobre reglas y normas de seguridad comunes para las organizaciones autorizadas a llevar a cabo la inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas.

⁵⁰ Contenidas en las disposiciones del Libro 1 del Código Penal, así como la Ley de 18 de junio 1897, y la apreciación de circunstancias atenuantes por parte de los Tribunales de acuerdo con la Ley enmendada de 16 de mayo de 1904.

⁵¹ Decretos Ministeriales de 4 de diciembre de 1990 y 1 de octubre de 1991, relativos a la designación, en materia marítima, de las Sociedades de Clasificación, en relación con los arts. 65 y 67 de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

⁵² *Luxembourg: An Alternative Location for Shipping Business*. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. CAM (Administración Marítima). 2011.

⁵³ Art. 254 (Responsabilidad civil) del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

3.1.5.5.2. Honorabilidad y experiencia

El *Shipping Manager* o Director de una empresa naviera, debe asegurar tales servicios de gestión bajo contrato, previa autorización del Ministerio de Economía y Comercio Exterior, requiriéndose poseer la residencia legal en Luxemburgo, honorabilidad, una probada experiencia profesional, así como una buena reputación y las suficientes garantías de diligencia empresarial, lo que en Derecho español se conoce como aquella que debe tener un *bonus pater familias*⁵⁴.

La Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990 se inspira en la legislación francesa precedente⁵⁵. Este certificado es librado a expensas del armador por un médico aceptado por el Comisario de Asuntos Marítimos de Luxemburgo y por el Médico de la gente de mar Francia. El certificado es en principio válido por un año a partir de su expedición, salvo caso de expiración en un viaje en curso, quedando válido hasta el fin de éste⁵⁶.

La edad requerida para embarcarse es de 18 años en ambos países, con la excepción en caso de Formación Profesional en Francia⁵⁷ o de prácticas en Luxemburgo⁵⁸.

La evaluación de la experiencia laboral se realiza atendiendo a la realización de actividades similares con un alto nivel de responsabilidad y autonomía. La condición de honorabilidad queda probada al no contar el *shipping manager* con antecedentes legales⁵⁹. El capitán y los oficiales quedan sujetos a los mismos criterios anteriores⁶⁰.

⁵⁴ Tal y como se desprende del art. 1.903 del C.c. español, en cuanto a la responsabilidad civil extracontractual, por el que el juez puede exonerar de responsabilidad por el hecho dañoso a quien actuare con la diligencia debida.

⁵⁵ Orden de 16 de abril de 1986, relativa a las condiciones de aptitud física para la profesión de marinero a bordo de los buques de comercio, de pesca y de recreo. Diario Oficial de la República Francesa de 4 de mayo de 1986, pág. 6.013.

⁵⁶ SÈBE, Audrey. *Comparaison du pavillon français et du pavillon luxembourgeois*. Mémoire présenté dans le cadre du Master de Droit Maritime et des Transports sous la direction de Monsieur Christian Scapel. Centre de Droit Maritime et des transports. Faculté de Droit et des Sciences Politiques. Université de Droit, d'Économie et des Sciences d'Aix-Marseille III. 2007.

⁵⁷ Art. 11 pº 2 de la Ley de 3 de mayo de 2005.

⁵⁸ Art. 74, Capítulo 1º (El contrato laboral marítimo), Título 3º (Derecho Laboral aplicable a las gentes del mar), de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

⁵⁹ Art. 132 (La aprobación del Director de la compañía naviera), Título 10 (De la autorización de las compañías navieras) de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

⁶⁰ Según el art. 610.4 del C.Com. español, el capitán tendrá la facultad para *contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero o su consignatario, obrando conforme a las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario*.

El art. 609 del C.Com. español por su parte, en cuanto al requisito de nacionalidad establece lo siguiente:

“Los capitanes y patrones deberán ser españoles, tener aptitud legal para obligarse con arreglo a este Código, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes, ordenanzas o reglamentos de marina o navegación, y no estar inhabilitados con arreglo a ellos para el ejercicio del cargo.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El capitán y los oficiales deben obtener un aval de sus licencias, pudiendo solicitar la homologación de sus cualificaciones⁶¹. El capitán debe poseer la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea, pero el Ministro de Economía y Comercio Exterior será competente para poder exonerarlo de tal requerimiento⁶². La tripulación debe ser ciudadana de un Estado miembro, aunque el Ministerio de Economía y Comercio Exterior puede derogar dicho requerimiento.

También deben disponer de una cobertura de la Seguridad Social, tal y como se expone más adelante⁶³.

3.1.6. Condiciones fiscales y financieras del pabellón marítimo luxemburgués

3.1.6.1. La inscripción registral de la compañía naviera⁶⁴

La Ley fija en su art. 1 las condiciones siguientes para su inscripción:

- a) *La constitución de una sociedad civil o comercial que tenga su domicilio social, o su administración central en el Gran Ducado de Luxemburgo,*
- b) *La modificación de los estatutos de una sociedad civil o comercial que tenga su domicilio social o su administración central en el Gran Ducado de Luxemburgo,*
- c) *La transferencia al Gran Ducado de Luxemburgo de la oficina principal o administración central de una empresa en materia civil o comercial.*

Si el dueño de un buque quisiera ser su capitán careciendo de aptitud legal para ello, se limitará a la administración económica del buque y encomendará la navegación a quien tenga la aptitud que exigen dichas ordenanzas y reglamentos”.

No obstante, de acuerdo con la Sentencia de 20 de noviembre de 2008 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea se declaró contrario al Derecho Comunitario y al art. 39 de la Constitución española, el mantenimiento del requisito de la nacionalidad española para el Capitán y Primer Oficial en todos los buques de pabellón español distintos de los buques mercantes de arqueado bruto inferior a 100 toneladas, que transporten carga o menos de 100 pasajeros, y que operen exclusivamente entre puertos o puntos situados en zonas en que el Reino de España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

En consecuencia, mediante la Ley 25/2009, de 22 de diciembre se derogó el requisito de la nacionalidad española del Capitán o Primer Oficial de los buques, para adaptarla a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. En el supuesto de buques del Estado que realicen tareas no comerciales, la Instrucción de Servicio N° 1/10 mantiene dicho requisito de forma restrictiva.

⁶¹ Art. 133 (Solicitud de autorización del Director de la compañía naviera), Título (De la autorización de las compañías navieras) de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

⁶² Art. 20 (El mando del buque), Sección 2ª (Disposiciones relativas al buque), Capítulo 1º (Del registro y del buque), de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

⁶³ Arts. 105 y 106, Título 4º (La protección social de las gentes del mar), de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

⁶⁴ *Ley de 19 de diciembre de 2008*. Diario Oficial del Gran Ducado de Luxemburgo.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

En el art. 3 de la misma Ley se especifica que el impuesto por la inscripción registral asciende a 75 euros.

3.1.6.2. Ámbito fiscal

3.1.6.2.1. El impuesto de Sociedades⁶⁵

Los beneficios a nivel mundial de una compañía naviera luxemburguesa quedan sujetos a un tipo impositivo que varía entre el 20 y 21%. Además es aplicable un recargo del 5% para el fondo de empleo, y el fondo de solidaridad aumentará al 7% en 2013. Los beneficios netos están sujetos a un tipo del 22,05%, que en 2013 será del 22,47%⁶⁶ cuando sean susceptibles de gravamen. Sin embargo, esto no se aplica a los beneficios que provengan de la explotación o alquiler de buques para el tráfico internacional.

La aplicación de la Directiva comunitaria matriz-filial junto a otros tratados internacionales, permite evitar estas retenciones en cuenta y optimizar a nivel fiscal la tasa aplicable⁶⁷.

Todo ello si en la fecha de la provisión de ingresos, la empresa matriz posee o se compromete a mantener directamente por un período ininterrumpido de 12 meses, una participación de al menos el 10% o un precio de adquisición de al menos 1.200.000€ en el capital de la filial⁶⁸.

Se refiere entidades colectivas residentes o no en el Gran Ducado de Luxemburgo, a las sometidas al impuesto sobre la renta en otro Estado con los que el G.D. de Luxemburgo haya firmado un Convenio para evitar la doble imposición, o a una sociedad residente en Suiza sujeta al Impuesto de Sociedades en la misma sin el beneficio de una exención.

Asimismo, también será aplicable a una corporación, Sociedad Cooperativa, o al establecimiento permanente de una Sociedad Anónima o una Sociedad Cooperativa residente de un Estado parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE) que no sea un Estado miembro de la Unión Europea y es completamente imponible un impuesto igual al impuesto sobre la renta en las comunidades⁶⁹.

Todo ello cuando los ingresos son percibidos por una sociedad luxemburguesa según lo

⁶⁵ *Ease of Doing Business 2012*. Banco Mundial y Corporación Financiera Internacional. 2012.

⁶⁶ Presupuestos Generales del Gran Ducado de Luxemburgo para el año 2013.

⁶⁷ Directiva 2003/123/CE del Consejo de 22 de diciembre de 2003, por la que se modifica la Directiva 90/435/CEE, relativa al régimen fiscal común aplicable a las sociedades matrices y filiales de Estados miembros diferentes.

⁶⁸ Arts. 147 y 166 de la versión actualizada a 1 de enero de 2012 de la Ley modificada del Impuesto sobre la Renta (*Loi de l'impôt sur le revenu*) de 4 de diciembre de 1967.

⁶⁹ Art. 147 de la versión actualizada a 1 de enero de 2012 de la Ley modificada del Impuesto sobre la Renta (*Loi de l'impôt sur le revenu*) de 4 de diciembre de 1967.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

definido por la Ley de 31 de julio de 1929⁷⁰, una Sociedad de Gestión del Patrimonio Familiar (SPF) o de una Inversión Colectiva (OIC), incluyendo a la Sociedad de Inversión de Capital Riesgo (SICAR) bajo la legislación luxemburguesa.

La Comisión de Supervisión del Sector Financiero del Gran Ducado (*Commission de Surveillance du Secteur Financier* o CSSF en francés) distingue en cuanto a los Organismos de Inversión Colectiva los siguientes vehículos financieros:

- a) Organismos de Inversión Colectiva en Valores Mobiliarios (OICVM)⁷¹.
- b) Organismos de Inversión Colectiva (OIC)⁷².
- c) Fondos Especializados de Inversión (SIF)⁷³.

Entre los diversos productos financieros existentes en Luxemburgo, los siguientes se encuentran exentos de tributación:

- a) SIF (Fondo Especializado de Inversión).
- b) FCP (Fondo Común de Inversión).
- c) SICAV (Sociedad de Inversión de Capital Variable).
- d) SPF (Sociedad de gestión de Patrimonio Familiar), específicamente creado para los inversores privados.
- e) SICAF (Sociedad de Inversión de Capital Fijo).

Los productos financieros que sí se encuentran sujetos a tributación se detallan a continuación:

- a) SOPARFI (Sociedad de Participaciones Financieras): Se tratan de activos con derecho al régimen de exención en la participación, intereses devengados, bienes raíces (indirectamente), y activos de propiedad intelectual.
- b) SICAR (Sociedad de Inversión de Capital Riesgo): Específicamente diseñado para inversiones de capital riesgo, con necesidad de un producto eficiente y con poca carga tributaria, que puede quedar sometido a la aplicación de Directivas comunitarias o Tratados de doble imposición, dependiendo del caso concreto. Entre sus requisitos, el

⁷⁰ Derogada por la Ley sobre el régimen fiscal de las sociedades de participación financiera, de 22 de diciembre de 2006.

⁷¹ Regulado por la Parte I de la Ley de 20 de diciembre de 2002, y la Ley de 17 de diciembre de 2010. Se entenderá por organismo de inversión colectiva en valores mobiliarios regulados por la Directiva 85/611/CEE en su versión modificada por la Directiva 2009/65/CE.

⁷² Regulados por la Parte II de la Ley de 20 de diciembre de 2002 y de la Ley de 17 de diciembre de 2010, sobre Organismos de Inversión Colectiva.

⁷³ Regidos por la Ley de 13 de febrero de 2007, relativa a los Fondos de Inversión Especializados. Quedan limitados a los inversores bien informados en el sentido del art. 2 de dicha Ley.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

capital social debe ser de 1 millón € como mínimo, siendo 125.000 € la cantidad que al menos debe desembolsar cada inversor⁷⁴.

Además, existen otras herramientas para la titularización de activos o riesgos inherentes a cualquiera de estos activos (pudiendo estar sujeto a Directivas comunitarias y tratados de doble imposición, según el caso), seguros de vida (herramienta de planificación de bienes inmuebles, eficiencia de los impuestos), o acuerdos fiduciarios (como alternativa a los fideicomisos *offshore*, y como plan de transferencia generacional)⁷⁵.

3.1.6.2.2. El impuesto sobre los beneficios netos

Está situado en el 0,5% de los activos de las empresas asentadas en Luxemburgo. Su valor unitario es la diferencia entre los activos de la compañía y sus deudas con terceros, incluyendo las grandes reparaciones y trabajos de mantenimiento de los buques. Si se cumplen ciertos requisitos, esta deuda sobre el valor del impuesto neto puede reducirse si se produce una asignación a una reserva no distribuible durante un período de 5 años⁷⁶.

3.1.6.2.3. El Impuesto al Valor Añadido

En principio, el suministro de bienes y la prestación de servicios para los buques de navegación marítima utilizados para actividades de transporte, industriales o comerciales quedan exentos del mismo.

3.1.6.2.4. El impuesto comercial municipal

Fijado por cada municipio, quedan sujetas al mismo las sociedades que desarrollen una actividad comercial en el Gran Ducado. Actual está fijado en un 6,75% en la villa de Luxemburgo. Sin embargo, el ámbito de aplicación es el territorio nacional, y se crea la ficción jurídica de que las compañías navieras que explotan los buques con pabellón luxemburgués, no lo hacen en el interior del país. Por tanto, las sociedades marítimas quedan exoneradas expresamente por la Ley⁷⁷.

3.1.6.3. Algunas disposiciones específicas en el ámbito marítimo

⁷⁴ *Luxembourg: An Alternative Location for Shipping Business*. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. CAM (Administración Marítima). 2011.

⁷⁵ ECHEBARRIA FERNANDEZ, Jonatan. *Horizon 2012 – Los servicios financieros de Luxemburgo*. Oficina Económica y Comercial de España en Bruselas. 2012.

⁷⁶ *The International Comparative Legal Guide to: Corporate Tax 2012*. A practical cross-border insight to corporate tax work. Publicado por Global Legal Group con aportaciones de Elvinger, Hoss & Prussen. 2012.

⁷⁷ *Le pavillon maritime luxembourgeois*. PIERROT SCHILTZ. Cabinet d'Avocats.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

3.1.6.3.1. Desgravaciones fiscales a la inversión⁷⁸

La denominada *bonification d'impôt pour investissement global*, corresponde a un crédito fiscal deducible del Impuesto de Sociedades de Luxemburgo, por la inversión realizada en activos admitidos durante el año de actividad, siendo del 7% para la primera cuota no superior a 150.000 € y del 3% por la inversión que supere los 150.000 €.

De forma adicional como *bonification d'impôt pour investissement complémentaire*, es posible deducir un 13% respecto a ciertos activos tangibles depreciables durante un mismo año. Ésta es igual al valor asignado a finales de este año, la categoría de productos de que se trate, menos el valor de referencia de la misma clase de activos.

El valor de referencia se calcula según la media aritmética de dichas mercancías, respectivamente, obtenidas al final de los 5 años anteriores. Esta inversión adicional no puede superar la inversión elegible realizada durante el año en cuestión.

El crédito fiscal deducible no utilizado durante un año, puede ser ulteriormente pospuesto durante un período de 10 años.

3.1.6.3.2. Reglas aplicables a la amortización de los activos

Luxemburgo cuenta con dos métodos de amortización, uno lineal y otro decreciente o acelerado. Para calcular la depreciación lineal anual debe dividirse el valor original de la propiedad entre la vida útil estimada del bien. La tasa lineal de amortización del buque se sitúa en el 8,33% durante un período mínimo de 12 años.

El método de amortización decreciente cuenta con unas altas cuotas anuales al principio, que se van reduciendo gradualmente. Es de naturaleza opcional, y se aplica a los activos inmovilizados, excluyéndose de su ámbito de aplicación los edificios y los activos intangibles. La segunda establece una tasa máxima del 30% anual, hasta el momento en que el monto sea inferior al obtenido mediante el modo lineal⁷⁹.

3.1.6.3.3. Las provisiones deducibles fiscalmente

Las operaciones de reparación y mantenimiento a realizar en los buques son fiscalmente deducibles.

3.1.6.3.4. La tributación de las plusvalías por la venta del buque

⁷⁸ Texto coordinado a 1 de enero de 2012, de la Ley modificada de 4 de diciembre de 1967, del impuesto sobre las ganancias de capital. Diario Oficial del Gran Ducado de Luxemburgo. 2012.

⁷⁹ *Le pavillon maritime luxembourgeois*. PIERROT SCHILTZ. Cabinet d'Avocats.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Quedan sujetas a tributación en las operaciones de liquidación de la actividad. Si tras la venta por parte de una sociedad luxemburguesa de un buque tras un período mínimo de 5 años se adquieren ciertos activos (*ad exemplum*, acciones de compañías navieras o buques) en un plazo de 2 años, el capital obtenido puede ser deducible indicando en la adquisición la cantidad destinada a amortizar los anteriores⁸⁰.

3.1.6.3.5. El impuesto sobre el tonelaje

No existe dicho sistema en el G.D. de Luxemburgo.

3.1.6.3.6. El Derecho Laboral y de la Seguridad Social de las gentes del mar en el G.D. de Luxemburgo

No existen requisitos de nacionalidad para los oficiales o la tripulación. Luxemburgo reconoce las certificaciones expedidas por las Autoridades de Estados miembros de la Unión Europea, que haya ratificado el Convenio STCW⁸¹ y estén incluidos en la lista blanca de la Organización Marítima Internacional (OMI). La legislación comunitaria ya reconoció, que en los Contratos de embarque suscritos entre trabajadores y empresas debe pactarse como obligación de éstas últimas suscribir una póliza de seguro mercantil o privada, que otorgue determinadas coberturas a los trabajadores⁸².

Según la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990, entre el armador y la tripulación existe un contrato laboral marítimo. La CAM expide la Libreta de Inscripción Marítima, que sirve como documento de identidad del marino y muestra un registro de los embarques y desembarques que realice, para el que el interesado debe presentar un certificado médico de idoneidad para desempeñar sus funciones.

Resulta de aplicación, en cuanto a los horarios de descanso según el acuerdo laboral colectivo alcanzado, que no puede sobrepasar las 10 horas por cada período de 24 horas y las 77 horas por cada período de 7 días⁸³. El Convenio MLC ratificado por el Gran Ducado el 20 de septiembre de 2011 y en vigor desde el 20 de agosto de 2013, ha incluido estas disposiciones, unificando la mayoría de los Convenios existentes. El Convenio STCW se aplica a todas las personas a las que se hayan asignado tareas como oficial encargado de una guardia o como marinero que forme parte de la guardia, y a aquellos cuyas obligaciones desig-

⁸⁰ *Le pavillon maritime luxembourgeois*. PIERROT SCHILTZ. Cabinet d'Avocats.

⁸¹ Convenio Internacional sobre Normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978, enmendado en Manila el 25 de junio de 2010.

⁸² Sentencia de 11 de diciembre de 2007 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, Gran Sala, asunto C-438/2005. N° de Recurso: C-438/2005.

⁸³ Convenio n° 180 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques Adopción, adoptado en Ginebra en la 84ª reunión del Comité Internacional del Trabajo (CIT), el 22 octubre 1996, y que entró en vigor el 8 de agosto de 2002.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

nadas impliquen la seguridad, la prevención de la contaminación y tareas de protección. Sin embargo, el Convenio MLC se aplica al capitán y a toda la tripulación⁸⁴.

El régimen de la Seguridad Social aplicable depende de la nacionalidad del marino. En caso de ser luxemburgués será de aplicación la legislación nacional. Si se trata de un ciudadano comunitario, será de aplicación la legislación de la Unión Europea⁸⁵ tal y como se desprende de las conclusiones generales emitidas por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea⁸⁶. Un ciudadano de un tercer Estado no comunitario, con el que Luxemburgo haya firmado un Tratado bilateral o multilateral en materia de Seguridad Social⁸⁷, se beneficiará de la legislación nacional luxemburguesa de acuerdo a los términos del mismo⁸⁸. No obstante, para que un trabajador sea dado de alta en la Seguridad Social luxemburguesa, deben cumplimentarse ciertos requisitos⁸⁹:

Cuando una persona se enrola como personal sujeto a la Seguridad Social, podrá ser requerida por el Comité-Director del centro, o bien a la constitución de una fianza o a la presentación de un aval bancario para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones legales y reglamentarias. El importe de la garantía que deberá constituirse, consiste presumiblemente en la suma de seis cotizaciones mensuales, no siendo inferior a 100.000 francos (2.478,93 € según el tipo de cambio oficial fijado frente al euro desde 1999). Este monto puede ajustarse cada 6 meses. El depósito de seguridad se produce bajo las condiciones de la Ley de 12 de febrero de 1872 y el Decreto Gran-Ducal de 9 de julio de 1945, relativo a las consignaciones.

⁸⁴ *Recommendations Relating to the Application of Requirements Governing Seafarers' Hours of Work and Rest*. Oil Companies International Marine Forum (OCIMF). Londres, 2012.

⁸⁵ El Reglamento n° 883/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la coordinación de los sistemas de seguridad social (DO 2004 L 166 p. 1), derogó y sustituyó al Reglamento n° 1.408/71 del Consejo, de 14 de junio de 1971, relativo a la aplicación de los regímenes de seguridad social a los trabajadores por cuenta ajena, a los trabajadores por cuenta propia y a los miembros de sus familias que se desplazan dentro de la Comunidad, a partir del 1 de mayo de 2010, momento en que empezó a ser aplicable en virtud del Reglamento (CE) n° 987/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, por el que se adoptan las normas de aplicación del Reglamento (CE) n° 883/2004 (DO 2009 L 284, p. 1). A los marinos de los Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) o EFTA (*European Free Trade Association* en sus siglas en inglés), les será de aplicación el Reglamentos n° 1.408/71 y 574/72.

⁸⁶ Conclusiones del Abogado General, la Sra. Eleanor Sharpston presentadas el 27 de septiembre de 2012 en respuesta a la petición de decisión prejudicial planteada por la Cour Administrative del G.D. de Luxemburgo, asunto C-379/11 (*Caves Krier Frères S.à.r.l. vs. el Director de la Administración de Empleo*).

⁸⁷ Tal y como mencionan, según el art. 105 de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990, que modifica los arts. 1 p°1, 93.1, y 170.2 del Código de los Seguros Sociales modificado de 17 de diciembre de 1925, por lo que el personal del buque y los marineros luxemburgueses o nacionales de un país con el que Luxemburgo tiene Tratados bilaterales o multilaterales en materia de Seguridad Social, así como los residentes en Luxemburgo empleados en un buque que enarbole la bandera del Gran Ducado, están asegurados contra contingencias profesionales como los accidentes de trabajo o la muerte, si están empleados en una de las empresas o ejerce una de las profesiones o actividades descritas en el art. 85, por un importe equivalente a 4 veces el salario mínimo social (1.846,51 € desde el 1 de octubre de 2012), para los trabajadores no cualificados de más de 18 años de edad.

⁸⁸ Caso de Bosnia y Herzegovina, Brasil, Canadá, Croacia, Cabo Verde, Chile, Estados Unidos, Quebec, Serbia, Macedonia, Montenegro, Túnez y Turquía.

⁸⁹ Art. 335.2 del Código de los Seguros Sociales modificado de 17 de diciembre de 1925.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El aval bancario será pagadero al primer requerimiento del centro, y debe ser proporcionada por un banco autorizado en el Gran Ducado de Luxemburgo.

La liberación de estas garantías se produce por decisión del Comité-Director del centro, en el momento en el que el empleador cesa en su actividad. En particular, en los casos de quiebra o de gestión controlada de una empresa. La fianza incluidos los intereses, es liquidada en provecho del centro, hasta el total sus créditos.

Además, un Reglamento Gran-Ducal podrá establecer disposiciones especiales para los marinos con respecto a los procedimientos administrativos relativos a la afiliación, el cobro de los pagos de la Seguridad Social y las prestaciones⁹⁰.

También son considerados como empleados del sector privado los marineros de un buque con pabellón luxemburgués que ejerzan competencias de supervisión y gestión, con responsabilidades técnicas y económicas respecto al trabajo de los demás, sin que entre sus funciones predomine el trabajo manual⁹¹.

En el régimen de la S.S. luxemburguesa⁹² la contribución al seguro médico se sitúa en un 6,10% (correspondiendo tanto al empleador como al empleado respectivamente a partes iguales, es decir un 3,05% cada uno). Ciertas remuneraciones como los beneficios en especie o el dinero en metálico se sitúan en el 5,6% (2,80% para cada parte interesada)⁹³. Dependiendo del grado de absentismo del empleador, éste se hace cargo del seguro mutuo del oficial, que varía entre un 0,62% y un 2,38%. Lo mismo ocurre con el resto de la tripulación, aunque el marinero deberá aportar una contribución del 0,5% en 2013⁹⁴.

El seguro de las pensiones se sitúa en un 8% para cada una de las partes, y el seguro de dependencia en el 1,4% a cargo del empleado⁹⁵. El salario mínimo interprofesional en Luxemburgo se sitúa en 1.846,51 €. El límite mensual de la S.S. es de 9.232,54 €, mientras que el anual es de 108.764,49 €⁹⁶.

⁹⁰ Art. 340 del Código de los Seguros Sociales modificado de 17 de diciembre de 1925.

⁹¹ Art. 1.1 de la Ley del 29 de agosto de 1951 que concierne al seguro de enfermedad de los funcionarios y empleados.

⁹² *The Luxembourg shipping business – Closely connected to the sea, whatever the distance.* Deloitte Luxembourg, 2012.

⁹³ Teniendo en consideración lo que añaden los arts. 8 p^o9 y 97 p^o4 de la de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990: *El derecho de los marinos a que se refiere el artículo 1, a las prestaciones en especie se suspende la medida en que el armador tiene la obligación de asumir la carga de pago, de conformidad con el artículo 101 de la Ley del 9 de noviembre de 1990, relativa a la creación de un Registro Marítimo luxemburgués.*

⁹⁴ Durante el año 2012 se situó en el 1%.

⁹⁵ Se trata de una cantidad no limitada, no deducible de los impuestos, que se aplica a los sueldos brutos menos una reducción mensual de 439.39 € (173 horas trabajadas) o a prorrata.

⁹⁶ *Les paramètres sociaux au 1^{er} octobre 2012 dans les domaines du Droit du travail et de la Sécurité Sociale.* Memento septiembre de 2012. BDO. Luxemburgo, 2012.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Es preceptivo por tanto que el propietario del buque contrate una póliza de seguro con una compañía autorizada por el Gobierno del Gran Ducado⁹⁷, que debe cubrir el 80% de los costes de la asistencia, tratamientos médicos y dentales, medicamentos y hospitalización, siendo esto extensible al cónyuge del asegurado y sus hijos menores de 18 años, salvo que gocen de prestaciones similares. El asegurado tendrá derecho al 60% de tales prestaciones durante 52 semanas, pudiendo no cumplir el requisito de un servicio mínimo de más de 1 mes.

Asimismo tendrá derecho al desempleo consistiendo en el 45% de los ingresos anteriores, de al menos 13 semanas por año, siendo opcional estar sujeto o no a un mínimo de 3 meses de servicio.

En caso de jubilación, se le pagará el 1,5% de los ingresos por cada año asegurado con un límite de 65 años, pudiendo requerirse al menos 1 año de servicios mínimos.

La incapacidad se modula aumentando un 1,5% la media anual de los ingresos asegurados antes de su acaecimiento y los 55 años de edad, pudiendo estar sujeta a un servicio mínimo de más de 3 meses. Cesará si el incapacitado pudiera volver a ganarse la vida. El seguro debe posibilitar una reconversión en caso de poder seguir trabajando.

En caso de muerte del asegurado, el cónyuge superviviente cobrará el 60% de la pensión correspondiente, y el 20% para cada hijo a su cargo menor de edad, no superando el total de la pensión que le correspondería y no pudiendo estar sujeta a servicios mínimos de más de 3 meses.

En caso de incapacitación total, debe devengarse una pensión de, como mínimo, el 50% de las ganancias anteriores. Si se produce una incapacitación parcial, tal pensión debe representar ese porcentaje de la renta a pagar en caso de incapacitación total, que refleje dicha reducción en la capacidad laboral.

En el caso de la muerte del asegurado después de un accidente de trabajo o enfermedad, las prestaciones equivalente al 60% de la renta por pagar en el caso de incapacitación total revertirá al cónyuge supérstite, y un 20% para cada hijo a cargo menor de 18 años, no el subsidio total superior a la suma que el asegurado hubiera recibido. No habrá ninguna otra condición de calificación del servicio, ni ninguna contribución a los gastos de salud se requiere de la persona asegurada.

En caso de maternidad, las prestaciones en especie deben comprender los cuidados prenatales, durante el parto y posnatales, los medicamentos, y la hospitalización, sin que tales prestaciones participen en los gastos. Esto es extensible al cónyuge del asegurado y sus hijos menores de 18 años, salvo que gocen de prestaciones similares. La baja por maternidad debe tener una duración de al menos 8 semanas antes, y otras 8 después del parto prolongables en 4 semanas en caso de nacimiento prematuro o múltiple. El beneficio de las indemnizaciones pecuniarias puede ser subordinado a un servicio mínimo que no sobrepase los seis meses en el año precedente al parto.

⁹⁷ Art. 106 de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

3.1.6.3.7. El impuesto sobre la renta de las personas físicas

Los residentes luxemburgueses, verán aumentar el recargo por desempleo desde el actual 4% hasta el 6% en 2013. Para ingresos superiores a 150.000 € en la clase de impuesto 1 y 1a, o 300.000 € en la clase de impuesto 2, la tasa se incrementará al 8%. El tipo impositivo marginal aumentará hasta el 41,34% (39% x 6%) y 42,12% (39% x 8%), respectivamente⁹⁸.

Durante el año 2012, los primeros 11.265 € de la clase 1 han sido gravados al 0%. Para la clase 1 bis y 2, el mínimo exento ha sido de 22.530 €. Con posterioridad se grava la renta de 15 tipos progresivos hasta un máximo del 39% en los ingresos de más de 41.793 € en la clase 1, 33.978 € en la clase 1ª, y € 83.586 en la clase 2. Las parejas tienen derecho a una asignación mensual de 76,88 € por hijo.

En cuanto a los no residentes luxemburgueses, la compañía naviera luxemburguesa tiene la obligación de retener el impuesto sobre la nómina por cada pago salarial. Se estipula una retención final del 10%, calculado sobre la base del 90% del salario subyacente menos una cantidad a tanto alzado de 1.800 € al mes (72 € por día), no permitiéndose ninguna deducción adicional⁹⁹.

3.1.7. La constitución de derechos reales sobre el buque: la hipoteca naval¹⁰⁰

En relación con la regulación sobre esta materia a nivel internacional, el *Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas* de 1926, fue ratificado por España el 2 de junio de 1930¹⁰¹, y por Luxemburgo el 18 de marzo de 1991. Este Convenio tiene por objeto el mutuo reconocimiento entre los Estados contratantes de las hipotecas sobre buques, que hubiesen sido constituidas de acuerdo a la legislación interna de algún Estado contratante al que el buque perteneciera, así como el aseguramiento de un orden de prelación sobre las hipotecas respecto a ciertos créditos privilegiados, con independencia de la nacionalidad de los acreedores del buque.

Según su art. 1, *las hipotecas, mortgages y prendas sobre buques constituidas regularmente según las Leyes del Estado contratante a que el buque pertenece e inscritas en un Registro público, ya de la jurisdicción del puerto de registro, ya de una Oficina central, serán consideradas como válidas y respetadas en todos los demás países contratantes.*

Según el art. 3, *ocupan el lugar inmediato después de los créditos privilegiados enumerados*

⁹⁸ Presupuestos Generales del Gran Ducado de Luxemburgo para el año 2013.

⁹⁹ *The Luxembourg shipping business – Closely connected to the sea, whatever the distance*. Deloitte Luxemburgo, 2012.

¹⁰⁰ *The Luxembourg Maritime Flag*. NautaDutilh Avocats Luxembourg. Julio de 2009.

¹⁰¹ En España, a nivel interno se regula mediante la Ley de Hipoteca naval de 1893 y el Código de Comercio, cuando el Juez no observe algún elemento de internacionalidad.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

en el art. 2, compuestos por *las costas judiciales debidas al Estado y los gastos ocasionados en interés común de los acreedores*, los créditos resultantes de los contratos laborales, *las remuneraciones debidas por salvamento y asistencia y la parte correspondiente al buque en las averías gruesas, las indemnizaciones por abordaje u otros accidentes de navegación, daños causados en puertos, docks y vías navegables; las indemnizaciones por lesiones corporales o por pérdidas o averías de la carga o de los equipajes, así como los créditos procedentes de contratos celebrados o de operaciones efectuadas por el Capitán fuera del puerto de matrícula.*

La regulación de la materia surgió de la necesidad de fortalecer el crédito hipotecario frente al préstamo a la gruesa u otras garantías reales y uniformizar la materia para evitar así cualquier *conflictus legum*, sin imponer limitación alguna a los Estados contratantes para que de acuerdo a sus Leyes nacionales puedan establecer otros privilegios sobre el buque, mientras se respete el orden de prelación contenido en el Convenio y no se altere la posición reconocida a las hipotecas sobre los buques.

La Competencia Judicial Internacional (CJI) se desdobra en la que podría recaer sobre el Tribunal extranjero ante el que debiera ejecutarse la garantía real, y el Tribunal competente para ejecutar la sentencia que dictare el primero. Los dos Convenios en vigor mencionados no contienen foros de CJI.

Ante las escasas ratificaciones del Convenio, el Comité Marítimo Internacional (CMI) elaboró el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los créditos privilegiados e hipotecas marítimas en 1967, que supliera las carencias del anterior, sin lograr las suficientes ratificaciones a nivel internacional.

Ante esta situación, la UNCTAD aprobó el Convenio de 1993 sobre privilegios marítimos e hipoteca naval, que aún no se encuentra en vigor, ratificado por España y publicado en el BOE de 23 de abril de 2004. Este Convenio contiene escasas referencias a la CJI.

La venta forzosa, regulada en el art. 12.1, prevé que serán competentes los Tribunales del Estado en que el buque fuera embargado, siendo posteriormente reconocida la sentencia recaída por terceros Estados, para evitar así disfunciones entre los diferentes sistemas normativos nacionales. Independientemente del Derecho material aplicable, con el fin de proteger al adquirente de buena fe y como garantía de seguridad jurídica, el art. 11 añade el requisito de publicidad, señalando su contenido, así como las Autoridades y personas que debieran ser notificadas.

De acuerdo con el art. 15, *las disposiciones del presente Convenio no afectarán a la aplicación de ningún Convenio internacional que establezca una limitación de responsabilidad ni a la de ninguna Ley nacional dictada para darle efecto.*

En Luxemburgo, las Leyes sobre la constitución de este derecho real son aplicables a la hipoteca naval, a menos que se indique lo contrario en el Título 1º Capítulo 2º de la Ley Marítima de 1990. Debe constituirse ante el *Bureau de la conservation des hypothèques*. Sólo la persona con el derecho para constituir esta derecho real sobre el buque puede constituir este acuerdo entre las partes.

Los requisitos necesarios para constituirlo son los siguientes:

- Tener como objeto un buque claramente definido.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

- Fijar un *quantum* determinado.

En caso de constituirse varias hipotecas sobre un mismo buque, la prioridad queda determinada por la fecha de registro, y de producirse en la misma fecha, dependiendo del número del asiento. El plazo total de la hipoteca será válido durante diez años comenzando la fecha desde el momento del registro.

*Su ejecución se regula por las leyes de la jurisdicción donde el buque está situado en el momento de su ejecución*¹⁰². A la hora de ejecutar una escritura de hipoteca, será requerido el *exequatur* ante otra jurisdicción.

En caso de que el deudor se encuentre en situación de impago de las obligaciones establecidas, será necesaria una orden judicial. Ante tal situación, pueden darse dos posibilidades:

- Expedirse una orden judicial por un Juzgado luxemburgués.
- Ejecución de una sentencia extranjera en caso de que un Juzgado luxemburgués requiera un *exequatur*.

Ha de tenerse en cuenta que ciertas hipotecas legales (*hypothèques legales*), como la hipoteca legal o la de las Autoridades tributarias o de la Seguridad Social, cuentan con mayor protección frente a cualquier hipoteca establecida en un contrato, bajo el prisma del Derecho luxemburgués.

3.2. Embarcaciones de recreo

3.2.1. Tipos de embarcaciones de recreo

El Registro de embarcaciones de recreo fue creado por la Ley de 23 de septiembre de 1997. La Ley distingue entre una sección fluvial para las embarcaciones de recreo destinadas al tráfico fluvial o al estacionamiento en aguas interiores por una parte, y una sección para las embarcaciones de recreo para la navegación marítima y fluvial o su estacionamiento en aguas marítimas. Se distinguen tres tipos diferentes de embarcaciones de recreo:

- 1) Pequeñas embarcaciones de recreo, provistas de una vela o motor de una potencia

¹⁰² Según el Derecho interno español, conforme al art. 48 de la Ley de Hipoteca Naval:

Será Juez competente para conocer de la demanda en que se ejerciten acciones derivadas del derecho de hipoteca naval, a elección del actor, salvo el caso de sumisión expresa o tácita:

1º) *El del lugar en que se hubiere celebrado el acto o contrato en que se constituyó la hipoteca.*

2º) *El del puerto en que haya entrado el buque hipotecado.*

3º) *El del domicilio del demandado.*

4º) *El del lugar en que radique el Registro en que fue inscrita la hipoteca.*

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

máxima de 7,5 Kw. y menos de 7 metros de eslora, sin una cabina habitable. Pueden ser objeto de una identificación.

También se definen como pequeñas embarcaciones aquéllas con menos de 20 metros de eslora, excluidos el timón y el bauprés, o cuyo peso muerto o su desplazamiento no supere las 20 toneladas métricas, exceptuándose¹⁰³:

- Aquéllas que sirvan para remolcar, empujar u acoplarse a otros buques que no sean pequeñas embarcaciones (gabarras, remolcadores, etc.).
 - Las que estén autorizadas para transportar buques de más de 12 pasajeros.
 - Los transbordadores.
- 2) Embarcaciones de recreo, destinadas a la navegación en aguas interiores que disponen o bien de más de 7 metros de eslora, o de un motor de una potencia superior a 7,5 Kw. ó de una cabina habitable. A su vez se distinguen entre los destinados a la navegación en aguas interiores o en aguas marítimas. Entran dentro del ámbito de aplicación de la Ley¹⁰⁴.

3.2.2. Tipos de licencias para la navegación

Existen tres modalidades¹⁰⁵, pudiendo elegir entre la categoría vela y motor, o simplemente motor para:

- 1) El permiso fluvial, que permite a su titular a navegar en embarcaciones distintas de las calificadas como pequeñas embarcaciones de recreo, según el art. 1.01 letra m) del Reglamento de la Policía para la navegación del río Mosela¹⁰⁶.
- 2) El permiso costero, destinado a embarcaciones de recreo de 7 metros de eslora como máximo sin cabina habitable, que permite navegar a un máximo de 3 millas náuti-

¹⁰³ Art. 1 (Definiciones), del texto coordinado del Reglamento Gran-Ducal de 17 de febrero de 1987, relativo a la identificación de las *pequeñas embarcaciones*, (Memorial A – 34 de 20 de mayo de 1987, página 488), modificado por el Reglamento Gran-Ducal de 10 de agosto 1993 (Memorial A – 77 de 22 de septiembre de 1993, pág. 1462), el Reglamento Gran-Ducal de 10 de diciembre 1997 (Memorial A – 99 de 23 de diciembre de 1997, pág. 3237), y el Reglamento Gran-Ducal de 16 de marzo de 2012 (Memorial A – 69 de 10 de abril de 2012, pág. 762).

¹⁰⁴ Art. 3 (Ámbito de aplicación), del Título 1º (Disposiciones relativas a la matriculación y a la identificación), de la Ley de 23 de septiembre de 1997 (Memorial A – 78 de 7 de octubre de 1997, pág. 2.404).

¹⁰⁵ Art. 7, Capítulo 2º (Categorías de permisos y modalidades de obtención del permiso de navegación), del Reglamento Gran-Ducal de 8 de octubre de 2009, sobre la aplicación de la Ley de 23 de septiembre 1997 reguladora de la navegación, que modifica otras leyes, así como el art. 8 del Reglamento Gran-Ducal de 20 de marzo 1967 respecto a la aplicación del art. 54, números 2 y 3, de la Ley de 14 de julio de 1966, relativo al Registro de la navegación interior y a la hipoteca naval.

¹⁰⁶ El art. 1.01 (Definiciones), Capítulo 1º (Disposiciones generales), Primera Parte (Disposiciones aplicables a toda la sección internacional del Mosela), de las Reglas de la Policía para la Navegación del Mosela (RPNM), cuya última modificación la constituye la Decisión de la Comisión, de 21 de junio de 2011, que entró en vigor el 1 de septiembre de 2012. Este artículo reproduce el art. 1 (Definiciones), del texto coordinado del Reglamento Gran-Ducal de 17 de febrero de 1987, relativo a la identificación de las "pequeñas embarcaciones", añadiendo a esta categoría la barcaza empujada.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

cas desde la costa¹⁰⁷.

- 3) El permiso marítimo, que permite la navegación de embarcaciones de recreo de hasta 24 metros, sin limitación alguna en cuanto a la zona de navegación. Para obtener un permiso para la navegación de embarcaciones de recreo de más de 24 metros de eslora¹⁰⁸, es necesario un certificado de capacitación, expedido según los criterios del Convenio STCW¹⁰⁹.

Para la navegación en el río Mosela, es competente el Servicio de la Navegación¹¹⁰, y no el Comisariado de Asuntos Marítimos. En cuanto a la navegación en el lago de *Esch-sur-Sûre*, es competencia de la Administración de la Gestión del Agua.

3.3. La gestión de la tripulación y los armadores

Esta materia queda regulada por Reglamento Gran-Ducal de 8 de abril de 1991, concierne a la libreta del marino y el Reglamento Gran-Ducal de 31 de julio de 2005¹¹¹, y la Directiva 2001/25/CE¹¹², relativa al nivel mínimo de formación de las profesiones marítimas.

A finales de 2011, 27.425 marinos fueron censados en la oficina de las tripulaciones (un 13,38% más respecto al año precedente), y 3.808 nuevas libretas de marinos fueron expedidas, además de un total de 2.915 visas fueron emitidas en cuanto a la verificación de las cualificaciones profesionales, lo que supone un 14,72% más respecto al año 2010. El número de visados para los marineros prácticamente se ha duplicado en el período 2007-2011, mientras que la flota ha aumentado un 45,64%.

Además, el Centro de Tecnologías de la Información del Estado (CTIE), a partir del primer trimestre de 2012, ha puesto en marcha una ventanilla única para los armadores, para la transmisión de solicitudes relativas a los buques, marineros y compañías navieras vía in-

¹⁰⁷ Según la redacción del antiguo art. 7, Capítulo 2º (Categorías de permisos y modalidades de obtención del permiso de navegación), de la Ley de 23 de septiembre de 1997 (Memorial A – 78 de 7 de octubre de 1997, pág. 2.404), se posibilitaba la navegación hasta las 5 millas náuticas desde la costa.

¹⁰⁸ Será necesaria una aprobación luxemburguesa, como requisito introducido tras la aprobación del Reglamento Gran-Ducal de 16 de noviembre 2001 de trasposición de la Directiva 94/58/CE aplicación de 22 de noviembre de 1994, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, modificado por la Directiva 98/35/CE del Consejo, de 25 de mayo de 1998.

¹⁰⁹ Convenio Internacional sobre Normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978, enmendado en Manila el 25 de junio de 2010.

¹¹⁰ Mediante la Ley de 28 de julio de 1973, se crea el Departamento de Navegación (Memorial A – Nº 43, de 28 de julio de 1973) dependiente del Ministro de Transporte.

¹¹¹ De modificación del Reglamento Gran-Ducal de 16 de noviembre 2001, de trasposición de la Directiva 94/58/CE de 22 de noviembre de 1994, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas, modificada por la Directiva 98/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1998.

¹¹² La Directiva 103/2003/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de noviembre de 2003 a su vez modificó la Directiva 2001/25/CE.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

ternet a través de una tarjeta de identificación *Luxtrust*¹¹³.

3.4. Gastos administrativos

El Comisariado de Asuntos Marítimos colabora tanto con *Luxembourg for Finance*, *Luxembourg for Business* y los clusters marítimo y de logística del Gran Ducado, para el promoción y desarrollo de las actividades marítimas en el Gran Ducado así como de su Registro Marítimo. El sitio oficial de Internet de *Luxembourg for Business* creada ad hoc¹¹⁴, contiene un decálogo de los gastos administrativos oficiales a fecha de 2012, para el registro de buques y otras operaciones relacionadas:

- a) Cambio de nombre del buque: 100 €.
- b) Examen del expediente de solicitud (certificados de barco no incluidos): 500 €.
- c) Registro del buque a casco desnudo (certificados de barco no incluidos): 250 €.
- d) La renovación del registro (certificados de barco no incluidos): 250 €.
- e) La cancelación de la inscripción (sin RSE): 150 €.
- f) La cancelación de la inscripción (RSE incluido): 350 €.
- g) La emisión de un Certificado de Registro: 100 €.
- h) La emisión de un Documento sobre la dotación mínima de seguridad: 100 €.
- i) La emisión de una extensión del Certificado provisional de matrícula: 150 €.
- j) La emisión del Certificado de seguro u otra garantía financiera, relativo a la Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas de mar por hidrocarburos (CLC): 100 €.
- k) Certificado de Seguridad Radioeléctrica (CSR): 200 €.
- l) La emisión de una carta de consentimiento para el registro de un buque a casco desnudo en el extranjero: 100 €.
- m) La emisión de cualquier Certificado o Documento no especificado (más gastos): 100 €.
- n) La tasa anual de inspección marítima, necesaria para cada buque, conforme a la regulación marítima vigente, en la que se incluye el análisis del informe por parte de la CAM: 1.300 €, más gastos de viaje.
- o) Inspecciones de seguimiento cuando sea necesario: 650 €.
- p) Por todos los endosos del oficial de navegación y de ingeniería: 40 €.
- q) Para la emisión de avales perdidos: 40 €.
- r) Para la emisión de una exención bajo la Ley Marítima (Dispensa, exención y otros): 40 €.
- s) Para los certificados de servicio: 25 € para cada miembro de la tripulación.
- t) Para la emisión de cualquier documento mientras no se especifique lo contrario: 25 €.
- u) Tabla con los horarios de trabajo y descanso: 50 €.
- v) La emisión de una Libreta de Inscripción Marítima: 40 €.

¹¹³ Datos obtenidos de los Puntos 4.3.2. (Las compañías navieras) y 4.3.3. (El Registro Marítimo luxemburgués), Título 4º (*Commissariat aux Affaires Maritimes*), Dirección General de Asuntos Generales (DG 1), del Informe de actividad del año 2011. Vol. 1. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. Gobierno del G.D. de Luxemburgo. Luxemburgo, 2012.

¹¹⁴ www.maritime.lu

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

- w) Renovación de una Libreta de Inscripción Marítima: 40 €.
- x) El reemplazo de una Libreta de Inscripción Marítima perdida: 40 €.
- y) La emisión de una Libreta de Inscripción Marítima temporal si la solicitud no está completada: 20 €.

En cuanto a la acreditación de las compañías navieras, la instrucción de la solicitud asciende a 1.000 €, y la de un Director o gerente de una empresa naviera a 1.500 €. Además existe una tarifa en caso de ser necesario un recordatorio de 15 €, y el análisis de cualquier nueva solicitud nuevas o acciones por parte de la CAM, se facturará en base al tiempo y medios empleados, a un coste de 150 €/hora.

3.5. Evolución del número de compañías navieras inscritas, el tonelaje y los buques registrados bajo pabellón luxemburgués¹¹⁵

Según la Ley Marítima modificada de 1990¹¹⁶, que obliga a dar publicidad a las personas físicas y jurídicas inscritas como compañías navieras, fue de 46 personas físicas y 23 personas jurídicas a fecha de diciembre de 2011. El número de dirigentes de las mismas autorizados ha sido de 46 personas físicas y 23 personas jurídicas, respectivamente. Hay que tomar en consideración que una persona física puede estar a cargo de varias compañías navieras, sin que exista una correlación proporcional y equitativa entre ambas.

Durante el año 2011, 33 nuevos buques (19 en el año 2010) fueron registrados, contando a fecha de diciembre de 2011 con 236 buques que representan 1,7 Tn. de arqueo bruto.

De ellos, 208 fueron correspondieron a registros completos, 19 a fletamentos a casco desnudo, y 9 a fletes a casco desnudo. Según el tipo de buque, los que mayor arqueo bruto acumulan sobre el total de la lista son en el siguiente orden, los porta-contenedores, las dragas, los buques Ro-Ro, los buques cisterna, así como los buques abastecedores offshore y remolcadores.

En cambio, teniendo en cuenta las unidades totales, los buques de pasajeros son los que más abundan, seguidos de los buques abastecedores offshore y remolcadores, las dragas, los buques cisterna, los porta-contenedores, y las barcazas. La edad media de la flota disminuyó de 7,6 años en 2010 a 6,3 en 2011.

En cuanto a las embarcaciones de recreo, la gestión técnica y administrativa del registro es realizada por la CAM. A fecha de diciembre de 2011, se habían solicitado 777 matriculaciones de embarcaciones de recreo, 197 nuevos permisos, 124 renovaciones de permisos, 42 anotaciones sobre las licencias, así como 14 identificaciones y 15 renovaciones de pequeñas embarcaciones. En total, se recaudaron 147.194,96 € en impuestos.

¹¹⁵ Datos obtenidos de los Puntos 4.3.2. (Las compañías navieras) y 4.3.3. (El Registro Marítimo luxemburgués), Título 4º (*Commissariat aux Affaires Maritimes*), Dirección General de Asuntos Generales (DG 1), del Informe de actividad del año 2011. Vol. 1. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. Gobierno del G.D. de Luxemburgo. Luxemburgo, 2011.

¹¹⁶ Art. 134 (Publicidad), Título 10 (De la autorización de las compañías navieras) de la Ley Marítima modificada luxemburguesa de 9 de noviembre de 1990.

IV.

EL G.D. DE LUXEMBURGO Y LAS ORGANIZACIONES

INTERNACIONALES QUE REGULAN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO. UNA SELECCIÓN ENTRE DISTINTOS BLOQUES NORMATIVOS (DERECHO CONVENCIONAL, DERECHO INTERNO-PRIVADO Y DERECHO COMUNITARIO)

En el mundo de la Economía Marítima, estos sujetos se dividen entre los **Estados**, sean en su básico ámbito competencial de abanderamiento de buques, o como Estados ribereños y rectores del puerto. Las Sociedades de Clasificación, actúan en representación de los Estados, para certificar e inspeccionar los buques de acuerdo a las normas técnicas y operativas. Por otro lado, se encuentran las **Organizaciones Internacionales** (en adelante OO.II.).

La clasificación seguida, atendiendo criterios económicos y jurídicos, se inspira en las propuestas por M. Díez de Velasco y Vallejo¹¹⁷, M. Stopford¹¹⁸, J. L. Gabaldón García y J. M. Ruiz Soroa¹¹⁹.

Pese a la extremada fragmentación¹²⁰ y heterogeneidad de las OO.II., comparten notas características, definiéndolas como *asociaciones voluntarias de Estados establecidas por acuerdo internacional, dotadas de órganos permanentes, propios e independientes, encargados de gestionar unos intereses colectivos y capaces de expresar una voluntad jurídicamente distinta de la de sus miembros*. Poseen una base jurídica convencional (sujetos de Derecho derivado o secundario), creados por un acto fundacional, y que expresan su voluntad de forma autónoma, diferente a la de los Estados miembros que la integran¹²¹.

¹¹⁷ DÍEZ DE VELASCO Y VALLEJO, M. *Las organizaciones internacionales*. 14.ª edición. Madrid, 2006.

¹¹⁸ STOPFORD, M. *Maritime Economics*, Routledge (Taylor & Francis Group). London & New York, 3rd Edition, 2009.

¹¹⁹ GABALDÓN GARCÍA, J.L., RUIZ SOROA, J.M. *Manual de Derecho de la Navegación marítima*. 3ª edición. Marcial Pons, Barcelona y Madrid, 2006.

¹²⁰ MONACO, R.. *Les principes régissant la structure et le fonctionnement des organisations internationales*, in *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye*, 1977, III, pág. 92.

¹²¹ DÍEZ DE VELASCO Y VALLEJO, M. *Las organizaciones internacionales*. 14.ª edición. Madrid, 2006.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El análisis jurídico y alcance de los **convenios y legislación** que regulan el sector de la industria del transporte marítimo, denota la directa incidencia y correlatividad con el rendimiento económico que obtienen los armadores y demás agentes marítimos de su inversión. El *Titanic*, *Herald of Free Enterprise*, *Erika*, el *Prestige*, o el *Costa Concordia*, entre otros, han sido un revulsivo para el avance en la normativa de seguridad y responsabilidad ambiental. El diseño de buques y su mantenimiento, la tripulación, el mantenimiento las condiciones de trabajo, los sistemas operativos, la fiscalidad, la contaminación y responsabilidad por vertidos de petróleo, las emisiones de los barcos, las aguas de lastre, y el reciclaje de buques, entre otros, son objeto de análisis por el sistema internacional de regulación del negocio de la navegación marítima.

Así, dentro de las OO.II. a falta de un órgano legislativo común creador del Derecho aplicable, y un órgano judicial competente que ejecute sus resoluciones, el Derecho Internacional nos proporciona una respuesta fragmentada y difusa, bien sea porque en las relaciones entre Estados, no siempre se ponen de acuerdo a la hora de regular la coexistencia entre colectividades independientes o para la prosecución de fines comunes, o porque otras entidades no gubernamentales ejercen acciones en el plano internacional.

Ad exemplum, el Tribunal Permanente de Justicia Internacional de La Haya, creado en 1922, se ve coartado en su ámbito de actuación, ya que sus competencias solamente son consultivas. Pese a esto, en el ámbito del Derecho Marítimo Internacional, el siglo XX supuso el inicio de la unificación normativa y contractual, entre el sistema jurídico continental, y el anglosajón.

Las OO.II. a su vez se dividen en **No Gubernamentales**, y las **Gubernamentales**, regidas por el Derecho Privado y el Derecho Público, respectivamente.

Entre las primeras cabe mencionar el Comité Marítimo Internacional (CMI) y la BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*). Entre las segundas, pueden clasificarse por sus fines, en generales (Organización de las Naciones Unidas), o específicas (Organización de Cooperación y Desarrollo Económico/OCDE, la Unión Europea/UE, la Organización Internacional del Trabajo/OIT, o la Organización Marítima Internacional. Dependiendo de su composición, en universales (OMI), o regionales (OCDE). Por sus competencias, en OO.II. de cooperación o coordinación, sin pérdida de soberanía por parte de los Estados miembros, o de integración o unificación (UE)¹²².

4.1. Los Estados

Creadores y receptores de la normativa marítima internacional, intervienen en el proceso normativo internacional mediante la adhesión a las negociaciones junto con otro o varios Estados, sea o no en el seno de alguna Organización Internacional, dándose los siguientes pasos¹²³: la consulta y elaboración de un proyecto de Convención, la aprobación de la mis-

¹²² DÍEZ DE VELASCO Y VALLEJO, M. *Las organizaciones internacionales*. 14.^a edición. Madrid, 2006.

¹²³ DÍEZ DE VELASCO Y VALLEJO, M. *Las organizaciones internacionales*. 14.^a edición. Madrid, 2006.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

ma, la firma, así como la posterior ratificación, respetándose el Orden Público de cada Estado, que tiene connotaciones sustantivas, conflictuales y procesales.

Éste último puede aminorarse, pero nunca desaparecer¹²⁴. Su función progresiva va en contra de las particularidades nacionales al provocar su actuación el aislamiento de aquellos sistemas jurídicos que se resisten a evolucionar¹²⁵. El mismo carácter relativo del Orden Público introduce un elemento a través del cual adapta cualquier instrumento jurídico a la realidad social en la que ha de actuar¹²⁶. A continuación se realiza un análisis de la función reguladora de los Estados ribereños y rectores del puerto.

4.1.1. El Estado del pabellón

El papel que juega el Estado de bandera es fundamental. Supone la elección del Estado del abanderamiento del buque, y no sólo puede significar una forma de reducir los costos para los armadores, sino que además les vincula a la hora de cumplir la normativa vigente, a diferencia de la jurisdicción legal, que va cambiando a medida que el buque se mueve por todo el mundo. Las ventajas comerciales pueden estribar en el Derecho Societario y Tributario, los Convenios de Seguridad Marítima, las condiciones laborales, y la posible protección en caso de conflictos bélicos o políticos.

Los requisitos para el registrar un buque pueden variar. Por ejemplo, Liberia requiere que un nacional sea el propietario del buque, al contrario que Panamá. Esto se solventa creando e inscribiendo una compañía en el Registro Mercantil de Liberia. Por otra parte, las navieras españolas pueden estar en manos de capital extranjero a efectos registrales en nuestro Registro nacional, permitiendo el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (R.E.B.E.CA.) la inscripción de buques aunque éstas sean extranjeras.

Los *registros nacionales* tradicionales, equiparan a la naviera al resto de empresas del país en cuanto a legislación laboral y tributaria, pese a ciertos subsidios o incentivos especiales.

Los *segundos registros*, son la alternativa surgida como reacción a los registros abiertos, para volver a captar los buques de los armadores nacionales. Surgen de la necesidad de implantar un sistema legal autónomo, al margen del excesivo intervencionismo de las Administraciones nacionales en sus respectivas Marinas Mercantes¹²⁷. Pese a que la tasa de ac-

¹²⁴ REMIRO BROTONS, A., *Ejecución de sentencias extranjeras en España*, Tecnos, Madrid, 1974, págs. 226-229.

¹²⁵ REMIRO BROTONS, A., *La reconnaissance et l'exécution de sentences arbitrales étrangères*, R. des C., 1984- I, págs. 169-354, pág. 247.

¹²⁶ MOSCONI, F., *Qualche riflessione in tema di ordine pubblico nel progetto di riforma e nella convenzione di Bruxelles*, *La riforma del diritto internazionale privato e processuale. Raccolta in ricordo di E. VITTA*. Giuffrè, Milán, 1994, págs. 369-383, págs. 369-370.

¹²⁷ Según Juan Carlos Atxa, Presidente de la Asociación de Navieros Vascos en relación a los segundos registros de buques. EIZAGUIRRE, José María de (Coordinador): IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián, cit., p. 98.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

cidentes parece mayor en los buques de segundos registros, su seguridad va en aumento¹²⁸.

Gravan con un impuesto fijo sobre el tonelaje del buque (*tonnage tax*), en lugar de las ganancias corporativas. Podemos mencionar el DIS de Dinamarca, el NIS de Noruega, el ISR de Alemania, el MAR de Madeira, el FRA de las Islas de Kerguelen (Francia), y los de Reino Unido (Isla de Man, Islas Caimán, e Islas Bermudas). El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA), fue creado en 1992.

Los *registros abiertos (banderas de conveniencia)* atraen a los armadores internacionales, a cambio de una cuota de inscripción inicial y un impuesto sobre el tonelaje anual por este servicio. No suelen haber impuestos sobre los beneficios ni controles fiscales, existe una plena libertad de contratación internacional, así como libertad sobre las actividades corporativas. Sin embargo, el pabellón luxemburgués no puede encuadrarse en esta categoría, sino que se une al resto de registros nacionales.

La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDMAR), ya señaló que *todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en la alta mar*¹²⁹. Este fue el origen de los Registros nacionales tanto de Luxemburgo como de Austria o Suiza.

Además, exige que exista una *relación auténtica*, el llamado *genuine link* o vínculo efectivo entre el armador y el Estado del pabellón, que deja a la regulación nacional de cada Estado¹³⁰.

El primer buque de propiedad extranjera, registrado en Panamá, fue el *Belén Quezada*, en 1919. Gracias a las transferencias de banderas estadounidenses y europeas, creció hasta que finales de la década 1940-1950, ante el descontento de armadores estadounidenses, hasta que el Registro Liberiano, fuera creado en 1948, con la ayuda de empresarios americanos. El armador griego Stavros Niarchos, registró el primer barco, el *World Peace*, en 1949. Panamá, Liberia y Bahamas son los más importantes. Los petroleros *Prestige* y el *Amoco Cadiz*, estaban registrados en Bahamas y Liberia, respectivamente.

El doble registro supone que el registro del buque bajo el pabellón nacional del armador, no sea aceptado por el banco acreedor hipotecario, para obtener acceso a ciertos puertos, o eludir normativa laboral nacional. La empresa propietaria emite un *bareboat charter* o fletamento a casco desnudo por el tiempo estipulado, si las Autoridades lo aceptan (caso de Malta y Chipre), manteniendo el registro del buque bajo el pabellón nacional del armador.

4.1.1.1. Conclusiones sobre el Estado del pabellón.

¹²⁸ LI, K.X. *The safety and quality of open registers and a new approach for classifying risky ships*, *Logistics and Transportation Review*. Vol. 35E, nº 2. Junio de 1999, págs. 135 y ss.

¹²⁹ Art. 90 (Derecho de la navegación) de la Convención de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

¹³⁰ Art. 91 (Nacionalidad de los buques) de la Convención de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El mejor control y gestión de los navieros, la percepción de subvenciones estatales, y el mejor trato por las compañías aseguradoras, no logra captar a los buques de armadores nacionales inscriptos en registros abiertos, debido a que en contrapartida, el marco fiscal, laboral y mercantil es menos benevolente, y a la ratificación de convenios internacionales en materia de contaminación y seguridad marítimas. El REBECA no ha logrado su objetivo, ya que alrededor del 40% la flota marina mercante española navega bajo pabellón de conveniencia.

Muchos de los países que permiten ondear a buques de propiedad extranjera su bandera, *carecen de recursos o voluntad para controlar* esos buques. Las compañías navieras toman ventaja de las infraestructuras de otros países, y de la efectividad y eficiencia de una administración marítima no burocrática. Se reducen los costes globales de transporte, de registro, mantenimiento.

La CNUDMAR permite a los Estados ribereños legislar en aras del *buen comportamiento* de los buques sobre sus aguas territoriales en materia de seguridad de la navegación, protección de las ayudas, preservación del Medio Ambiente y la lucha contra la contaminación, así como la prevención de las infracciones de las costumbres y las leyes sanitarias, etc. Además añade que sólo las normas internacionales aceptadas afectan al diseño, construcción, dotación o equipo de los buques extranjeros¹³¹. Desde el punto de vista económico, las dos materias en las que la normativa es más importante son la seguridad y la contaminación¹³².

Debería reforzarse el control por parte del Estado rector del puerto, ya que en ciertos supuestos, como el del *Prestige* (con bandera de conveniencia de Bahamas), el incumplimiento por parte de la sociedad de clasificación (*American Bureau of Shipping*) de la labor de certificación e inspección, puede llevar a provocar graves desastres naturales por el vertido de hidrocarburos o afectar a la seguridad marítima. La Justicia de EE.UU. falló a favor de *American Bureau of Shipping*, absolviéndola.

Aunque hoy día, muchos Estados de registro abierto, implementan los convenios fundamentales de la *Organización Marítima Internacional* (OMI), como son el Convenio Internacional para la Seguridad en el Mar (SOLAS 74/88)¹³³, el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por buques (MARPOL 73/78)¹³⁴, y el Convenio internacional sobre estándares de formación, entrenamiento, y certificación para los marinos (STCW)¹³⁵ de 1978

¹³¹ Art. 21.2 (Leyes y reglamentos del Estado ribereño relativos al paso inocente) de la Convención de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

¹³² CARLIER, Manuel. Director General - Asociación de Navieros Españoles (ANAVE). La normativa marítima internacional relativa a la Seguridad y al Medio Ambiente. Alicante, 5 de octubre de 2004.

¹³³ Texto refundido de 2009, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y las enmiendas al Protocolo de 1988, incluyendo las adoptadas el 16 de mayo de 2008 mediante Resolución MSC 258 (84).

¹³⁴ Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973, más protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 y las posteriores enmiendas.

¹³⁵ Convenio Internacional sobre Normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978, enmendado en Manila el 25 de junio de 2010.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

que entró en vigor en 1984, y fue enmendado en 1995, así como el Código Internacional de protección de buques e instalaciones portuarias (Código ISPS)¹³⁶. Complementa a los anteriores el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, aprobado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de 2006, considerado el cuarto pilar¹³⁷ de la regulación internacional del transporte marítimo, que entrará en vigor el 20 de agosto de 2013.

Los Estados de abanderamiento mediante sus representantes permanentes, deben asistir a las reuniones del *Comité jurídico*, el de *Seguridad Marítima*, y el de *Protección del Medio Marino*, así como a las sesiones de la Asamblea de la OMI cada 2 años. Además, es altamente recomendable que asistan al *Comité de Cooperación Técnica*, así como a las Conferencias Diplomáticas sobre el Estado del pabellón. También deberían recabar consultas de los armadores y operadores marítimos nacionales cuando lo estimen necesario.

4.1.1.2. Conclusiones sobre la inspección de buques por la Administración luxemburguesa.

La Administración marítima luxemburguesa es una de las pocas que cuenta con una certificación ISO 9001:2008 nº 011 000 7001 que fue válido hasta el 30 de abril de 2012, llevado a cabo por el organismo de certificación *TUV Rheinland France* el 27 de abril de 2011, en cuanto a su sistema de gestión de la calidad¹³⁸. Una nueva auditoría fue realizada el 22 de marzo de 2012. Además, es una de las pocas que han demostrado un compromiso con la excelencia en cuanto al nivel de cumplimiento de las normas internacionales, y pese a no contar con detención alguna no han cumplido el requisito de contar con al menos 10 llegadas a los puertos de EE.UU. por año durante los 3 últimos años, para ser distinguidos con la marca de calidad QUALSHIP 21¹³⁹.

Once entidades son las encargadas de cubrir las inspecciones de los buques luxemburgueses en todo el mundo. Desde 2008, la *Sociedad Nacional de Control y Homologación* (SNCH) del G.D. de Luxemburgo, coopera con la CAM mediante un acuerdo de colaboración, de apoyo en misiones de gestión y desarrollo. Al mismo tiempo, se encarga de la certificación y la acreditación en el sector marítimo.

Mediante la Directiva 2009/21/CE¹⁴⁰, en su art. 7 se prevé en cuanto al proceso de auditoría del Estado de abanderamiento, que *los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que su Administración sea sometida a una auditoría de la OMI al menos cada*

¹³⁶ Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias o Código PBIP (International Ship and Port Facilities Security o ISPS en Inglés) de diciembre de 2002, en relación con la regla XI-2/1 del Convenio SOLAS 74/88 enmendado.

¹³⁷ AZKUE MANTEROLA, Jon. *Convenio marítimo 2006. Mucho más que un Convenio para los trabajadores de la mar*. Pág. 39. Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración Nº 82. Madrid, 2009.

¹³⁸ *Luxembourg: An Alternative Location for Shipping Business*. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. CAM (Administración Marítima). 2011.

¹³⁹ *Port State Control in the United States. 2011 Annual report*. Department of Homeland security. United States Coast Guard.

¹⁴⁰ Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento. DOUE L 131, de 28 de mayo de 2009.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

siete años, a reserva de una respuesta positiva de la OMI a una solicitud oportuna del Estado miembro de que se trate, y publicarán las conclusiones de dicha auditoría con arreglo a la legislación nacional pertinente sobre confidencialidad.

Se establece el 17 de junio de 2017 o el momento de entrada en vigor del plan obligatorio de auditorías de los Estados miembros de la OMI. Luxemburgo participó en el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI (*Self-assessment of flag State performance*) en julio de 2000 y se presta voluntariamente al nuevo plan de auditorías, para ayudar así a la OMI a *lograr una implantación uniforme y eficaz de sus instrumentos, y examinar la posibilidad de aportar recursos para garantizar que el Plan de auditorías se aplique de manera satisfactoria*¹⁴¹.

En su art. 8, establece un sistema de gestión de la calidad y evaluación interna, por el que *a más no tardar el 17 de junio de 2012, cada Estado miembro elaborará, implantará y mantendrá un sistema de gestión de la calidad para los aspectos operativos de las actividades de la Administración competente en materia de abanderamiento. Dicho sistema de gestión de la calidad deberá certificarse con arreglo a las normas de calidad internacionales aplicables.*

A este respecto, como ya se ha mencionado anteriormente, la Administración marítima luxemburguesa recibió una certificación ISO 9001:2008 nº 011 000 7001, válida hasta el 30 de abril de 2012, llevada a cabo por el organismo de certificación *TUV Rheinland France* el 27 de abril de 2011, en cuanto a su sistema de gestión de la calidad¹⁴². Una nueva auditoría fue realizada el 22 de marzo de 2012.

El art. 8 añade otro requisito, al establecer que *los Estados miembros que figuren en la lista negra o que estén incluidos durante dos años consecutivos en la lista gris, publicadas ambas en el más reciente informe anual del Memorando de Acuerdo de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto, transmitirán a la Comisión un informe sobre su actuación como Estados de abanderamiento a más tardar cuatro meses después de la publicación de ese informe anual.*

El informe identificará y analizará los principales motivos a los que obedece el incumplimiento que ha llevado a las inmovilizaciones y las deficiencias que resultaron en la inclusión en la lista negra o en la lista gris.

El Gran Ducado figura en la lista blanca¹⁴³ del Paris MoU desde 1999¹⁴⁴.

¹⁴¹ Resolución A.974 (24), que establece el marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI, adoptada por la Asamblea el 1 de diciembre de 2005, en su 24º período de sesiones.

¹⁴² *Luxembourg: An Alternative Location for Shipping Business*. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. CAM (Administración Marítima). 2011.

¹⁴³ Anexo 7 (Perfil de Riesgo del Buque), del *Memorandum de París para el control del Estado del Puerto*, incluyendo la 34ª enmienda del 10 de mayo de 2012, con efectos desde el 1 de julio de 2012.

¹⁴⁴ *Informe Anual del Memorandum de Entendimiento de París sobre el control del Estado rector del puerto*, del año 2011.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Cada cinco años, y por primera vez el 17 de junio de 2012, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo acerca del estado de aplicación de la presente Directiva.

Dicho informe incluirá una evaluación de la actuación de los Estados miembros como Estados de abanderamiento¹⁴⁵. En su art. 10 se especifica que la Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS)¹⁴⁶.

Durante el año 2011, 142 inspecciones fueron realizadas, lo que representa el 60% de la flota, siendo revisados los nuevos buques o los que no pudieron ser objeto de revisión durante el año 2012. De los 94 buques mercantes inspeccionados, el 79,7% presentaron deficiencias a solventar. De otro lado, de los 48 mega-yates o buques crucero comerciales, el 97,92% llegó a presentar también alguna deficiencia a corregir.

Toda irregularidad u incidente ha sido objeto de examen por la CAM, no presentándose ninguna deficiencia grave, ni siendo necesaria la detención de ningún buque. Esto no hace sino demostrar la calidad y excelencia del pabellón luxemburgués.

4.1.2. Las inspecciones de control por el Estado rector del puerto

Desde 1982, el Memorando de París (MOU), trata de establecer las bases de supervisión de las Autoridades marítimas, y supuso el inicio de la cooperación en la inspección para la detección de deficiencias en buques mercantes extranjeros que hagan escala en sus puertos (hoy 27 Estados signatarios), para garantizar el cumplimiento de los convenios internacionales sobre seguridad y contaminación. Exige un mínimo de inspecciones del 25%, del promedio de visitas a puerto en los 3 años precedentes, y se impulsó por parte de las Autoridades portuarias el intercambio de información, y la notificación de posibles amenazas para la seguridad o el medio marino. Además, es actualizado con regularidad. Existen listas negras, grises y blancas, tomando en consideración el número de detenciones e inspecciones sufridas. Cada Estado se encarga de realizar las inspecciones pertinentes a los buques que considere oportuno, en sus aguas jurisdiccionales.

También se han establecido Memorandos de Entendimiento en el Mediterráneo (10 Estados), en Tokio (18 Estados), en el Caribe (11 Estados), en América Latina (12 Estados), y en el Océano Índico (11 Estados). Los EE.UU. tienen su propio programa. La OMI adoptó en 2005, una resolución para dar una orientación en el puerto a las inspecciones de control del Estado para identificar las deficiencias en el buque. La coherencia en las inspeccio-

¹⁴⁵ Art. 9 (Informes), de la Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento. DOUE L 131, de 28 de mayo de 2009.

¹⁴⁶ Creado en virtud del art. 3 del Reglamento nº 2099/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

nes y su rango es de gran amplitud, más de 50.000 anualmente. Por su parte, el M.O.U. de París 20.000, con un promedio de 3,5 deficiencias por inspección. Los buques con deficiencias graves son detenidos y un número reducido están prohibidos, publicándose en su página web.

4.1.2.1. Conclusiones sobre el Estado rector del puerto

Los convenios internacionales y demás instrumentos jurídicos han de servir de referencia para realizar las inspecciones, apoyadas por la concienciación mediante campañas intensivas de inspección, y la adecuada formación de los inspectores, *Port State Control Officers*, para lograr una unificación de criterios. Es constatable una relación entre la antigüedad de los buques y el número de detenciones.

¿Está fundada la relación entre las banderas de conveniencia y un alto número de detenciones? Sí, aunque con matices. Las Administraciones marítimas que no ejercen el control adecuado sobre las características básicas que ha de cumplir un buque y su tripulación, son los auténticos hervideros de buques sub-estándares. Pero desde 1999, la OMI intenta asegurar la efectividad de las mismas, por medio del sistema de auto-evaluación de las Administraciones marítimas (*Self-Assessment of Flag State Performance*) por parte de los Estados de bandera. No menos importante es que Panamá ha sido desclasificada de la lista negra del M.O.U. de París, abanderando el 22% de la flota mercante mundial.

Las Sociedades de Clasificación pertenecientes a la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), o las aceptadas por la UE (todas menos *Indian Register of Shipping*), cuentan con un inferior número de detenciones.

Hoy día, se utilizan técnicas estadísticas para identificar los buques de alto riesgo. La inspección tiene una parte general de la inspección exterior de la nave en el embarque, una de certificación, y otra sobre el manejo del equipo de carga, los equipos de navegación y radio, máquinas, y equipos de prevención de la contaminación.

El *Nuevo Régimen de Inspección* del M.O.U. de París, entró en vigor el 1 de enero de 2011, siendo más ambicioso que su predecesor, con el que se pretende el control completo de los buques que hagan escala en todos los puertos y fondeaderos. El perfil de riesgo alto, bajo y estándar¹⁴⁷ ha sustituido al factor de selección. El nivel de rendimiento como muy bajo, bajo, medio o alto de las compañías (con su correspondiente nº de empresa OMI), es resultado de las deficiencias y detenciones en los últimos 3 años, y la media de todos los buques inspeccionados. Para ello, se tienen en consideración distintos factores entre los que se incluye I) la imagen del pabellón del buque, II) la calidad de la Sociedad de Clasificación, III) el desempeño de la empresa (ISM) a cargo de operadores de buques comerciales, IV) la edad y clase del buque de acuerdo con el Convenio SOLAS y, V) los resultados arrojados por las últimas inspecciones en el contexto del Paris MoU¹⁴⁸.

¹⁴⁷ Anexo 7 (Perfil de Riesgo del Buque), del *Memorandum de París para el control del Estado del Puerto*, incluyendo la 34ª enmienda del 10 de mayo de 2012, con efectos desde el 1 de julio de 2012.

¹⁴⁸ Datos extraídos del Título 4º (*Commissariat aux Affaires Maritimes*), Dirección General de Asuntos Generales (DG 1), del Informe de actividad del año 2011. Vol. 1. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. Gobierno del G.D. de Luxemburgo. Luxemburgo, 2011.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

4.1.2.2. Conclusiones sobre el pabellón luxemburgués en relación con el control del Estado rector del puerto¹⁴⁹

Según los datos facilitados por la EMSA a raíz de la base de datos THETIS, así como el *Memorandum de Entendimiento de París (Paris MoU)*, durante el período 2007-2011, en el año 2009 hubo una detención sobre 58 inspecciones, y en el año 2010 tuvieron lugar otras dos sobre un total de 56 inspecciones realizadas. De media, sólo el 49,36% de las inspecciones presentaron algún tipo de deficiencia durante dicho período. El buque *Symphorine* fue detenido en el puerto de Grays en el Reino Unido en marzo de 2012, y el buque *Norjan* también en el puerto de Southampton. La última detención fue del buque *Greyzone*, que fue detenido en septiembre de 2012 en el puerto de Marsella, estando detenido durante un día¹⁵⁰. Luxemburgo figura en la lista blanca¹⁵¹ del Paris MoU desde 1999¹⁵².

El Memorandum de Tokio, que publica las cifras relativas al pabellón luxemburgués en la región Asia-Pacífico, durante el período 2007-2011 tan sólo contabilizó dos detenciones en los años 2010 y 2011, figurando en la lista gris del mismo¹⁵³.

La Guardia Costera de Estados Unidos por su parte, no contabilizó ninguna detención de buques con pabellón luxemburgués¹⁵⁴.

Gracias a la auditoría voluntaria realizada por la OMI en 2008, Luxemburgo pasó a formar parte de los 22 Estados beneficiarios del NRI. El número de detenciones es bastante bajo y queda patente el eficaz control y los excelentes resultados obtenidos por los buques con pabellón luxemburgués a nivel internacional.

4.2. Las Sociedades de Clasificación

Sus orígenes se remontan a la *Lloyd's Coffee House* de *Edward Lloyd*, de principios del siglo XVIII, que para atraer clientes, hizo circular unas listas con detalles de los

¹⁴⁹ Datos extraídos del Título 4º (*Commissariat aux Affaires Maritimes*), Dirección General de Asuntos Generales (DG 1), del Informe de actividad del año 2011. Vol. 1. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. Gobierno del G.D. de Luxemburgo. Luxemburgo, 2011.

¹⁵⁰ www.parismou.org

¹⁵¹ Anexo 7 (Perfil de Riesgo del Buque), del *Memorandum de París para el control del Estado del Puerto*, incluyendo la 34ª enmienda del 10 de mayo de 2012, con efectos desde el 1 de julio de 2012.

¹⁵² *Informe Anual del Memorandum de Entendimiento de París sobre el control del Estado rector del puerto*, del año 2011.

¹⁵³ *Informe Anual del Memorandum de Entendimiento de Tokio sobre el control del Estado rector del puerto en la región Asia-Pacífico*, del año 2011.

¹⁵⁴ *Port State Control in the United States. 2011 Annual report*. Department of Homeland security. United States Coast Guard.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

buques para que fueran evaluadas por las compañías aseguradoras. En 1764 un *Comité* de empresas aseguradoras y corredores de seguros de Londres, compiló un libro que contenía los detalles y requisitos de los buques para que estos fueran seguros, de acuerdo a unos criterios de calidad. Estos se clasificaban en una categoría determinada por distintos peritos competentes designados por el *Comité*. Realizando una clasificación del casco en A, E, I, O, U, de acuerdo con la excelencia de su construcción y su solidez. El equipo se calificó G, H o B (bueno, mediocre o malo).

Por ejemplo, una clasificación UB suponía una valoración negativa del buque e indicaba un claro riesgo para la aseguradora. El *Libro verde* contenía detalles de 15.000 buques. En el registro, en 1797-8 se presentó un nuevo sistema de clasificación que se basaba en la clase del buque y en el río de construcción, favoreciendo a los buques construidos en el Támesis. En 1799 un registro de su rival se publicó, conocido como el *Libro rojo*.

En 1834 las diferencias se limaron y una nueva sociedad fue creada para producir un registro marítimo, que fuese aceptable para todos los sectores de la industria. La nueva publicación fue la *Lloyd's Register of British & Foreign Shipping*, y su órgano de gobierno tenía 24 miembros, 8 para los comerciantes, y otros tantos para los armadores, y los aseguradores. La nueva sociedad contaba con 63 inspectores y un sistema de inspección periódica de los buques.

La clasificación podía ser A (alto estado de conservación), E (Buques para transportar cargas que la mar no daña, pero no carga seca), o I (apto para travesías de corta duración). Si el estado de las anclas, pertrechos y cadenas es satisfactorio (1), y en caso contrario (2). Este sistema dio lugar a la conocida expresión de *condición A1*. A medida que el transporte marítimo se fue desarrollando en el siglo XIX, el papel de las sociedades de clasificación fue cambiando.

Al principio el trabajo principal fue clasificar los buques y posteriormente las normas de construcción y mantenimiento de los buques. A1 se convirtió en un requisito y no una calificación en escala. Los comités técnicos se crearon para redactar los libros sobre normas precisas para la construcción y mantenimiento de buques mercantes. Hoy en día, para ello, la *Lloyd's Register of British & Foreign Shipping*, cuenta con más de 5.400 personas, de las cuales la mitad son ingenieros altamente cualificados, que actúan en 240 oficinas de 80 países del mundo. Además, existen más de 50 sociedades de clasificación que operan en todo el mundo.

El control del pabellón del buque, o *Flag State Control*, corre a cargo de la Administración marítima del Estado del pabellón, inspeccionando y emitiendo o renovando los certificados sobre diseño, construcción, prevención de la contaminación, equipos y dotación. Debe desarrollar y aplicar unas normas de seguridad marítima y prevención de la contaminación, respetando su propia legislación y los convenios internacionales.

Los Estados de abanderamiento delegan su representación en las sociedades de clasificación, organizaciones no gubernamentales y profesionales, para certificar e inspeccionar los buques de acuerdo a las normas técnicas y operativas. Éstas cumplen un papel vital de cara a la gestión y aseguramiento de los buques.

Al fletador le interesa que el buque con el que contrata el transporte esté certificado por

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

una Sociedad de Clasificación, y a su vez la apropiada clasificación del buque suele ser condición indispensable para la firma de las pólizas de protección de terceros, entre los propietarios de los buques y el club de P&I.

La OMI, desde 1999, intenta asegurar la efectividad de las mismas, por medio del sistema de auto-evaluación de la actuación del Estado de bandera (*Self-Assessment of Flag State Performance*). De este modo, la infraestructura, personal y normativa de las Administraciones marítimas quedan voluntariamente almacenados en una base de datos.

Pueden definirse en algunos casos como sociedades mercantiles, u organismos de carácter privado sin ánimo de lucro, encargados de la clasificación de buques mercantes en función de la calidad de sus estructuras, maquinaria y equipo. Cuentan con dos grandes líneas de actuación en nombre de:

- a) Los armadores para controlar la construcción del buque, y la emisión y mantenimiento del certificado de clase, y las revisiones periódicas.
- b) Los Estados de abanderamiento cuando emiten los certificados en su nombre. Es decir, llevan a cabo los *trabajos de inspección técnica en nombre de los Gobiernos*.

Su tarea principal es mejorar la seguridad de las vidas y bienes en el mar, garantizando las normas técnicas de diseño, fabricación, construcción y mantenimiento de la navegación mercantil y no mercantil. El certificado de clase sigue siendo el pilar de su Autoridad. Un armador debe clasificar su buque para obtener un seguro. Además de su papel como reguladores, las Sociedades de Clasificación representan la mayor concentración de conocimientos técnicos a disposición de la industria del transporte marítimo.

Su actividad reguladora se centra en el desarrollo de normas y su aplicación. El *desarrollo de reglas*, incluye tanto nuevas iniciativas y la actualización de las normas existentes continuamente para reflejar los cambios en la tecnología marina y las nuevas convenciones.

Las más relevantes o importantes Sociedades de Clasificación se agrupan voluntariamente en una entidad privada denominada IACS (*International Association of Classification Societies*) instaurando así un sistema de autorregulación. Tales sociedades pueden ser definidas como entidades de servicios, y pueden adoptar las diversas formas autorizadas por las leyes, desde ONG (cual es el caso de ABS), hasta Sociedades mercantiles. Estas sociedades desarrollan sus normas a través de una estructura de *Comités*, con la participación de expertos de diversas disciplinas científicas y técnicas, incluidas las actividades de arquitectos navales, ingenieros marinos, suscriptores, propietarios, constructores, operadores, fabricantes de materiales, fabricantes de maquinaria y profesionales de otros campos relacionados. Este proceso toma en cuenta las actividades de la OMI y la IACS en cuanto a requisitos unificados. Son aceptadas por la UE todas las pertenecientes al IACS, excepto *Indian Register of Shipping*.

La IACS se encarga de precisar los mínimos exigibles al clasificar un buque, ya que podría dar lugar a una intolerable flexibilidad en cuestiones de calidad, por parte de ciertas Sociedades de Clasificación. Sus más importantes miembros son la *Lloyd's Register of Shipping*, y la *American Bureau of Shipping*.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Su función es de carácter pericial y técnica, y consiste básicamente en:

- c) controlar y supervisar la construcción de un buque (o las grandes obras de transformación), mediante la *aplicación* de las normas a la construcción naval, y esto comprende la revisión técnica del plan.
- d) controlar y supervisar las reparaciones que lleve a cabo durante la vida del mismo, dando su visto bueno de acuerdo con las normas propias de la entidad.
- e) controlar y supervisar mediante una encuesta anual la maquinaria y el casco, realizar una inspección especial de la maquinaria cada 5 años, un estudio en dique seco cada 2 años y medio, una inspección del eje de cola cada 5 años, así como de la caldera cada 2 años y medio. Las inspecciones del casco y la maquinaria son muy exigentes. Todo ello de conformidad con los estándares establecidos respecto a su navegabilidad y seguridad, habitabilidad, aptitud para determinadas cargas, en los muy variados aspectos que esto conlleva. Los buques están sometidos a fuertes desgastes de todo tipo y a múltiples vicisitudes que afectan a lo que se llama, en la expresión más genérica, su navegabilidad.
- f) emitir para el propietario los certificados acreditativos del cumplimiento de los anteriores requisitos, es decir los certificados de navegabilidad (certificados de clase y las encuestas periódicas para el mantenimiento de la clase), a no confundir con los que emite el Estado de la bandera.

Para la mejor realización de sus servicios, las Sociedades de Clasificación realizan y promueven una ingente actividad investigadora, plasmada a su vez en muchos aspectos en las exigencias que incluyen en sus Reglas.

Los certificados de clasificación históricamente se emitían para que el propietario pudiera asegurar el buque, ya que la *cota* del buque determinaba el tipo de barco y su estado general. El buque *pierde la clasificación* cuando la Sociedad de Clasificación no emite el certificado por entender que el buque no cumple las condiciones requeridas.

Se encuadra por tanto en el marco de una actividad de servicios consistente en el asesoramiento y comprobación mediante contrato privado con el propietario, si bien eventualmente algunos Estados confían su función de control estatal de la seguridad de los buques bajo su bandera a estas entidades, en cuyo caso, como es lógico, su función deja de ser privada y quedará regido por otros parámetros normativos.

La función habitual u ordinaria de las Sociedades de Clasificación es la de prestar un servicio continuado de clasificación y mantenimiento de la cota del buque. Por ello, desde el punto de vista del Derecho español, se trata de un contrato sinalagmático de arrendamiento de servicios a cambio de un precio pactado o convenido por ambas partes.

Prestan, por tanto, servicios al buque, entendido éste como empresa de navegación: asesora al buque en cuanto auxiliar independiente, asesora y presta por tanto servicios al empresario titular de dicha empresa de navegación (empresa entendida conforme a la acepción inglesa de *shipping-venture*), y todo propietario de buques que razonablemente desee

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

explotar tal industria marítima deberá atender y tener presente tal asesoramiento, y dotar al buque del correspondiente certificado. Prueba del carácter plenamente asentado de esta concepción de servicio/asesoramiento por parte de las Sociedades de Clasificación al buque es su inclusión dentro del Código de Comercio español (concepción apreciable tanto en el Preámbulo del Código como en la regulación de los privilegios marítimos).

Las partes en el contrato –refiriéndonos por supuesto a la actividad privada de calificación-seguimiento anual de los buques- son, de una lado, la Sociedad de Clasificación que presta el servicio, y de otro el propietario del buque.

El servicio que presta la Sociedad de Clasificación al buque es un servicio de asesoramiento. Es una función interna de la empresa que desarrolla o cumple un tercero, dentro del ámbito de la propia empresa. El asesor no asume obligación alguna frente a terceros, que no le retribuyen en modo alguno, y la obligación de seguridad permanece en el responsable (propietario del buque). El responsable (propietario del buque) no puede excusarse diciendo que sus asesores le dijeron esto o aquello, porque su obligación consiste en navegar con seguridad y también el utilizar los asesores adecuados.

El hecho por tanto de que las compañías de seguros exijan a los propietarios del buque para asegurar sus buques que éstos estén debidamente clasificados en una determinada cuota de las Sociedades de Clasificación, que las Autoridades de los puertos visitados o incluso las autoridades de la bandera se basen con frecuencia en los certificados emitidos por tales sociedades, o que para la compra venta de buques o para su arrendamiento, fletamento o hipoteca se exija el certificado de clasificación vigente, se basa en una comodidad a la que conduce la calidad utilizada por las Sociedades de Clasificación.

Pero en modo alguno puede constituir una obligación de las mismas exigibles por esos terceros ni generar responsabilidad en caso de que tales certificados adolezcan de algún defecto o contengan errores o inexactitudes.

Una Sociedad de Clasificación es, en definitiva, una entidad de servicios, contratada para y por el buque, y que consiste en un asesoramiento centrado en la seguridad y acerca de las reparaciones que el buque precisa para su adecuada conservación y mantenimiento, para el fin a que se destina, y la realización de las mismas habrán de ser conformes a los estándares de la propia Sociedad de Clasificación.

Tal asesoramiento se documenta para el uso que el propietario desee. Ahora bien, frente a terceros la sociedad de clasificación no adquiere compromiso de ningún tipo porque frente a los terceros no hay contrato: falta la *causa* en el sentido jurídico del término, es decir no hay una contraprestación (precio o causa de donación) y por consiguiente el tercero nada puede exigir.

A medida que más Gobiernos se han involucrado en la regulación en los últimos 30 años, se han incrementado las actividades de las Sociedades de Clasificación como representantes del Gobierno.

Las autorizaciones más comunes son en relación con la medición del tonelaje y las lí-

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

neas de carga, y la OMI mediante los Convenios SOLAS, MARPOL, etc., establecerá las normas para el transporte de mercancías peligrosas. Al llevar a cabo sus tareas reglamentarias, la Sociedad de Clasificación aplica las normas pertinentes para el país de matrícula del buque¹⁵⁵.

4.2.1. Conclusiones sobre las Sociedades de Clasificación y la responsabilidad por contaminación

¿Pueden ser civil o administrativamente responsables las Sociedades de Clasificación?

Sí, pueden ser sujetos de responsabilidad contractual por negligencia profesional, por quienes hayan contratado la clasificación del buque, y las cláusulas de exoneración no se reputarán válidas en caso de dolo o culpa grave¹⁵⁶.

A la hora de contratar la clasificación de un buque, los *Principios de Conducta y Condiciones del Contrato para su empleo por las Sociedades de Clasificación*, de la Conferencia de Amberes de 1997, así como el *Modelo de Cláusulas Contractuales*, de 1999, ambas del Comité Marítimo Internacional (CMI), de voluntaria aceptación por las partes, suponen un avance en la uniformidad contractual internacional.

De acuerdo con el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (CLC), de 1992 nada se dice sobre la responsabilidad de las Sociedades de Clasificación, quedando determinado por las legislaciones nacionales.

Conforme al régimen contenido en el citado Convenio, y en particular teniendo presente su tenor literal, las Sociedades de Clasificación quedan adscritas al ámbito de referencia y aplicación del art. 3.4 a) y b). El sistema establece como único responsable al propietario del buque (responsabilidad exclusiva y excluyente), con responsabilidad objetiva (salvo excepciones tasadas), y responsabilidad limitada a una cierta cantidad, a quien se exige un seguro hasta una determinada cuantía, a partir de la cual, o cuando se produzcan fallidos como insolvencia, etc. la responsabilidad es abonada por el Fondo, que opera a condición de que el propietario haya concertado el seguro de Club.

Respecto a la canalización de la responsabilidad, conocida como *channeling*, cabe señalar que tal encauzamiento de la responsabilidad u obligación de pago establecida en el Convenio a través del propietario registral del buque, significa como ha quedado anticipado que, de acuerdo con el art. 4 del Convenio CLC, no se puede reclamar la indemnización de daños por hidrocarburos, con excepción de las acciones basadas en dolo, sino a dicho propietario registral del buque.

¹⁵⁵ STOPFORD, M., *Maritime Economics*, Routledge (Taylor & Francis Group). London & New York, 3rd Edition, 2009.

¹⁵⁶ Art. 1.102 del Código civil español, aprobado por el Real Decreto de 24 de julio de 1.889 y sus sucesivas modificaciones.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Con ello se pretende favorecer al perjudicado por la contaminación ya que no tendrá que buscar al sujeto pasivo de la acción en el entramado de posibles empresas marítimas asociadas al buque, fletadores por tiempo, por viaje, fletadores a casco desnudo, o de causantes externos al buque (vinculadas o no a la navegación, a la empresa de navegación o a su preparación), sino al propietario, fácilmente localizable a través del correspondiente Registro del país de abanderamiento.

El sistema obligacional está contenido básicamente en el art. 3, que puede desglosarse de la siguiente manera:

1. Sistema de obligación objetiva del propietario.
2. Exclusiones de esa responsabilidad, entre ellas la intención de un tercero.
3. Exclusión por dolo o dolo eventual del perjudicado
4. Canalización de la responsabilidad a través del propietario.
5. Derecho de repetición del propietario.

El propietario es el responsable de todos los daños por contaminación producidos en el siniestro (art. 3.1) con exclusión de cualquier otro sujeto. No se le podrá reclamar indemnización alguna por contaminación que no se ajuste al Convenio (art. 3.4).

No podrá formularse reclamación alguna por contaminación *–ajustada o no al presente Convenio*, sino a través del propietario por la acción de repetición de éste, contra ninguna persona próxima al buque o que trate de salvarlo o que intervenga en las medidas preventivas, o los empleados o agentes de todos ellos, salvo que los daños se hayan causado por éstos con dolo o con dolo eventual.

Esta tajante prohibición base del sistema de que los perjudicados reclamen a los posibles causantes, es lo que se llama *canalización de la responsabilidad a través del propietario o channelling*, porque unifica en el propietario la total responsabilidad de los daños haciéndole el único responsable (más bien obligado) sin perjuicio de la repetición de éste contra los causantes (bajo el régimen común, es decir extra Convenio) y desencadena el pago por él, por su seguro de RC (seguro de Club), o en definitiva por el Fondo.

Tal encauzamiento de la responsabilidad u obligación de pago establecida en el Convenio a través del propietario registral del buque, significa como ha quedado anticipado que, de acuerdo con el art. 4 del Convenio CLC, no se puede reclamar la indemnización de daños por hidrocarburos, con excepción de las acciones basadas en dolo, sino a dicho propietario registral del buque.

La finalidad del Convenio se centra, en definitiva, en proporcionar un sistema fácil a los perjudicados para obtener la indemnización plena de sus daños por contaminación y se asienta sobre los dos pilares: un sujeto pasivo o demandado único (en todo lo que englobe al buque) y una competencia judicial única para evitar la multiplicidad de fueros con las consiguientes distorsiones derivadas de la atomización de potenciales o eventuales demandas de perjudicados. El perjudicado por la contaminación no tendrá que buscar al sujeto pasivo de la acción en el entramado de posibles empresas marítimas asociadas al buque (fletadores por tiempo, por viaje, fletadores a casco desnudo) o de causantes externos al buque (vinculadas o no a la navegación, a la empresa de navegación o a su preparación), sino al propietario, fácilmente localizable a través del correspondiente Registro del país de abanderamiento.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

En cuanto a la jerarquización de los criterios de interpretación de los Convenios Internacionales, el método de interpretación de las normas convencionales queda conformado en el Convenio de Viena de 1969 sobre Derecho de los Tratados en una regla fundamental (art. 31), integrada por tres elementos distintos, claramente jerarquizados:

- 1) El propio texto del Tratado internacional, como reflejo y expresión auténtica del consenso de los Estados Partes: se trata de un elemento intrínseco y objetivo.
- 2) El elemento subjetivo de la intención de los Estados partes, exterior al texto o tenor literal del Tratado.
- 3) La noción de *objeto y fin del Tratado*, es decir, la *ratio legis* de la norma convencional.

El texto o tenor literal de los preceptos del Convenio CLC/92 es la manifestación auténtica de la intención de los Estados, y el punto de partida de la interpretación ha de consistir en apreciar el sentido del texto.

El recurso al texto literal se justifica por la misma estructura del Ordenamiento internacional, basado en el principio del consentimiento y no en el de autoridad.

Una vez subrayada la primacía interpretativa de este criterio, el artículo 32 del citado Convenio de Viena de 1969 alude a otros *medios de interpretación complementarios*: en particular, a los trabajos preparatorios del Tratado internacional y las circunstancias de su celebración, regla utilizable en dos concretos supuestos, ya que el recurso a este medio complementario es facultativo.

Si el texto del Convenio Internacional (en este caso, el CLC) es suficientemente claro no procede acudir a los trabajos preparatorios, para alterar la interpretación ya alcanzada¹⁵⁷. En el supuesto normativo ahora analizado, el tenor literal de los artículos 3.4 a) y b) del Convenio CLC coincide precisamente con la *ratio* u objetivos del propio Convenio, descritos en el propio Preámbulo, con la clara finalidad de proteger a los perjudicados por la contaminación.

Así se expresa con toda claridad y contundencia en los Preámbulos respectivos. En el Preámbulo del Convenio CLC/92:

Los Estados Partes del presente Convenio,

¹⁵⁷ Cabe citar como ejemplo, la sentencia del citado TIJ de 3 de febrero de 1994, en el asunto de la Controversia territorial, *Jamahitiya Arabe Libia/Chad* (CJI, Recueil, 1994, págs. 21-22), señalando que:

Un Tratado debe ser interpretado de buena fe según el sentido ordinario que deba ser atribuido a sus términos en su contexto y a la luz de su objeto y de su fin. La interpretación debe basarse ante todo en el texto del tratado mismo. Puede recurrirse a título complementario a medios de interpretación tales como los trabajos preparatorios y las circunstancias en las cuales el tratado ha sido concluido.

La misma referencia ha sido recogida por el TIJ también en el asunto de la Delimitación marítima y cuestiones territoriales entre Qatar y Bahrein, competencia y admisibilidad (CJI, Recueil 1995, p.18).

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Conscientes de los peligros de contaminación creados por el transporte marítimo Internacional de hidrocarburos a granel;

Convencidos de la necesidad de garantizar una indemnización suficiente a las personas que sufran daños causados por la contaminación resultante de derrames o descargas de hidrocarburos procedentes de los barcos;

Deseosos de adoptar a escala internacional reglas y procedimientos uniformes para dirimir toda cuestión de responsabilidad y prever una indemnización equitativa en tales casos (...).

En el Preámbulo del Convenio Fondo 1992, se dice más todavía: que se pretende que la indemnización a las víctimas sea plena:

*Convencidos de la necesidad de crear un sistema de compensación e indemnización... para asegurar **una plena indemnización** a las víctimas de los daños de la contaminación.*

Y esta clara orientación del precepto tiene dos consecuencias: 1ª) los perjudicados sólo pueden dirigir sus reclamaciones contra el propietario registral del buque y 2ª) las reclamaciones contra propietarios sólo pueden estar basadas en las disposiciones del CLC/92, quedando totalmente excluidas otras acciones, subjetivas u objetivas: no cabe accionar contra otro sujeto, ni cabe invocar otras disposiciones normativas que las previstas en el Convenio CLC.

Se logra de este modo identificar un único sujeto responsable fácil de nominalizar, y una única acción ejercitable (y de este modo se establece un Foro competencial exclusivo y excluyente, en coherencia con este objetivo del Convenio).

En cuanto a la CJI en materia de litigios sobre daños ocasionados por contaminación marítima tras el vertido de hidrocarburos, el art. 9 del Convenio CLC establece un foro de competencia exclusivo y excluyente, a favor de los Tribunales del Estado o Estados contratantes en cuyo territorio o mar territorial se hayan generado tales daños por contaminación.

Previamente ha de resolverse, como obligado *prius* procesal, la vertiente de la CJI. Si atendemos a la vertiente de la CJI, y en particular a la interacción *forum/ius* (Tribunal competente/Ley aplicable) en materia de litigios sobre daños ocasionados por contaminación marítima tras el vertido de hidrocarburos se comprueba que en efecto, el art. 9.1 del Convenio CLC establece un foro de competencia exclusivo y excluyente, a favor de los Tribunales del Estado o Estados contratantes en cuyo territorio o mar territorial se hayan generado tales daños por contaminación.

Tal y como señala literalmente el precepto,

Quando de un suceso se hayan derivado daños ocasionados por contaminación en el territorio, incluido el mar territorial, o en una zona a la que se hace referencia en el artículo II, de uno o más Estados contratantes, o se hayan tomado medidas preventivas para evitar o reducir al mínimo los daños ocasionados por contaminación en ese territorio, incluido el mar territorial o la zona, solo podrán promoverse reclamaciones de indemnización ante los Tribunales de ese o de esos Estados contratantes.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Se establece así la competencia exclusiva del *forum delicti commissi*, en atención a intereses de índole público objeto de protección, y excluye la posibilidad de aplicar otro criterio de atribución competencial. Y si esta regla de competencia judicial internacional directa no es respetada, los tribunales de los Estados miembros denegarán el *exequatur*, el reconocimiento y/o ejecución de la decisión judicial dictada por un Tribunal que ha contravenido esta regla de competencia exclusiva, lógico corolario o complemento al carácter imperativo de las normas del Convenio CLC/92¹⁵⁸.

La *vis atractiva* del art. 9 CLC es consecuente y coherente con los objetivos del Convenio, basado en la confianza recíproca entre los Estados contratantes y en el cumplimiento de buena fe de sus obligaciones convencionales.

Es clara, por tanto, la *ratio* del artículo 9 CLC: persigue la unidad de jurisdicción ante los eventuales litigios derivados de daños por contaminación, y no cabe abrir, al amparo del Convenio CLC, nuevas vías procesales contrarias al mismo.

La finalidad del Convenio se centra, en definitiva, en proporcionar un sistema fácil a los perjudicados para obtener la indemnización plena de sus daños por contaminación y se asienta sobre los dos pilares: un sujeto pasivo o demandado único (en todo lo que englobe al buque) y una competencia judicial única para evitar la multiplicidad de fueros con las consiguientes distorsiones derivadas de la atomización de potenciales o eventuales demandas de perjudicados.

En España el art. 167 del *Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima*, bien expone que las Sociedades de Clasificación responderán de los daños y perjuicios que se causen a quienes contraten con ellas y que sean consecuencia de la falta de diligencia de aquéllas en la inspección del buque y en la emisión del certificado. La responsabilidad extracontractual se determinará por el Derecho común¹⁵⁹. La jurisprudencia de EE.UU. se asemeja la doctrina de los actos *in tort*, negligencias en la inspección, información prestada, actos sólo ejecutables por el informado, o causa próxima del daño. Además, tras el accidente del *Amoco Cadiz*, se apreció la responsabilidad solidaria del propietario del buque y *American Bureau of Shipping*, en la sentencia de la Corte de apelación de 24 de enero de 1992.

Por contra, la jurisprudencia del Reino Unido, en el caso *Nicholas H.* de 1995, no reconoció el daño al propietario de la carga, el fletador, por una negligencia del inspector. No se quiso trasladar la responsabilidad del porteador a la sociedad de clasificación, por ser la causa del daño excesivamente indirecta.

¹⁵⁸ Así se ha entendido por la Corte de Cassazione italiana, en sentencia de 17 de octubre de 2002, estando implicadas como partes el Fondo y la entidad clasificadora RINA (caso Erika), al señalar que:

Article IX.1 of CLC 1992 must be interpreted in the sense that the exclusive jurisdiction of the courts of the State in the territory, territorial sea or area indicated in article II of which pollution damage has occurred is not limited to cases where actions are brought against the owner of the ship or its insurer, but exists whoever is the person against whom actions for compensation are brought.

Es clara, por tanto, la *ratio* del precepto: persigue la unidad de jurisdicción ante los eventuales litigios derivados de daños por contaminación, y no cabe abrir, al amparo del Convenio CLC, nuevas vías procesales contrarias al mismo.

¹⁵⁹ Art. 1.902 y ss. del Código civil español, aprobado por el Real Decreto de 24 de julio de 1.889 y sus sucesivas modificaciones.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

En Luxemburgo, se prevén sanciones que pueden conllevar penas de prisión de 8 días hasta 2 años, una multa de entre 30.000 hasta 1 millón de francos luxemburgueses (desde 743,68 € hasta 24.789,35 €), o ambas¹⁶⁰. Ello no es óbice para la aplicación de penas más graves previstas en el Código Penal luxemburgués u otras Leyes especiales¹⁶¹.

En España, el Real Decreto 877/2011¹⁶² de transposición de la Directiva comunitaria, no fijó un *quantum* máximo indemnizatorio para indemnizar a la Administración marítima española por negligencias imputables a las Sociedades de Clasificación.

La CNUDMAR¹⁶³, ya puso de relieve el funcionamiento, a veces deficiente, de las Sociedades de Clasificación. ¿Qué respuesta da la UE respecto a la responsabilidad de las Sociedades de Clasificación?

La CNUDMAR¹⁶⁴, ya puso de relieve el funcionamiento, a veces deficiente, de las Sociedades de Clasificación. ¿Qué respuesta da la UE respecto a la responsabilidad de las Sociedades de Clasificación?

Tras la introducción de las medidas propuestas por en el *paquete Erika I*, que introdujo una petición para la retirada acelerada de los buques petroleros de casco sencillo por aquellos de doble casco, el *paquete Erika II*, mediante el Reglamento 1406/2002, creador de la EMSA, le encomendó a ésta la labor de evaluación de las Sociedades de Clasificación reconocidas por la U.E.

El paquete *Erika III*, urgió a reforzar su papel regulador, así como combatir que siguieran existiendo las que no garantizasen los estándares mínimos de calidad.

Mediante el Reglamento 391/2009/CE¹⁶⁵, se habilita a la Comisión para el reconocimiento, evaluación y auditoría periódica, las condiciones para establecer medidas preventivas y correctoras, así como *sanciones conminatorias*, así como para la retirada del reconoci-

¹⁶⁰ Art. 6 (Sanciones) del Reglamento Gran-Ducal de 16 de marzo de 2012, que modifica el Reglamento Gran-Ducal de 8 de septiembre 1997 de trasposición de la Directiva 94/57/CE del Consejo, sobre reglas y normas de seguridad comunes para las organizaciones autorizadas a llevar a cabo la inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas.

¹⁶¹ Contenidas en las disposiciones del Libro 1 del Código Penal, así como la Ley de 18 de junio 1897, y la apreciación de circunstancias atenuantes por parte de los Tribunales de acuerdo con la Ley enmendada de 16 de mayo de 1904.

¹⁶² Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

¹⁶³ Convención de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

¹⁶⁴ Convención de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

¹⁶⁵ Reglamento n° 391/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques. DOUE L 131, de 28 de mayo de 2009.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

miento. Prevé una nueva *Entidad de Certificación y Evaluación de la Calidad*, para antes del 17 de junio de 2011.

Según la Directiva 2009/15/CE¹⁶⁶ los Estados miembros, sólo podrán autorizar a las Sociedades de Clasificación reconocidas por la Comisión europea.

4.3. Las Organizaciones Internacionales que regulan la industria del transporte marítimo y su influencia sobre el pabellón luxemburgués

4.3.1. Las OO.II. no gubernamentales

El *Comité Marítimo Internacional* (CMI), es el encargado de la unificación normativa. Creado en 1897, tiene su sede en Amberes (Bélgica). La conforman las diferentes Asociaciones Nacionales de Derecho del Mar, a las que la Comisión o grupos de trabajo envían cuestionarios. Ésta solicita al Gobierno belga la celebración de una Conferencia diplomática. De ahí datan los distintos Convenios de Bruselas que conocemos.

Actualmente, tiene un carácter consultivo/asesor de los distintos organismos de la ONU, para la posterior negociación o aprobación por parte de la correspondiente Conferencia que tenga lugar. Las convenciones del CMI¹⁶⁷, forman parte del Derecho interno español, que se rige por el principio consagrado en nuestro ordenamiento jurídico de *iura novit curia*.

La *Baltic and Internacional Maritime Council* (BIMCO), es una organización privada, internacional, y no lucrativa. Tiene como objetivo la unificación contractual. Está integrada por miembros, navieros, corredores y agentes marítimos, clubs de P&I, y miembros asociados, como pueden ser las Sociedades de Clasificación, bancos, abogados marítimos, puertos, cargadores, o aseguradores. Cuenta con la mayor colección de pólizas de fletamento y conocimientos de embarque, así como otros documentos para la navegación mercantil a nivel mundial. A saber, más de 120 modelos completos y alrededor de 150 cláusulas tipo especiales. También recomienda ciertos documentos adoptados por otras organizaciones.

La *Asociación de Derecho Internacional*, fue responsable de las Reglas de York y Amberes para liquidar la avería gruesa. También cabe mencionar, que ha elaborado múltiples formularios con la colaboración de la BIMCO. Algunos modelos de pólizas de fletamento por tiempo se deben a Asociación de Agentes y Corredores Marítimos de Nueva York (ASBA).

La Asociación Internacional de Armadores Independientes de buques tanque

¹⁶⁶ Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas. DOUE L 131, de 28 de mayo de 2009.

¹⁶⁷ *Verbi gratia* sobre asistencia y salvamento (1910/1967), limitación de responsabilidad de los armadores (1924/1957), conocimientos de embarque (reglas de La Haya-Visby, 1924/1968), embargo preventivo de buques (1952), unificación de ciertas reglas relativas a privilegios e hipotecas marítimas (1926/1967), o privilegios marítimos e hipoteca naval de 1993 aprobado en la sede de la UNCTAD.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

(INTERTANKO), y la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques de Carga Seca (INTERCARGO), también son responsables de sus pólizas modelo respectivas.

4.3.1.1. La Asociación Internacional de Aseguradores de Londres y el Grupo Internacional de Clubes P&I

Los principales seguros marítimos son a *grosso modo* el de casco, mercancías, y de responsabilidades (P&I). Es decir, se trata de los bienes expuestos a los peligros de la mar: la nave, la carga y el flete¹⁶⁸.

Los riesgos de la navegación, o por huelgas así como motivos bélicos, pueden cubrirse mediante la constitución de un seguro de casco y máquina (*Hull & Machinery*), o de responsabilidad civil (*Protection & Indemnity*).

Respecto a los primeros, la Asociación Internacional de Aseguradores de Londres, conocida en inglés como *International Underwriting Association*, nació en 1998 tras la fusión de la *London International Insurance and Reinsurance Market Association* (LIRMA) y el *Institute of London Underwriters* (ILU). Sus cláusulas modelo fueron revisadas por el *Joint Cargo Committee*, aprobándose las *Institute Cargo Clauses 2009*, que sustituyeron a las de 1982, afectando a las cláusulas siguientes de menor a mayor grado de cobertura: (C) sobre incendios, abordajes, avería gruesa, colisiones, explosiones, salvamento, etc.; (B) que incluye las anteriores más naufragio, varada, colisiones, incendios, mojaduras de la mercancía, la pérdida de bultos durante la carga y descarga, terremotos, erupciones volcánicas; y (A) sobre pérdidas y daños. También cuenta con las *Institute War Clauses* y las *Institute Strikes Clauses*¹⁶⁹.

Respecto a los segundos, el Grupo Internacional de Clubes P&I (*International Group of P&I Clubs*), compuesto por los trece principales clubes a nivel mundial, asegura en torno al 90% del total del tonelaje a nivel mundial. Cubren tanto la protección (indemnizaciones por abordaje, corriendo usualmente a cargo del asegurado $\frac{1}{4}$ de la misma, que es la parte no asegurada por medio del seguro de casco), como la indemnización (por daños personales, enfermedad, repatriación, etc.).

Además, a la hora de constituir una póliza de seguro, las modalidades de pago pueden ser a prima fija (que tienen por objeto asegurar tanto la carga, las personas, y las responsabilidades que puedan derivarse), como mutuales (que sólo cubren ciertos riesgos).

4.3.2. Las OO.II. gubernamentales

¹⁶⁸ CLAVERO TERNERO, Manuel F. *Novedades recientes en el seguro de P&I. IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*. Pág. 158. Donostia – San Sebastián, 1997.

¹⁶⁹ RODAS PAREDES, Paola Nicolhe. *El seguro marítimo de mercancías después de las Institute Cargo Clauses 2009 (A): Nuevas propuestas y viejos problemas*. Revista de Derecho del Transporte. Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal. N°8. Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea. 2011.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

4.3.2.1. La Organización Marítima Internacional

Se trata de una agencia especializada de la ONU, con sede en Londres, datando su proyecto de Convención de 1948, a iniciativa del *Consejo Económico y Social* (ECOSOC), y entrando en vigor en 1958, como la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (OMCI). En 1982, tras varias enmiendas, cambió su nombre por el de Organización Marítima Internacional (OMI).

Su vocación universal (para una *navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios*¹⁷⁰) engloba la navegación marítima comercial mundial, en cuanto a la colaboración e intercambio de información entre los Gobiernos, y sus fines específicos¹⁷¹ afectan a la reglamentación técnica de la seguridad marítima, prevención de la contaminación y demás medidas para la expansión de la navegación marítima, la eliminación de medidas restrictivas o discriminatorias nacionales y las prácticas restrictivas desleales de las empresas navieras, y examinar cuestiones técnicas o jurídicas planteadas por otros organismos de la ONU. También se encarga de labores pre-legislativas (preparación de convenios), y legislativas (hacer recomendaciones, etc.).

Cuenta con 166 Estados miembros y dos asociados (no son parte del Consejo y no tienen derecho a voto en la Asamblea)¹⁷². Puede comprender miembros originarios de la ONU, los no miembros de la ONU invitados a la Conferencia Marítima de la ONU, y cualquier otro que lo solicite y aceptada por dos tercios de los miembros de pleno derecho de la organización¹⁷³.

La *Asamblea*, con funcionamiento no permanente, sesiones ordinarias cada 2 años, o extraordinarias si lo requiere 1/3 de los miembros, con representantes de todos los Estados miembros, y sólo ésta puede *dar recomendaciones, y elegir entre sus miembros un Presidente y dos Vicepresidentes*. Organiza el programa de trabajo, vota el presupuesto, elabora y propone medidas a los miembros previa proposición del Consejo, y decide la convocatoria de Conferencias internacionales.

Cuando la *Asamblea* no está reunida, suple con iguales funciones, salvo formular recomendaciones a los Gobiernos, el *Consejo*, órgano jerárquicamente inferior. Está compuesto por 40 miembros elegidos por la Asamblea, con mayores intereses en la prestación de servicios marítimos internacionales (10 miembros), el comercio marítimo internacional (10 miembros), e intereses particulares garantizando una representación geográfica mundial proporcional (20 miembros). Previa aprobación de la Asamblea, examina los proyectos de presupuesto, programas de trabajo, le transmite informes y propuestas de los comités,

¹⁷⁰ www.imo.org

¹⁷¹ Convenio de 6 de marzo de 1948 constitutivo de la Organización Marítima Internacional hecho en Ginebra.

¹⁷² Art. 8 del Convenio de 6 de marzo de 1948 constitutivo de la Organización Marítima Internacional hecho, en Ginebra.

¹⁷³ Arts. 5, 6 y 7 del Convenio de 6 de marzo de 1948 constitutivo de la Organización Marítima Internacional, hecho en Ginebra.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

nombra al Secretario General, y realiza acuerdos con otras organizaciones.

El *Comité de Seguridad Marítima* (MSC), cuenta con una representación homogénea de todos los miembros, y cuenta con sub-comités que cubren cuestiones de seguridad marítima (comunicaciones, búsqueda y salvamento, diseño de buques, seguridad, el Estado de abanderamiento, reglas para evitar abordajes, investigación de siniestros marítimos, estabilidad y líneas de carga, etc.). Durante el año 2011, se adoptaron nuevas enmiendas en relación al Convenio SOLAS, en relación a nuevas disposiciones en cuanto a las maniobras de los botes salvavidas. Se desarrollaron objetivos basados en estándares sobre el transporte de productos a granel, el desarrollo del sistema LRIT¹⁷⁴ y de un Código de auditoría de los Estados miembros de la OMI. Durante el año 2012, se aprobaron enmiendas a la continuidad del plan de servicio para el sistema LRIT¹⁷⁵.

El *Comité de Protección del Medio Marino* (MPEC), se reúne anualmente, y se ocupa de la contaminación, especialmente de hidrocarburos. Durante los años 2011 y 2012, se han aprobado Directrices para la elaboración de un plan regional de instalaciones portuarias de recepción, de gestión de basuras, para la aplicación del Anexo V del Convenio MARPOL, para el método de cálculo del índice de eficiencia energética¹⁷⁶, para la autorización de instalaciones de reciclaje de buques, para el control de las especies invasoras, para la inspección de sistemas antiincrustantes, o para la elaboración de un inventario de materiales peligrosos. También se aprobaron enmiendas al Protocolo del Convenio MARPOL, que afectan al Anexo VI en cuanto a la certificación de motores diesel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva según el Código técnico sobre los NOx 2008¹⁷⁷.

Existen nueve subcomités que informan directamente al Comité de Seguridad Marítima, como son los de Seguridad de la Navegación (NAV), Protección al Fuego (FP), Estabilidad, Línea de Pesqueros (SLF), Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC), Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento (COMSAR), Proyectos y Equipo del Buque (DE), Normas de Formación y Guardias (STW), así como el de Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI), y el de Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG). Estos dos últimos también informan al *Comité de Protección del Medio Marino*.

El *Comité de Cooperación Técnica*, apoya a los Gobiernos para implementar medidas técnicas adoptadas por la organización. Lo integran todos los miembros, se reúne cada año,

¹⁷⁴ *Long Range Identification Tracking* de acuerdo con sus siglas en inglés, o *Sistema de identificación y seguimiento a larga distancia* en español, siendo un sistema de identificación de largo alcance y seguimiento de buques, conteniéndose la obligación de transmitir dicha información por parte de éstos, y los derechos y obligaciones de los Estados contratantes, y de los servicios de salvamento marítimo, en la regla V/19-1 del Convenio SOLAS. Estos últimos, previa petición, tienen derecho a recibir dicha información a través de centros LRIT internacionales, nacionales, o regionales. Los Estados deben facilitar a los centros LRIT que seleccionen, los buques que enarbolan su pabellón, obligados a transmitir dicha información junto a otros datos relevantes sobre los mismos.

¹⁷⁵ Contenidas en el documento COMSAR 16/17, anexo 17.

¹⁷⁶ *Energy Efficiency Design Index* en inglés, o Índice de Eficiencia Energética del Proyecto en español. Durante el año 2012, se han aprobado Directrices que afectan a los buques nuevos, al plan de gestión de la eficiencia energética, al reconocimiento y certificación de la misma, y para el cálculo de sus niveles de referencia.

¹⁷⁷ Código Técnico sobre los NOx de 2008, relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diesel marinos.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

adopta su Reglamento interno, y elige a su propia Mesa. El *Consejo*, debe valorar sus recomendaciones.

El *Comité Jurídico*, lo integran todos los Estados miembros y se reúne anualmente.

El *Comité de Facilitación*, trata de reducir y simplificar las formalidades documentales de entrada y salida en los puertos o terminales. La integran los Estados miembros que deseen participar.

La *Secretaría*, se encuentra bajo la dirección del Secretario General, previa aprobación del Consejo tras ser designado por la Asamblea¹⁷⁸. Prepara, reúne, y distribuye los documentos, registros, actas, datos administrativos, y órdenes del día.

A la hora de adoptar *decisiones*, el Comité propone la modificación u adopción de un instrumento, y eleva al Consejo la propuesta. En caso afirmativo, el Comité trabaja en Sub-comités, pudiendo obtener información de órganos intergubernamentales.

El Comité prepara el proyecto de Instrumento. Si se ponen de acuerdo con el borrador, la Conferencia Intergubernamental, formada por miembros de la OMI y de la ONU, consensuan el texto, y es aceptado por éstos. La firma queda abierta durante 1 año. Tras la firma y ratificación por un mínimo de países, entra en vigor. Es necesaria la transposición como norma nacional. En Luxemburgo, se analiza posteriormente¹⁷⁹. En España, el B.O.E. o la Gaceta de Madrid¹⁸⁰.

Los últimos Convenios internacionales aprobados por la OMI han sido el de reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques de 2009, y el de Nairobi sobre la remoción de restos de naufragio de 2007.

La Asamblea eligió al japonés Koji Sekimizu, como Secretario General de la OMI por un período de 4 años, tomando posesión de su cargo el 1 de enero de 2012.

España cuenta con una *Representación Permanente ante la OMI*, órgano de la Consejería de Transportes (asuntos marítimos), dependiente jerárquicamente de la Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento), que se integra en la estructura orgánica de la Embajada española en Londres.

4.3.2.1.1. Convenios más relevantes

Los considerados pilares fundamentales del sistema de regulación internacional de la navegación marítima descansan sobre el convenio más importante, el SOLAS, ratificado por Estados que representan el 98,8% de la flota mundial. Desde la aprobación de la Reso-

¹⁷⁸ Art. 22 del Convenio de 6 de marzo de 1948 constitutivo de la Organización Marítima Internacional hecho, en Ginebra.

¹⁷⁹ Ver las *Conclusiones sobre el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 en la actualidad: Cuestiones de compatibilidad entre las Leyes luxemburguesas, Comunitarias e Internacionales*.

¹⁸⁰ En aplicación del art. 96.1 de la Constitución española y art. 1.5 del Código civil español.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

lución A500 en 1981, y su reafirmación en la década de 1990, la implementación y aseguramiento de la ejecución de los Convenios internacionales se ha convertido en el objetivo principal de la OMI. Para ello, se creó un *Sub-Comité de Aplicación del Estado de Abanderramiento* en el seno del *Comité de Seguridad Marítima*.

Junto al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT son los principales Convenios marítimos internacionales que como mínimo debe ratificar todo Estado de abanderamiento¹⁸¹:

a) La prevención de abordajes en la mar

Las colisiones son una causa frecuente de accidentes en el mar. En un anexo de 1960 se incluyeron nuevas medidas para evitar que éstos se produjeran en la mar, pero en 1972 se aprobó el *Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar* (COLREG). La principal novedad fue la separación del tráfico, dirigido a todas aquellas zonas congestionadas del mundo, como por ejemplo el estrecho de Gibraltar. Se ha conseguido reducir sustancialmente el número de colisiones entre buques.

b) La formación, titulación y guardia para la gente del mar

El objetivo del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW), de 1978 fue establecer unas normas mínimas aceptadas internacionalmente para la formación y certificación de oficiales y miembros de la tripulación. Entró en vigor en 1984. Las enmiendas en 1995 complementaron la iniciativa del Código IGS al establecer unas normas verificables, una formación estructurada y la familiarización a bordo de los tripulantes.

El *Subcomité de Normas de Formación y Guardias* (STW), aprobó la revisión integral del *Código de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar*¹⁸², mediante la introducción de las enmiendas de Manila¹⁸³. También trató temas como la prevención de la contaminación, el uso de tarjetas electrónicas de identificación de los marinos, así como la revisión de los principios para determinar la dotación mínima de seguridad.

c) Las líneas de carga

Para combatir el problema de la sobrecarga de los buques, ya en 1930 fue adoptado un Convenio internacional.

¹⁸¹ STOPFORD, M., *Maritime Economics*, Routledge (Taylor & Francis Group). London & New York, 3rd Edition, 2009.

¹⁸² Con aplicación desde el 01/01/2008, fueron introducidas las normas de formación y certificación del mismo, durante la 81ª sesión del CSM (Comité de Seguridad Marítima o MSC, *Maritime Safety Committee* en sus siglas en inglés) el 18/03/2006, mediante la adopción de enmiendas respecto al Convenio STCW. Pasó a formar parte del Derecho interno luxemburgués a través de la Circular de la CAM 05/2006.

¹⁸³ Resolución 1 de la Conferencia de las Partes en el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, aprobadas en Manila el 25 de junio de 2010.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Se determinaron las líneas de carga estándar para los diferentes tipos de buques en diferentes condiciones. El *Convenio internacional sobre líneas de carga (load lines, líneas máximas de carga en el franco-bordo)*, actualizando el primero, aprobado en 1966, en vigor desde 1968. Su protocolo de 1988, fue enmendado en 2003.

d) El arqueo de buques

Los puertos, canales y otras fijan sus tarifas en función del tonelaje del barco, suponiendo un incentivo para que los armadores modificaran el diseño de los buques, reduciendo el arqueo del buque sin reducir la cantidad de carga transportable. En muchos casos, a expensas de la estabilidad del buque y la seguridad.

El Convenio internacional sobre arqueo de buques (TONNAGE/69), fue tan complejo y polémico al requerir que 25 estados con un mínimo del 65% del tonelaje bruto mercante mundial lo ratificasen para su entrada en vigor. Hasta 1980, no se lograron tales adhesiones y entró en vigor en 1982. La Convención estableció nuevos procedimientos para calcular el arqueo bruto y neto de un buque y para la asignación de un número OMI para la identificación de cada buque.

e) La Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/78)¹⁸⁴

La primera conferencia organizada por la OMI en 1960 aprobó el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1960, que entró en vigor en 1965 y abarcaban una amplia gama de medidas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación.

Sus doce capítulos tratan sobre la construcción de buques, protección contra incendios, dispositivos de salvamento, comunicaciones por radio, seguridad de la navegación, mercancías peligrosas, buques nucleares, seguridad operacional del buque, medidas para proteger el medio marino, y para la seguridad de los buques graneleros. En 1974, sufrió una enmienda, por la que puede ser actualizado sin necesidad de reunirse una Conferencia internacional. Entró en vigor en 1980, y hoy día representa al 99% de la flota mercante mundial registrada. El Protocolo adicional de 1978, entró en vigor en 1981.

En la década de 1990, se adoptaron medidas para regular las normas de gestión, y en la Conferencia de 1994, se adoptó el *Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del buque y la Prevención de la Contaminación (IGS)*, conocido como *ISM Code*, que exige que las compañías navieras desarrollen, mantengan e implementen un sistema de gestión de la seguridad y protección ambiental, con procedimientos por escrito, un nivel definido de autoridades, vías de comunicación, procedimientos para notificar los accidentes e incumplimientos, así como la respuesta a dar en situaciones de emergencia.

El *Código IGS*¹⁸⁵ adquirió carácter obligatorio desde el 1 de julio de 1998 para los petrole-

¹⁸⁴ Texto refundido de 2009, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y las enmiendas al Protocolo de 1988, incluyendo las adoptadas el 16 de mayo de 2008 mediante Resolución MSC 258 (84).

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

ros, graneleros y buques de pasajeros de más de 500 toneladas de arqueo bruto, y para y para la mayor parte de los buques dedicados al comercio internacional, el 1 de julio de 2002. Planteó problemas de vigilancia y ejecución al implantarse, ya que se caracteriza por centrarse más en la gestión, que en las cuestiones físicas o técnicas del buque.

f) Prevención de la contaminación por los buques

El Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (MARPOL 73/78)¹⁸⁶, es el principal Convenio internacional que abarca tanto la prevención como la minimización de la contaminación del medio marino por los buques, por causas operativas o accidentales.

Los dos Convenios, de 1973 y 1978, han sido actualizados mediante modificaciones. Lo complementan seis anexos, con sus reglamentos sobre la Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos, el Control de la contaminación por sustancias nocivas líquidas a granel, incluyendo una lista de 250 sustancias reguladas, la Prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar (incluido en bidones, etc.), la Prevención de la Contaminación por los Buques de aguas residuales, y la Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.

En 1954 se aprobó la Convención, para la Prevención de la Contaminación del Mar por Hidrocarburos (OILPOL), que sufrió enmiendas hasta 1971. Su objetivo fue el control del vertido de aguas de lastre, que portaban los buques tanque, incluyendo ciertas cantidades de petróleo crudo, llegando a las playas y al mar en las áreas portuarias de carga y descarga. Se prohibió su vertido a menos de 50 millas de la costa.

El Convenio MARPOL de 1973, amplió su cobertura de protección a todas las formas de contaminación marina provocadas por los buques, imponiendo certificados y normas especiales sobre inspección de buques, así como la elaboración de informes sobre incidentes relacionados con sustancias peligrosas.

Se exigía que todos los petroleros estuviesen provistos de tanques de decantación y de equipos de vigilancia para la descarga de hidrocarburos, mientras que los petroleros o buques cisterna nuevos de más de 70.000 toneladas de peso muerto, debían estar equipados con tanques de lastre separados y suficientemente grandes, para contener todas las aguas de lastre en los viajes en condiciones normales. El límite fue reducido de 70.000 a 20.000 Tns., con el Protocolo de 1978, aprobado en la Conferencia internacional sobre seguridad de los petroleros y la prevención de la contaminación.

Tras el accidente del *Exxon Valdés*, el Anexo I de 1992 introdujo dos novedades, desti-

¹⁸⁵ Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, conocido como *International Safety Management Code* o *ISM Code* en sus siglas en inglés, en vigor desde la aprobación del Convenio SOLAS 74/78 el 4/11/1993 por parte de la OMI. Forma parte integrante de dicho Código en su Capítulo IX, en forma de Anexo, y su entrada en vigor se produjo tras la aprobación de la Resolución A 741 (18) el 01/07/1998.

¹⁸⁶ Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973, más protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 y las posteriores enmiendas.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

nadas a reducir los derrames de petróleo: la exigencia de doble casco, y una separación mínima de 2 metros entre los tanques de carga y el casco para los buques de más de 30.000 toneladas de peso muerto. Los petroleros ya construidos, deben reservar el 30% de la parte inferior a tanques de libre carga, en 25 años, y deben reconvertirse en buques de doble casco en 30 años.

Los accidentes del *Erika* en 1999 y del *Prestige* en 2002, aceleraron la retirada progresiva de los petroleros monocasco anteriores a la entrada en vigor del MARPOL de 2007 a 2005, de los petroleros y buques más pequeños, de 2015 a 2010, aunque a los de doble fondo se les eximió hasta 2015. Esta fue polémica debido a que algunos petroleros de casco único sólo sería 15-20 años de edad en 2010.

Se aprobó un Plan de Evaluación condicional más exhaustivo, prohibiéndose a los petroleros de más de 5.000 toneladas de peso muerto llevar crudos de alta densidad, a partir del 5 de abril de 2006. Los petroleros de 600 a 5000 toneladas de peso muerto, deberían contar con tanques o espacios de doble fondo y de tanques o espacios laterales, a partir de 2008.

El Anexo VI de MARPOL establece límites a las emisiones de óxido de azufre y óxido de nitrógeno de los buques y prohíbe las emisiones deliberadas de sustancias nocivas para la capa de ozono.

g) La responsabilidad civil nacida de daños debido a la contaminación por hidrocarburos

Los Fondos Internacionales de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC). Se trata de una organización intergubernamental, creada por dos Convenios de la OMI pero que no se incardina en su estructura orgánica.

Está compuesta por una *Asamblea*, un *Comité Ejecutivo* compuesto por 15 Estados miembros, una *Secretaría* común a ambos y un *Consejo de Administración*. Lo financian entidades que reciben ciertos hidrocarburos transportados por vía marítima y otras entidades en los Estados miembros.

Está responsabilidad se rige por el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (CLC), de 1969 y sus Protocolos de 1976 y 1992, y el Convenio internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (FUND), de 1971 y sus Protocolos de 1976, 1992 y 2000. El Protocolo relativo al Fondo Complementario data de 2003.

Cubre toda pérdida incluido el lucro cesante, gasto, o daño cuantificable, así como las medidas razonables de limpieza y restauración del medio ambiente, o las que afecten a la pesca, en el territorio, mar territorial, o zona económica exclusiva, causados por un siniestro a consecuencia del derrame de hidrocarburos persistentes de origen mineral (petróleo crudo, aceite diesel pesado, fuel oil, aceites lubricantes, etc.), y no los no persistentes como la gasolina, el aceite diesel ligero y el queroseno, de fácil evaporación, vertidos por buques tanque, construidos o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga y a veces incluso buques tanque sin carga.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Excluye de su ámbito de aplicación los daños por hostilidades, actos de guerra o guerra civil, insurrección, o derrame procedente de un buque de guerra, o al no poder demostrar la parte reclamante la implicación de uno o varios buques.

Según el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992, el propietario registral del buque o su asegurador, *pueden limitar la responsabilidad en función del arqueo del buque*, salvo si por acción, u omisión intencionada o temeraria, fuere su intención causar daño¹⁸⁷.

Los buques que transporten más de 2.000 Tns. de hidrocarburos, deben obligatoriamente suscribir un seguro de responsabilidad civil. Medie o no culpa, debe indemnizar por las fugas o descargas de hidrocarburos persistentes salvo en ciertos supuestos. Hasta 5.000 unidades de arqueo bruto, debe cubrir un máximo de 4,5 millones de Derechos Especiales de Giro (DEG), aproximadamente 6,8 millones de dólares de EE.UU. (USD), y 631 DEG por cada unidad de arqueo más (954 USD). Si superan las 140.000 unidades de arqueo bruto, el máximo es de 89,77 DEG (136 millones USD).

La *indemnización adicional* entra en juego al ser insolvente el propietario registral del buque y no alcanzar su seguro la indemnización pertinente, al ser sobrepasado el monto fijado por el Convenio de Responsabilidad Civil de 1992. Las causas aducibles son un desastre natural grave o intencionado por un tercero, o negligencia por parte de las Autoridades en las ayudas a la navegación, como en el caso de las luces. En este caso, el límite máximo a pagar por el Fondo de 1992 es de 203 millones DEG (307 millones USD), independientemente del tamaño del buque, incluyendo lo pagado por el propietario del buque o el asegurador.

El *Fondo Complementario* está pensado para los casos en que las indemnizaciones superan las estipuladas por el Fondo de 1992. Ascende a 750 millones DEG (1134 millones USD) e incluye las cantidades del Convenio de Responsabilidad Civil de 1992 y del Fondo de 1992.

4.3.2.1.2. Conclusiones sobre la OMI y el FIDAC

La OMI es el órgano más importante para lograr la unificación y desarrollo de las normas de Derecho Marítimo Internacional, y es responsable de la tarea legislativa y la aprobación de cerca de 50 Convenios internacionales y recomendaciones, así como numerosos protocolos y enmiendas, ¿pero los Estados que más aportan a los presupuestos de la OMI, son aquéllos que controlan la dirección política de la misma?

Sí, y ya fue motivo de debate en la constitución del *Comité de Seguridad Marítima* de la *Organización Consultiva Marítima Inter-gubernamental* (OCMI / IMCO), reunida en Londres, al dictaminar el *Tribunal Internacional de Justicia* en 1959, que en cumplimiento del art. 28 (a) del Convenio de 1948, deben ser elegidos los 8 Estados con mayor número de buques registrados, pero según su clasificación mundial por tonelaje. Liberia y Panamá fueron elegidos en lugar de Francia y Alemania. De esta forma incide en el presupuesto, que para el bienio 2010 – 2011, muestra que las naciones marítimas con más tonelaje registrado, Pa-

¹⁸⁷ En similares términos al art. 1902 del Código Civil español.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

namá, Liberia, Bahamas, e Islas Marshall, suman conjuntamente el 37,8% del mismo.

Esto hace que tengan un peso muy importante, ya que la Administración pública que controla el presupuesto, controla la dirección. Se da una pugna entre los intereses de los Estados ribereños y los Estados armadores. Los Registros abiertos han sido criticados por incentivar la proliferación de buques sub-estándar, y no cumplir Convenios internacionales, aunque la situación vaya mejorando paulatinamente. Los Estados de Registro abierto pueden resultar conflictivos en caso de accidentes, como en el accidente del *Prestige*. Por ello, la *Comisión Temporal sobre Seguridad Marítima del Parlamento Europeo* discutió la necesidad de abordar una política marítima integral transparente del entramado de intereses del transporte marítimo internacional, la erradicación de las banderas de conveniencia, la extensión de las responsabilidades a toda la cadena del transporte, la mejora de la formación y las condiciones de vida y de trabajo de las tripulaciones, y el control efectivo de las Sociedades de Clasificación.

La actividad de la OMI ha sido reactiva ante los casos de contaminación, contando con limitados poderes ejecutivos y de control, ya que existe un predominio en el *Consejo* de Estados con importantes intereses en la navegación, intentando retrasar la aplicación o desproveer de eficacia de las resoluciones adoptadas.

Queda patente el peso de los Estados de Registro abierto en el Consejo (con una nutrida representación entre sus 40 miembros, sean de la categoría ab, b, o c), y el *Comité de Seguridad Marítima* de la OMI. Además, el sistema de aceptación tácita, ha acelerado la rapidez en la entrada en vigor de Convenios de carácter técnico, como el Convenio SOLAS 74/78, se requería la ratificación por 25 Estados cuya flota mercante combinada representase no menos del 50 % del tonelaje bruto mundial, mientras que el Convenio Internacional sobre arqueo de buques (TONNAGE/69), requería al menos el 65%. En lugar del sistema de aceptación clásico de un voto por Estado, y la clásica aprobación por 2/3, aquí queda una vez más patente la influencia de los Registros abiertos. Cuentan con el 48% de la flota mercante mundial registrada, en contraste con el 35% de los Registros nacionales tradicionales y el 17% de los Segundos Registros.

Muchos armadores, agrupados en asociaciones internacionales como INTERTANKO o INTERCARGO, así como las compañías navieras, influyen y presionan en el seno de la OMI a los Estados de Registro nacional tradicional, decantándose por los Registros abiertos por sus beneficios fiscales y su legislación laboral. Esto, según la UNCTAD beneficia a Estados como EE.UU, Grecia, Japón, China, Italia, Singapur, Canadá, Israel o Gran Bretaña.

¿Sería deseable que los Estados del pabellón ofrezcan garantías sobre la supervisión y control de los buques que enarbolan su bandera? ¿Debería restringirse la libertad de las compañías navieras para elegir las banderas de conveniencia, exigiéndose un auténtico *genuine link*?

Sí, ya que ciertos Registros abiertos como Bolivia, Corea del Norte, Mongolia, Jamaica u Honduras, se encuentran en la lista negra del M.O.U. de París en su última publicación con efecto desde el 1 de julio de 2010, por su alto número de detenciones. Sin embargo, Panamá ha pasado a formar parte de la lista gris. Bahamas, las Islas Marshall, y Liberia en cambio, integran la lista blanca, demostrando el buen saber hacer de sus Administraciones marítimas.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Es preocupante que países como Bolivia y Honduras, no hayan ratificado los más importantes Convenios internacionales, y que Bahamas, no forme parte del Convenio SOLAS 74/78, al igual que Malta que es un Estado miembro de la U.E.

¿Dependen los Estados ribereños de los Estados cuyas compañías petroleras importan el petróleo por vía marítima, en el FIDAC?

Las compañías petroleras, pagan su aportación en función de las toneladas importadas. Ahí queda patente su grado de implicación y sus intereses. Debería corregirse esa dependencia de los Estados ribereños, y dotarles de mayor poder de decisión y representatividad.

La Asamblea del Fondo de 1992 está compuesta por los 105 Estados miembros, pero esto queda patente al formar parte de la *Asamblea del Fondo Complementario*, los principales países europeos, entre ellos España, más Australia y Japón. Es destacable que países como EE.UU., China o Brasil, no formen parte de los mismos. En el *Comité ejecutivo* del Fondo de 1992, predominan los países importadores de petróleo.

4.3.2.1.3. Conclusiones en cuanto a la compatibilidad de la normativa internacional y comunitaria para evitar posibles conflictos de Leyes

Actualmente se observan dos tendencias en la disciplina del Derecho Internacional Privado¹⁸⁸: una primera tendencia general que mantiene su vigencia se orienta hacia la *especialización* de las normas de DIPr. en relación a la materia regulada, junto a la doble tendencia hacia la *flexibilización* y la *materialización*, en lo que respecta a la determinación del sistema jurídico aplicable por el juez.

La especialización, la flexibilización y la materialización quedan configuradas como ideas ordenadoras del proceso de reforma y modulación del método clásico, y las tres tendencias se encuentran directamente vinculadas entre sí¹⁸⁹. Tal estrecha interacción tiene lugar principalmente entre el proceso de materialización del sistema y el de especialización, por un lado, y de flexibilización, por otro: las tres ideas ordenadoras del proceso de reforma del paradigma clásico en los sistemas de DIPr. europeos contemporáneos constituyen, por consiguiente, realidades complementarias.

Sobre la primera de las citadas tendencias se proyecta este estudio, focalizándolo en el sector del nuevo Derecho marítimo¹⁹⁰ que en relación a la *seguridad marítima* se está diseñando en el seno de la Unión Europea: la *especialización o sectorialización* de sus normas, en aten-

¹⁸⁸ GONZÁLEZ CAMPOS J.D. *Diversification, Spécialisation, Flexibilisation et matérialisation des règles de Droit International Privé. Cours Général, Recueil des cours*, tome 287 (2002), pág.156 y ss..

¹⁸⁹ GARCÍA VELASCO, I. *Derecho Internacional Privado (Reflexiones Introductorias)*, Salamanca, 1994, págs. 191-205, al analizar desde una perspectiva de racionalización del sistema el desarrollo de las tres tendencias, junto a la cooperación como paradigma fundamental del DIPr. actual.

¹⁹⁰ ARROYO MARTÍNEZ, I. *El Derecho Marítimo. Derecho especial o Derecho de la especialización*, Anuario Derecho Marítimo, vol. XIII, 1996, págs. 17-37.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

ción a la materia regulada, factor que implica una necesaria relativización de las categorías dogmáticas clásicas o tradicionales y responde a la creciente complejidad de las relaciones privadas internacionales, junto a los múltiples y novedosos factores que inciden sobre el tráfico privado externo.

Con motivo de la X Conferencia conmemorativa del Prof. Francis Cadwallader, se trató la relación entre la seguridad jurídica y la armonización de las Leyes a nivel internacional. Tal y como expuso MANDARAKA – SHEPPARD, en relación con un fallo del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 2008¹⁹¹, éste decidió que no podía evaluar la validez de la Directiva 2005/35/CE¹⁹² en relación con el Convenio MARPOL, debido a que la Unión Europea no es Parte del mismo, a pesar de que sus miembros lo son.

El TJUE procedió a interpretar el término *negligencia grave*, como una *violación patente del deber de cuidado*¹⁹³. Esta prueba es aún más baja que la prueba prevista por MARPOL.

Dicha Ley es difícilmente compatible con la seguridad jurídica, y no contribuye al desarrollo de normas coherentes, ya que los miembros de la UE, inevitablemente, quedarán vinculados por dos Leyes contradictorias, la Directiva de la UE y el Convenio MARPOL. Entonces, ¿qué Ley debe aplicarse?

*Para evitar conflictos de Leyes, los Gobiernos deberían alentar firmemente a aplicar los convenios y principios internacionales. Sólo entonces la Ley se aplica de manera coherente para la seguridad del buque y la protección del medio ambiente, proveyendo una justa indemnización a las víctimas de accidentes. Sólo entonces sabemos qué Ley debe aplicarse*¹⁹⁴.

Sin embargo, tal y como se plantea WOOD, la elección de un Tribunal puede ser fundamental para el resultado de un caso. En retrospectiva, uno podría preguntarse qué habría

¹⁹¹ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala), de 3 de junio de 2008 (Asunto C-308/06), en relación a la petición de decisión prejudicial de la *High Court of Justice* del Reino Unido. *The Queen*, a instancia de la *International Association of Independent Tanker Owners* (INTERTANKO) y otros, vs. la Secretaría de Estado de Transporte. Recopilación de Jurisprudencia, 2008. Pág. I-04057.

¹⁹² 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.

¹⁹³ *El art. 4 en relación con el art. 8 de la de la Directiva 2005/35/CE, obliga a los Estados miembros a sancionar las descargas de sustancias contaminantes efectuadas por los buques si se han cometido de forma intencional, con imprudencia temeraria o negligencia grave, sin definir no obstante tales conceptos.*

El concepto de *negligencia grave* del art. 4 debe interpretarse en el sentido de que requiere una *acción u omisión involuntaria mediante la cual la persona responsable infringe, de manera patente, la obligación de diligencia que habría debido y podido cumplir teniendo en cuenta sus cualidades, sus conocimientos, sus aptitudes y su situación individual.*

La definición misma de las infracciones previstas en el art. 4 y las sanciones aplicables de acuerdo con la Directiva 2005/35/CE, *serán las que resulten de las reglas adoptadas por los Estados miembros* (es decir, el Derecho nacional).

¹⁹⁴ MANDARAKA – SHEPPARD, Dra. Aleka. *The 10th Cadwallader Memorial Lecture - 1st October 2008. Lawmaking and Implementation in International Shipping: which law do we obey?* Maritime Business Forum. London Shipping Law Centre. Londres, 2008.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

pasado si en lugar de Luxemburgo, la acción contra la Directiva de que se trata en INTERTANKO habría sido interpuesta ante una Corte de Arbitraje de conformidad con la CNUDMAR. Las cuestiones de Derecho Internacional también puede ser decididas por los Tribunales nacionales de los Estados miembros de la UE, pero estos tienden a tener menos peso.

En el caso del Derecho Internacional Público del mar, no existe tal Corte, aunque se les concede gran peso a las decisiones de la Corte Internacional de Justicia y de Tribunal Internacional de Derecho del Mar. Si bien no existe un sistema de precedentes vinculantes en el Derecho Internacional, los Tribunales prestan mayor atención a sus decisiones anteriores, y hay un creciente sentimiento de respeto mutuo judicial o de cortesía entre las Cortes y Tribunales internacionales.

El DIPr., tal y como destacó ASÍN CABRERA⁹, obedece a la nota de precisión cualitativa del tráfico externo, en una evolución caracterizada por la especialización por sectores y una división *ratione materiae* que relativiza las técnicas de reglamentación tradicionales y les atribuye un valor sectorial. Esta sectorialización se ha manifestado, en primer lugar, en una *primacía convencional* (al orientarse el fenómeno de la codificación internacional por esta vía cada vez con mayor intensidad, puesta hoy día en cuestión como único o exclusivo cauce codificador, acentuándose en todo caso el factor de especialización de las materias objeto de regulación convencional¹⁰). En segundo lugar, se aprecia, como destacó brillantemente LAGARDE¹¹, en la vigencia de los *principios de DIPr.*, al avanzarse hacia su reordenación, sustituyendo o modulando los vigentes en aras a alcanzar una mayor flexibilización.

Desde un punto de vista funcional el DIPr. persigue evitar los inconvenientes derivados del pluralismo jurídico. Por ello, es preciso complementar una visión publicista (que atienda al reparto de competencias legislativas estatales, inspiradas en el concepto de soberanía), con una nueva dimensión que tenga presente la exigencia de justicia, de forma que no sólo la elección del Derecho aplicable responda a una *jurisprudencia de valores e intereses*, sino también, y sobre todo, a la propia respuesta material o sustantiva. La alternativa, destacada doctrinalmente¹²,

⁹ ASÍN CABRERA, M^a A. *La technique des règles spéciales de rattachement dans les Conventions de La Haye de Droit international: répercussions dans le Droit International Privé espagnol, Permeabilité des ordres juridiques. Rapports présentés à l'occasion du colloque-anniversaire de l'Institut Suisse de Droit Comparé*, Zurich, 1992, págs. 265 y ss., al señalar que la especialización de las normas de conflicto es inherente a la búsqueda de soluciones particulares, y que tal tendencia responde a la necesidad de adaptar el DIPr. a la evolución del mundo internacional actual, caracterizado por una intensificación del comercio internacional y la complejidad de relaciones privadas internacionales.

¹⁰ En todo caso, y como subraya el GONZÁLEZ CAMPOS Prof. J.D., *op.cit.*, pág. 117, en la actualidad, y teniendo en cuenta el grado de especialización que alcanzan igualmente las recientes reglamentaciones autónomas de DIPr., *les avantages de l'effort d'unification internationale par rapport au défi de qualité qu'on a mentionné sont moins évidentes aujourd'hui*.

VON OVERBECK, A. E. *Les questions générales du Droit International privé à la lumière des codifications et projets récents. Cours général de Droit international privé, Recueil des cours*, tome 176 (1982-III), pp.45 y ss., destaca igualmente tal tendencia favorable a la especialización apreciable en recientes codificaciones internas de DIPr.

¹¹ LAGARDE P. *Le principe de proximité dans le Droit International Privé contemporain. Cours général de Droit International Privé, Recueil des cours*, t.196 (1986), págs. 9-238.

¹² VON OVERBECK, A.E. *Les règles de Droit International Privé matériel, De Conflictu Legum. Mélanges offerts à*

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

es el recurso al mecanismo de las *normas materiales especiales* como vía de especialización para alcanzar una solución satisfactoria a las relaciones privadas internacionales, a través de la positivación y de la codificación, atendiendo a la especificidad del supuesto¹³.

Llegado el caso, puede ser posible cambiar una situación jurídica a través de la legislación, esto es, en el sistema internacional, a través de la adopción de un nuevo Instrumento, tal y como sucedió con el caso *Lotus* de 1927¹⁹⁵, siendo un revulsivo para la adopción del Convenio de Bruselas¹⁹⁶ la sentencia que finalmente se dictó en 1952¹⁹⁷. Esta acción requiere voluntad política, que no siempre está presente.

En virtud del principio que establece dicha sentencia, *en caso de abordaje, si se comete un acto ilegal o lesivo que lleva aparejada la responsabilidad criminal de la tripulación de uno de los buques y dicho acto produce efectos en un buque de distinta nacionalidad, el delito queda asimilado a un delito que produce efectos en el territorio del Estado al cual pertenece la nave que ha sido víctima del abordaje*¹⁹⁸.

Para WOOD, *la UE es el malo de la película en cierta medida*, o al menos esa es la percepción. Entre sus críticas, opina que existe una tendencia a reaccionar de forma precipitada y sin mucha reflexión, y se apodera del último incidente para sacar adelante las propuestas que han estado en *stand by* durante largo tiempo. Esta no es una buena manera de legislar. Además cree que existe una tendencia a culpar a la CNUDMAR por anacrónica. La Comisión y el Parlamento Europeo, en algún momento pueden ser culpables, y sus puntos de vista son obviamente influyentes. Pero en última instancia es el Consejo de Ministros que tiene que aprobar las propuestas. En otras palabras, los Gobiernos nacionales. Y a ese nivel las presiones para mantener el marco básico del Derecho Internacional del mar son considerables.

R.D. Kollewijn/J.Offerhaus, Leiden, 1962, págs. 362 y ss.

¹³ JUENGER F. K., *op.cit.*, págs. 263 y ss., y págs. 286 y ss., que destina el capítulo V de su Curso al análisis del proceso doctrinal y jurisprudencial hacia una reorientación del conflicto de leyes.

¹⁹⁵ S.S. *Lotus* (Francia vs. Turquía). Sentencia de la Corte Penal de Justicia Internacional de 7 de septiembre de 1927, Serie A, n°10, págs. 19-19. En esta sentencia se afirma el criterio *ratione territorium*, y se desecha que la opción *ratione materiae* a menos que una regla permisiva derivada del Derecho Internacional consuetudinario o de un Tratado lo permita.

¹⁹⁶ Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968 relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

¹⁹⁷ Ahora el art. 108 (Tráfico ilícito de estupefacientes y sustancia sicotrópicas) de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1.982.

1. *Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales.*

2. *Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico.*

¹⁹⁸ De acuerdo con dicho principio, el delito cae dentro de la jurisdicción penal de dicho Estado. *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional. Vol. II. Documentos correspondientes al 8º período de sesiones, incluso el informe de la Comisión de la Asamblea General de Naciones Unidas. A/CN.4/Serie A/1956/Add I. Nueva York, 1957.*

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Los intereses de la navegación comercial es sólo un aspecto de lo dispuesto en los cursos de la Ley de la Convención del Mar. Los estrechos y archipiélagos rutas marítimas disposiciones de la Convención, por ejemplo, también son vitales para las actividades militares cruciales. Los intereses de los 27 Estados miembros en cuanto a lo que el Derecho Internacional del mar se refiere son diferentes, ya que no todos ellos son grandes naciones marítimas o potencias navales¹⁹⁹.

KARAMITSOS apunta a que la UE no ser un Estado soberano, pero para todos los efectos, a menudo se comporta como tal, y su influencia no puede ser ignorada.

Según sus palabras, Europa es un área comercial de primer orden, y las reglas que se desarrollan deben ser compatibles con las desarrolladas a nivel internacional. La UE ejerce gran influencia en organismos tales como la OMI, donde se desarrollan las reglas internacionales. Hasta tal punto, que a veces Bruselas amenaza con la no introducción de normas regionales de la OMI a menos que se adhiera a sus demandas. La UE tiene la ambición de convertirse en miembro de pleno derecho de la OMI, con los mismos derechos que los otros Estados soberanos, pero manteniendo los 27 Estados miembros de la UE a título individual, y controlando sus posiciones cada vez más.

Las instituciones comunitarias que influyen en el transporte marítimo se resumen en el Consejo, integrado por representantes de los Estados miembros de la UE (los Ministros del ramo del transporte marítimo), el Parlamento Europeo, con alrededor de 700 representantes elegidos directamente por la población de toda la UE, y por la Comisión Europea²⁰⁰.

El Director de Transporte Marítimo de la Comisión Europea, Fotis KARAMITSOS, se opone al impacto negativo de la regulación europea en el negocio naviero, ya que al igual que la OMI, una organización que reúne a los mejores expertos técnicos a nivel mundial, la UE persigue el mismo objetivo de una *navegación segura, protegida y eficiente en mares limpios*.

Afirma que la prioridad actual es abordar la cuestión social, en lo particular aplicación del acuerdo alcanzado sobre la aplicación del Convenio MLC en la UE, y la actualización del Convenio de Formación, y ver cómo podemos combinarlo con la competitividad de la flota comunitaria²⁰¹.

La UE cuenta con la enorme cantidad de trabajo, experiencia y *know-how* de la OMI, la OIT y otros organismos internacionales, como el Memorando de Entendimiento de París so-

¹⁹⁹ WOOD, Sir Michael. KCMG. *The 10th Cadwallader Memorial Lecture - 1st October 2008. Lawmaking and Implementation in International Shipping: which law do we obey?* Maritime Business Forum. London Shipping Law Centre. Londres, 2008.

²⁰⁰ POLEMIS, Spyros M. Chairman, International Chamber of Shipping. *The 11th Cadwallader Memorial Lecture - 24 November 2010. Politicians, the European Commission, regulators, and shipping, what is the missing link and the way forward?* Maritime Business Forum. London Shipping Law Centre. Londres, 2010.

²⁰¹ KARAMITSOS, Fotis. Director de Transporte Marítimo de la Comisión Europea. *The 11th Cadwallader Memorial Lecture - 24 November 2010. Politicians, the European Commission, regulators, and shipping, what is the missing link and the way forward?* Maritime Business Forum. London Shipping Law Centre. Londres, 2010.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

bre el control del Estado rector del puerto. Y sí, se creó la Agencia Europea de Seguridad Marítima²⁰².

A este respecto y para garantizar una coordinación entre la política comunitaria e internacional, la UE y los Estados miembros han realizado varias aportaciones, especialmente en el *Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento* (FSI) y el *Comité de Seguridad Marítima* (MSC) entre 2008 y 2012, así como del *Comité de Protección del Medio Marino* (MEPC) en 2011 se prevé su adopción en la 28ª Asamblea en diciembre de 2013, donde se espera que los Convenios sean modificados.

En octubre de 2012, el MEPC aprobó las enmiendas al Convenio MARPOL y sus anexos, para que puedan ser obligatorios dichos Códigos. En noviembre de 2012, el MSC tiene previsto la aprobación de las enmiendas para que sean adoptadas en 2014 por el MEPC al Convenio MARPOL, así como las modificaciones del MSC al Convenio SOLAS, el Convenio *Load Lines* más su Protocolo, el Convenio STCW, y la parte A del Código de Formación.

El *Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento*²⁰³, ha trabajado durante el año 2012 en el régimen obligatorio de auditoría de la OMI contenido en el *Código de Implementación de Instrumentos de la OMI* (III Código), para que sea adoptado por la Asamblea.

La auditoría afecta a los principales Convenios de la OMI que se analizan más adelante. Se trata de los Convenios SOLAS, MARPOL, *Load Lines*, TONNAGE, y COLREG, que se analizan en profundidad más adelante. También se espera la adopción y entrada en vigor de otro Código obligatorio de la OMI, el Código RO (*Recognized Organizations*) o de Organizaciones Reconocidas.

La Unión dispondrá también de competencia exclusiva para la celebración de un acuerdo internacional cuando dicha celebración esté prevista en un acto legislativo de la Unión, cuando sea necesaria para permitirle ejercer su competencia interna o en la medida en que pueda afectar a normas comunes o alterar el alcance de las mismas²⁰⁴.

El proyecto de Código III sustituye a la Resolución A.847 (20), que los Estados miembros están obligados a aplicar en virtud de la Directiva 2009/15/CE²⁰⁵. Se regula también por el

²⁰² European Maritime Safety Agency o EMSA en inglés.

²⁰³ FSI o *Flag State Implementation* en inglés.

²⁰⁴ Art. 3.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

²⁰⁵ Tal y como reza el art. 3.1. de la Directiva 2009/15/CE, *en cumplimiento de sus responsabilidades y obligaciones en virtud de los Convenios internacionales, los Estados miembros deberán garantizar que sus Administraciones competentes pueden asegurar un cumplimiento adecuado de las disposiciones de estos Convenios, especialmente en lo que se refiere a la inspección y reconocimiento de los buques y a la expedición de los certificados obligatorios y los certificados de exención establecidos en los convenios internacionales. Los Estados miembros actuarán según las disposiciones pertinentes del anexo y del apéndice de la Resolución A.847 (20) de la OMI sobre Directrices para ayudar a los Estados de abanderamiento en la implementación de los instrumentos de la OMI.*

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Reglamento n° 391/2009/CE²⁰⁶.

Tras la adopción de nuevos instrumentos o protocolos de los Convenios internacionales a que se refiere el artículo 2, letra d), el Consejo, a propuesta de la Comisión, determinará, teniendo en cuenta los procedimientos parlamentarios de los Estados miembros, así como los procedimientos correspondientes de la OMI, las modalidades de ratificación de esos nuevos instrumentos o protocolos, velando por que sean aplicados de manera uniforme y simultánea en los Estados miembros²⁰⁷.

Aunque la UE no sea miembro de la OMI, los Estados miembros no están autorizados a asumir obligaciones que puedan afectar al bloque jurídico comunitario, salvo decisión del Consejo²⁰⁸ a propuesta de la Comisión. La UE pretende conformar una posición común de los Estados miembros en interés de la Unión ante la 28ª Asamblea de la OMI y ante los Comités MSC y MEPC, autorizando a los Estados miembros que den su consentimiento en obligarse, en interés de la Unión, con sujeción a ciertas limitaciones.

Los Códigos son compatibles con el Derecho Comunitario, pero pueden crear conflictos normativos las siguientes disposiciones en concreto.

El Reglamento n° 391/2009/CE y la Directiva 2009/15/CE definen los dos tipos de certificados que pueden ser expedidos por las Sociedades de Clasificación, los certificados obligatorios (en nombre de un Estado del pabellón en cumplimiento de los Convenios internacionales), y los certificados de clase (emitidos por una organización reconocida que certifique la capacidad de un buque para un uso o servicio particular de conformidad con las normas y procedimientos establecidos). Mediante el Reglamento n° 391/2009/CE, las Sociedades de Clasificación pueden cumplir funciones reglamentarias y de clasificación de la UE en su actividad a nivel mundial en toda su actividad.

Los Estado del pabellón podrá imponerles requisitos, de conformidad con los Convenios de la OMI y otros instrumentos obligatorios. También podrá autorizar a una organización reconocida que actúe en su nombre en la certificación legal y servicios a nivel europeo, previo reconocimiento de la Comisión, así como la determinación del arqueo de los buques con derecho a enarbolar su pabellón, sin que se vulneren los derechos de otro Estado del pabellón. Será necesario analizar que no cree conflictos de leyes respecto al Derecho Comunitario.

Los Estados miembros serán objeto de auditorías periódicamente por la OMI. Por lo tanto, en principio, un sistema obligatorio de auditoría de la OMI evaluará también el cumpli-

²⁰⁶ Versión refundida del Reglamento n° 391/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques.

²⁰⁷ Art. 7.2 pº1 de la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas. DOUE L 131, de 28 de mayo de 2009.

²⁰⁸ Según el art. 218.9 (antiguo art. 300 del TCE), por el que para la negociación y celebración de acuerdos entre la Unión y terceros países u organizaciones internacionales, *el Consejo adoptará, a propuesta de la Comisión o del Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, una decisión por la que se suspenda la aplicación de un acuerdo y se establezcan las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo.*

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

miento de los convenios internacionales tal como se definen en el Reglamento nº 391/2009/CE y la Directiva 2009/15/CE, incluido el Código III y el Código de Normas de Origen.

En este sentido, es necesario examinar si una situación de incompatibilidad puede surgir entre las obligaciones internacionales de los Estados miembros y de aquellos que les incumben en virtud de la legislación comunitaria.

Según la Comisión, si las disposiciones específicas son incompatibles con el Derecho Comunitario, los Estados miembros deben negarse a cumplir sólo éstas, o puede bastar con que al dar su consentimiento, manifiesten que interpretan dichas disposiciones de cierta manera, por ejemplo proporcionando un listado mínimo de requisitos que no impide al Estado de pabellón imponer otros requisitos de otras organizaciones reconocidas.

Mediante la Directiva 2009/21/CE²⁰⁹, en su art. 7 se prevé en cuanto al proceso de auditoría del Estado de abanderamiento, que *los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que su Administración sea sometida a una auditoría de la OMI al menos cada siete años, a reserva de una respuesta positiva de la OMI a una solicitud oportuna del Estado miembro de que se trate, y publicarán las conclusiones de dicha auditoría con arreglo a la legislación nacional pertinente sobre confidencialidad.*

Se establece el 17 de junio de 2017 o el momento de entrada en vigor del plan obligatorio de auditorías de los Estados miembros de la OMI. Luxemburgo participó en el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI (*Self-assessment of flag State performance*) en julio de 2000 y se presta voluntariamente al nuevo plan de auditorías, para ayudar así a la OMI a *lograr una implantación uniforme y eficaz de sus instrumentos, y examinar la posibilidad de aportar recursos para garantizar que el Plan de auditorías se aplique de manera satisfactoria*²¹⁰.

En su art. 8, establece un sistema de gestión de la calidad y evaluación interna, por el que *a más no tardar el 17 de junio de 2012, cada Estado miembro elaborará, implantará y mantendrá un sistema de gestión de la calidad para los aspectos operativos de las actividades de la Administración competente en materia de abanderamiento. Dicho sistema de gestión de la calidad deberá certificarse con arreglo a las normas de calidad internacionales aplicables.*

Tras los desastres de Estonia, mediante el *Acuerdo de Estocolmo*, un acuerdo regional en virtud del Convenio SOLAS, los Estados miembros del norte de Europa adoptaron unos requisitos probabilísticos adicionales de estabilidad en caso de avería para evitar problemas de acumulación de agua en la cubierta de los buques de pasaje Ro-Ro. Estos requisitos adicionales se plasmaron en la Directiva 2003/25/CE, que complementa al Convenio SOLAS²¹¹,

²⁰⁹ Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento. DOUE L 131, de 28 de mayo de 2009.

²¹⁰ Resolución A.974 (24), que establece el marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI, adoptada por la Asamblea el 1 de diciembre de 2005, en su 24º período de sesiones.

²¹¹ Cuyos requisitos se incorporaron a la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

convirtiéndose en parte del acervo comunitario. Los requisitos de la Directiva 2003/25/CE son incompatibles con los nuevos introducidos por el Convenio SOLAS, tras su entrada en vigor el 1 de enero 2009²¹². Se pasó de tener unos requisitos con un enfoque determinista a ser probabilístico. En la Directiva 2009/45/CE sí se han incorporado dichos requisitos, dejando la opción de elegir entre los requisitos del Convenio SOLAS 1990 o SOLAS 2009.

Al tratarse de una competencia exclusiva de la UE²¹³, la Comisión Europea quiere proponer la revisión del método de cálculo de la regulación sobre la estabilidad de los buques de pasaje Ro-Ro en caso de avería en el *Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros* (SLF), tras el informe presentado por la EMSA en 2011²¹⁴, para lograr una coherencia entre el Derecho Comunitario y la regulación internacional.

Por otro lado, tras los accidentes del *Deep Water Horizon* en 2010, se pretenden identificar las mejoras para evitar incendios en las cubiertas de los buques Ro-ro.

Tras el hundimiento del crucero *Costa Concordia*, las Autoridades italianas presentarán las conclusiones obtenidas por la Guardia Costera italiana en el Subcomité SLF.

4.3.2.2. La Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)²¹⁵

El control reglamentario de los cárteles de línea, se remonta a 1870, cuando el *China Mail*, un diario de Hong Kong, marcó la pauta para un debate que duró un siglo con la descripción de la Conferencia China sobre el monopolio.

El Código de Conducta de la UNCTAD para las conferencias marítimas, hecho en Ginebra en 1974, supuso un impulso para los países en desarrollo. Muchos de los países en desarrollo que habían obtenido la independencia en la década anterior presentaban problemas en la balanza de pagos y buscaban soluciones. La creación de una compañía naviera nacional parecía la solución más obvia a esos problemas. Sin embargo, las conferencias marítimas no eran en general positivas y los países emergentes no tenían la experiencia en el negocio de línea para presionar en su caso.

El *Grupo de los 77*, fue un grupo de presión de los países en desarrollo dentro de la UNCTAD, para que los países tengan el derecho a participar en las conferencias marítimas al servicio de su comercio. El Código de la UNCTAD se desarrolló en los años 1960 y 1970 y abarcó cuatro áreas principales de transporte marítimo de línea. Se disponía de un derecho de afiliación automática en las conferencias para las compañías navie-

²¹² Mediante la Resolución de la OMI, MSC 216 (82).

²¹³ Art. 3.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

²¹⁴ JASIONOWSKI, Dr. Andrzej. Study of the specific damage stability parameters of Ro-Ro passenger vessels according to SOLAS 2009 including water on deck calculation. Project No. EMSA/OP/08/2009. the Ship Stability Research Centre. Naval architecture and Marine Engineering. University of Strathclyde, UK. 2011.

²¹⁵ DÍEZ DE VELASCO Y VALLEJO, M. *Las organizaciones internacionales*. 14ª edición. Madrid, 2006.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

ras nacionales de los países. La fórmula de reparto de cargamentos dio las *Líneas Marítimas Nacionales*, es decir las sociedades porteadoras navieras, una igualdad de derechos de participación en el volumen de tráfico generado por su comercio mutuo, prevaleciendo el acuerdo entre las líneas conferenciadas.

El método subsidiario de reparto 40/40/20 supone un 40% para las compañías marítimas nacionales de cada uno de los países involucrados, y un 20% para las de terceros países en caso de ser aceptadas.

4.3.2.2.1. Conclusiones sobre el Código de Conducta de la UNCTAD

Los tráficos marítimos de línea regular estaban integrados básicamente por los navieros de los países desarrollados, por lo que puede decirse que los países de la OCDE sólo buscaban un tráfico marítimo barato y eficaz mediante la libre competencia. Frente a ellos, el Grupo de los 77 defendían su independencia, el control de su comercio exterior, y su participación en los fletes.

Pese a otorgar derechos a las industrias de los países tercermundistas e intentar regular el sistema internacional de conferencias cerradas, se produjo un uso torcitero por los países de la OCDE y de la U.E., que en un primer momento fueron reacios a la aceptación del Código de Conducta (que siempre prevalecerá salvo reserva expresada por uno de los dos Estados contratantes), mediante Convenios bilaterales sobre los tráficos en perjuicio de terceros Estados, excluyéndose navieras de los mismos e imponiendo cláusulas de reparto de cargamento. Por tanto vemos que la UNCTAD actúa en coaliciones.

Con el Código de Conducta, se crean disfunciones entre los países con el sistema de conferencias de línea de regular abiertas entre los Estados interesados, y cerrada para terceros Estados. ¿Deberían de formar parte del Grupo de los 77 todos los Estados que lo integran? Queda claro que es necesaria una transformación. Deben modificarse los grupos, ya que, por ejemplo, Uganda no cuenta con el mismo grado de desarrollo de países como Brasil o Venezuela.

4.3.2.3. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL/CNUDMI)²¹⁶

Fue establecida por la *Asamblea General* en 1966, para la unificación del comercio internacional, eliminando o reduciendo disparidades entre las legislaciones nacionales, para fomentar la armonización y unificación progresivas del Derecho mercantil internacional.

Es el órgano jurídico central de la ONU en el Derecho mercantil internacional. Está compuesta por 60 Estados miembros elegidos por la *Asamblea General*, representativos de las diversas regiones geográficas y los principales sistemas económicos y jurídicos. Sus miembros se eligen para 6 años, expirando el mandato de la mitad de ellos cada 3 años.

²¹⁶ www.uncitral.org

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

4.3.2.3.1. Conclusiones sobre UNCITRAL

Queda patente su gran importancia en a nivel internacional como precursor de la unificación de la legislación comercial internacional, ya que se trata de un sector clave y por tanto estratégico del transporte mundial como es el marítimo.

La necesidad de armonización y la sectorialización de cada uno de los ámbitos específicos de actuación normativa del Derecho marítimo privado hacen necesarias la adopción de instrumentos adecuados para alcanzar dicho objetivo⁴ en el marco del Derecho Internacional Privado²¹⁷.

En el ámbito de las relaciones privadas de la navegación, es responsable de la aprobación del *Convenio sobre Responsabilidad de los Empresarios de las Terminales de Transportes* de 1991, así como del *Convenio sobre Arrendamiento Financiero Internacional*.

La atribución voluntaria de jurisdicción, mediante las *cláusulas flotantes de jurisdicción* entre el cargador y el porteador, puede a su vez producir efectos frente a terceros y crear obligaciones sin que éstos sean parte del contrato, pudiendo ser válidos con posterioridad al acaecimiento del hecho dañoso objeto de la reclamación o al nacimiento del litigio, como manifestación de los foros de protección que amparan a la parte más débil de la relación contractual.

Las *cláusulas de incorporación*²¹⁸, permiten a las partes someterse a una Corte arbitral mediante un formulario-tipo o clausulado, promovido por organismos privados internacionales que ofrece una mayor seguridad jurídica, economía procesal, especialización, y rapidez, frente a la opción jurisdiccional.

En una Economía global, las decisiones judiciales y los laudos arbitrales constituyen una de las dos posibles vías que se encuentran coordinadas en la práctica, frente a un litigio que supere las fronteras nacionales para proyectarse hacia lo internacional²¹⁹.

En un intento de aumentar la seguridad jurídica mediante la armonización del Derecho Marítimo internacional, el **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Reglas de Rotterdam)** de 2008, completa, renueva y actualiza el *Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque* (Reglas de La Haya de

⁴ En tal sentido, vid. LUZZATTO R. *Metodi di Unificazione del Diritto Marittimo e interpretazione Uniforme, Il Diritto Marittimo*, 1999-I, págs. 147-152.

²¹⁷ Sobre el particular, vid. el capítulo sobre el contrato de transporte internacional de mercancías contenido en la excelente obra de los profesores FERNANDEZ ROZAS, J.C., ARENAS GARCÍA, R, y DE MIGUEL ASENSIO, P.A., *Derecho de los negocios internacionales*, 2ª Edición, págs.390-408. Madrid, 2009.

²¹⁶ GRIGERA NAÓN, H.A. *Choice of Law Problems in International Commercial Arbitration*, Tübingen, 1992, formula una atinada reflexión sobre la naturaleza y función propia del arbitraje comercial internacional y la problemática del Derecho aplicable por el árbitro.

²¹⁷ CREMADES, B. M., *Convenio de Bruselas y Arbitraje, La Ley*, nº 4752, 11 de marzo de 1999, págs. 1-6.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

1924) sus Protocolos (Reglas de La Haya-Visby), y el *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías* (Reglas de Hamburgo) de 1978, en vigor desde 1992.

Los abusos de los armadores-porteadores frente a los cargadores, al igual que en las Reglas de Hamburgo, se han visto frenados gracias a los esfuerzos de los países en vías de desarrollo²¹⁸. Las Reglas de Hamburgo de 30 de abril de 1979 (sic) no constituyen hoy día Derecho vigente, mas son indudablemente un dato de interés que ilustra en gran medida la futura regulación de responsabilidades de porteadores y cargadores²²⁰.

No se logró una uniformización del uniforme del contrato de transporte marítimo de mercancías, ya que las grandes potencias marítimas no se adhirieron al mismo, pudiendo ser un obstáculo a la uniformidad efectiva del Derecho, y siendo necesario un consenso a la hora de adoptar una nueva reglamentación internacional²²¹, ya que se ha dado lugar a la coexistencia²²² de dos grandes bloques normativos convencionales²²³.

Y tanto es así, que las Reglas de Rotterdam intentan lograr un consenso, imponiendo la obligación en su art. 89 de que todo Estado que ratifique el nuevo Convenio o se adhiera a él denuncie simultáneamente los anteriormente mencionados, sobrepasando los criterios de compatibilidad fijados por la Convención de Viena de 1969 del Derecho de los Tratados.

El art. 90 estipula que no podrán hacerse reservas al mismo, aunque esto se excepciona *de facto* y solapadamente mediante los arts. 74 y 78, que se refieren a los Capítulos 14 (*Jurisdicción*) y 15 (*Arbitraje*) respectivamente, ya que las Estados contratantes deben declarar obligarse por los mismos en virtud del art. 91 (*Procedimiento y efecto de las declaraciones*), rigiéndose por la *lex fori* en caso contrario.

La Jurisdicción o Competencia Judicial Internacional (CJI) en el Convenio aúna la flexibilidad con la seguridad jurídica, por el que se posibilita el acuerdo de la elección del foro por las partes (art. 66), siendo *numerus clausus* el listado de foros exclusivos o concurrentes existente, señalando el art. 69 la *inexistencia de otros criterios de atribución de competencia adicionales*.

La doble vertiente directa e indirecta (la *derogatio fori* y la *prorrogatio fori*) del art. 73 posibilita el reconocimiento y la ejecución de las sentencias entre otros Estados contratantes que hayan realizado una declaración conforme al art. 74, tras ser dictadas por un *Tribunal que goce de competencia en virtud del presente Convenio*, siempre que no existan motivos para denegarlo en virtud de la *lex fori*, posibilitando la *aplicación de las normas de una organización regional de integración económica que sea parte en el presente Convenio* (pensado

²²⁰ Tal y como puso de relieve la SAP de Sevilla, de 12 de febrero de 1987 (RGD, nº 565-566, octubre-noviembre de 1991).

²²¹ BERLINGIERI, F. *Uniformité du Droit Maritime. Quelques problèmes, Il dir.mar.*, 1992-III, pág. 796 y ss.

²²² *The Economic and Commercial implications of the entry into force of the Hamburg Rules and the Multimodal transport Convention, Doc. TD/B/C.4/315*, de 31 de diciembre de 1987.

²²³ En tal sentido, LOPUSKI, J. *Les principales lignes d'évolution du Droit maritime privé:l'influence exercée par la pression des pays en développement, D.M.F.*, 1987, pág. 217 y ss.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

para la aplicación del Reglamento comunitario 44/2001).

Si las partes no han elegido un **foro derivado de la autonomía de la voluntad (arts. 67 y 72)**, entran en juego **los foros de competencia objetiva (arts. 66 y 68)**, ofreciéndose la posibilidad al demandante (*porteador o una parte ejecutante marítima*) de poder ejercer una *acción declarativa de la inexistencia de responsabilidad* u otra que *prive a una persona de su derecho a elegir el foro*, debiendo *retirar dicha acción a instancia del demandado* cuando éste elija un Tribunal de acuerdo a los foros de competencia objetiva, tal y como se desprende del art. 71 (*Acumulación y traslado de acciones*).

Como expresión de la interacción entre *Ius/Forum*, las medidas cautelares además no bastan para un Tribunal pueda irrogarse la CJI que sí pueden otorgarle los foros de competencia objetiva, tal y como se desprende del art. 70 (*Embargo preventivo y otras medidas cautelares*).

El demandante podrá entablar acciones legales frente al porteador²²⁴, ante un Tribunal competente bajo cuya jurisdicción se encuentre el domicilio del porteador, el lugar de la recepción o la entrega de las mercancías, acordado en el contrato de transporte, o el puerto de la carga o descarga de las mercancías (art. 66).

La acción frente a la *parte ejecutante marítima*²²⁵, podrá ser interpuesta ante un Tribunal competente y bajo cuya jurisdicción se halle su domicilio, o el puerto donde recibió, entregó, o llevó a cabo sus actividades respecto de las mercancías, dicha parte ejecutante marítima (art. 68).

El foro competencial subjetivo puede otorgar competencia exclusiva o alternativa/concurrente, dependiendo del momento de la celebración del contrato (arts. 66 y 67), de forma análoga al Reglamento 44/2001, ya que el foro objetivo no prevalecerá sobre el primero a menos que el contrato de transporte contenga un acuerdo exclusivo de elección de foro que cumpla con lo prescrito en el art. 67 o el art. 72 (art. 66 p^o 1^{ero}). Es decir, el cargador y el porteador pueden designar de común acuerdo un Tribunal para decidir sobre las reclamaciones contra éste último (art. 66 b), salvo que exista sumisión tácita o acuerdo posterior al nacimiento de la controversia, mediante el cual cualquier Tribunal competente entenderá de la misma cuando el demandado comparezca y no impugne su competencia de acuerdo a la *lex fori*, añadiendo el art. 72 (*Acuerdos posteriores al nacimiento de una controversia y jurisdicción en casos de comparecencia del demandado*) un factor temporal.

El art. 67 (*Acuerdos de elección de foro*), recoge los requisitos formales para que dicho acuerdo sea válido: acuerdo pactado que reconozca dicha competencia sobre un contrato de volumen con indicación del nombre y direcciones de las partes, individualmente negociado o advierte de manera visible de la existencia de un acuerdo exclusivo de elección del foro indicando las cláusulas o secciones del contrato que lo incluyen, designando con claridad a uno

²²⁴ La persona que celebra un contrato de transporte con el cargador (art. 1.5).

²²⁵ Que ejecuta o se compromete a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador durante el período que medie entre la llegada de las mercancías al puerto de carga de un buque y su salida del puerto de descarga de un buque (art. 1.7), pudiendo ser parte ejecutante marítima el transportista interior o terrestre que lleve a cabo o se comprometa a llevar a cabo sus actividades únicamente dentro de una zona portuaria.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

o más Tribunales de un Estado Contratante en concreto. Un tercero no contratante quedará vinculado cuando además de cumplirse los requisitos anteriores, el acuerdo figure en el documento de transporte sea o no electrónico, sea adecuada y oportunamente informado ante qué Tribunal debe entablarse la acción y sobre el carácter exclusivo de su competencia, debiendo la Ley del Tribunal que conozca del caso prever que pueda quedar obligado por un acuerdo exclusivo de elección del foro.

Los Estados contratantes deben declarar obligarse por el Capítulo 15 (Arbitraje), conforme al art. 78, admitiéndose genéricamente su admisibilidad a tenor del art. 75 p^o 1^{ero}., y debiendo aplicarse los 4 primeros párrafos en su integridad en cuanto a la cláusula compromisoria o acuerdo de arbitraje siendo nula cualquier estipulación de tal cláusula o pacto que sea incompatible con lo dispuesto en dichos párrafos (art. 75 p^o 5^o), pudiendo ser válido el *acuerdo de arbitraje posterior al nacimiento de una controversia* (art. 77).

Un contrato de transporte no regular puede vincular a terceros a tenor del art. 7, y en similares términos al art. 67 salvo que se indiquen las partes en el contrato de fletamento o en el contrato excluido del ámbito de aplicación del Convenio según lo dispuesto en el art. 6 y se indique la fecha de dicho contrato, o se *incorpore por remisión específica la cláusula compromisoria incluida en el contrato de fletamento o en el contrato excluido del ámbito de aplicación del presente Convenio* (art. 76).

El acuerdo de arbitraje será vinculante bajo análogos criterios y condiciones formales del art. 67, y el lugar de arbitraje para entablar acciones frente al porteador que recoge el art. 75 p^o 2^o se expresa en similares términos respecto al art. 66.

4.3.2.4. La Organización Internacional del Trabajo (OIT o ILO)

Puede definirse como un organismo especializado de cooperación preferentemente social, humanitaria y cultural en sentido amplio. Tiene su sede en Ginebra, y fue creada en 1919. En 1946 adquirió el Estatuto de Organismo especializado. Los Convenios y Recomendaciones para una legislación laboral internacional uniforme, se aprueban por 2/3 de los miembros de la Organización (185 a finales de 2012)²²⁶.

La *Declaración de Filadelfia*²²⁷ propugna como principios fundamentales de la Organización²²⁸, la no mercantilidad del trabajo, la libertad de expresión y asociación, la lucha contra la pobreza, y el bienestar común mediante el diálogo libre y democrático entre los representantes de los trabajadores, empleadores y de los gobiernos. Su Constitución

²²⁶ M. DÍEZ DE VELASCO Y VALLEJO, *Las organizaciones internacionales*. 14.^a edición. Madrid, 2006.

²²⁷ Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 86^a reunión en Ginebra, el 18 de junio de 1998. Pasó a formar parte de Derecho interno español mediante la publicación en el BOE n^o 226, de 21 de septiembre de 1982.

²²⁸ Parte I de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 86^a reunión en Ginebra, el 18 de junio de 1998.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

añade que la paz permanente sólo puede basarse en la justicia social²²⁹ sin ningún tipo de discriminación²³⁰.

Los objetivos de la OIT se basan en programas específicos para los diferentes países. Los objetivos estratégicos de la OIT son, promover y cumplir las normas y los principios y derechos fundamentales en el trabajo, generar mayores oportunidades para que mujeres y hombres puedan tener empleos e ingresos dignos, mejorar la cobertura y la eficiencia de una seguridad social para todos, y fortalecer el tripartidismo y el diálogo social. Además, existen objetivos específicos²³¹.

Los miembros de la OIT pueden ser *de pleno derecho* desde 1945, *Estados miembros de la ONU*, mediante Declaración formal ante el *Director General* de la OIT, y los *Estados no miembros la ONU* por 2/3 de los delegados de los Gobiernos presentes. La retirada mediante preaviso de 2 años está permitida, no eximiendo de las obligaciones que se desprendan de los Convenios Internacionales del Trabajo ya adoptados. La OIT realiza su trabajo a través de tres órganos fundamentales, los cuales cuentan con representantes de gobiernos, empleadores y trabajadores. La estructura orgánica es la siguiente²³²:

La *Conferencia General*²³³, se reúne en junio de cada año en Ginebra. Cada Estado cuenta con 2 delegados gubernamentales (uno para los empleadores y otro para los trabajadores aleccionados con instrucciones de sus propias organizaciones con el apoyo de asesores técnicos, y 2 delegados de los gobiernos. Tiene funciones de información, encuesta, control, y ejecución previas a la adopción de Convenios y Recomendaciones, aprobar acuerdos de cooperación con otras organizaciones, adoptar el presupuesto de la Organización, y elegir al *Consejo de Administración*.

El *Consejo de Administración*²³⁴ es el órgano ejecutivo, que se reúne tres veces al año en Ginebra. Lo forman 28 miembros gubernamentales, 14 empleadores y 14 trabajadores.

²²⁹ Apartado a), parte II de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 86ª reunión en Ginebra, el 18 de junio de 1998.

²³⁰ BARTOLOMEI DE LA CRUZ, H. y EUZÉBY, A. *L'Organisation internationale du Travail (OIT), Que sais-je?* (Nº 836), Presses Universitaires de France. Paris, 1997.

²³¹ Como es lograr el pleno empleo y la elevación del nivel de vida, la contribución de los trabajadores al bienestar social, garantizar los salarios mínimos, el derecho a la negociación colectiva, y una seguridad social básica, así como la protección de la vida y salud de los trabajadores. Apartado III de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 86ª reunión en Ginebra, el 18 de junio de 1998.

²³² www.ilo.org

²³³ Arts. 2, 3 y 5 de la Constitución de la OIT de 1919, modificada sucesivamente por la enmienda de 1922, que entró en vigor el 4 de junio de 1934; por el Instrumento de enmienda de 1945, que entró en vigor el 26 de septiembre de 1946; por el Instrumento de enmienda de 1946, que entró en vigor el 20 de abril de 1948; por el Instrumento de enmienda de 1953, que entró en vigor el 20 de mayo de 1954; por el Instrumento de enmienda de 1962, que entró en vigor el 22 de mayo de 1963, y por el Instrumento de enmienda de 1972, que entró en vigor el 1 de noviembre de 1974.

²³⁴ Arts. 2, 7 de la Constitución de la OIT de 1919 y sus sucesivas enmiendas.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Los *Estados de importancia industrial más considerable* ocupan 10 puestos permanentes. Cada 3 años, se eligen otros delegados de los según su distribución geográfica. Los empleadores y trabajadores eligen sus delegados.

Este órgano se reúne anualmente 3 veces, y cuenta con comisiones y comités. Entre sus funciones, elige al *Director General* de la OIT²³⁵, coordina y controla la gestión de las organizaciones, toma decisiones sobre políticas de la OIT, establece el orden del día o programa, así como elabora el proyecto de presupuesto para aprobación por la *Conferencia General*.

La *Oficina Internacional de Trabajo*²³⁶ es el Secretariado técnico permanente de la OIT, responsable bajo supervisión del *Consejo de Administración* y del *Director General* (elegido por 5 años con posibilidad de renovación), de todas las actividades de la organización.

Sus funciones se basan en la investigación, documentación, difusión y edición de publicaciones con estudios especializados, informes, y periódicos; así como preparar proyectos de las Convenciones internacionales y la vigilancia de su ejecución por los Estados signatarios, encuestas, y documentarse sobre el programa de la *Conferencia General*²³⁷.

4.3.2.4.1. El Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006

Es tal la influencia del Convenio MLC²³⁸ en el Derecho Laboral Marítimo internacional, que es considerado el 4º pilar de la normativa marítima junto al Convenio Internacional para la Seguridad en el Mar (SOLAS 74), el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por buques (MARPOL 73/78), y el Convenio internacional sobre estándares de formación, entrenamiento, y certificación para los marinos (STCW) de 1978 que entró en vigor en 1984, y fue enmendado en 1995, así como el Código Internacional de protección de buques e instalaciones portuarias (Código ISPS)²³⁹.

Desde la década de 1920 los términos y condiciones de empleo para la gente del mar han sido tratados por la OIT, y fue en esa fecha cuando en la 2ª reunión de la Conferencia se discutieron por primera vez asuntos marítimos. Durante el siglo XX hasta la actualidad, se han desarrollado más de 40 Convenios y 30 Recomendaciones, ocupándose de las condiciones de vida en el mar, la tripulación, horas de trabajo, pensiones, vacaciones, bajas por enfermedad y salarios mínimos.

El Convenio refundido de 2006²⁴⁰ tuvo como objetivo mantener las actuales normas so-

²³⁵ Art. 8 de la Constitución de la OIT de 1919 y sus sucesivas enmiendas.

²³⁶ Arts. 2, 6, 9 y 10 de la Constitución de la OIT de 1919 y sus sucesivas enmiendas.

²³⁷ DÍEZ DE VELASCO Y VALLEJO, *Las organizaciones internacionales*. 14ª edición. Madrid, 2006.

²³⁸ *Maritime Labour Convention* en sus siglas en inglés.

²³⁹ AZKUE MANTEROLA, Jon. *Convenio marítimo 2006. Mucho más que un Convenio para los trabajadores de la mar*. Pág. 39. Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración N° 82. Madrid, 2009.

²⁴⁰ Reglamento consolidado de la OIT sobre el trabajo marítimo de 2006, adoptado en Ginebra en la 94ª Reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo del 23 de febrero de 2006.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

bre el trabajo marítimo, se aplica a todos los buques públicos o privados comerciales, pero excluye a los buques tradicionales, buques de guerra, unidades navales auxiliares y los buques de menos de 200 toneladas brutas. Los barcos de pesca están cubiertos en un Convenio separado. Existe un plan de Acción para lograr la ratificación rápida y generalizada y la aplicación efectiva del Convenio sobre el trabajo marítimo. Supone una versión más estructurada de los Convenios marítimos y Recomendaciones precedentes, dando una flexibilidad para poder armonizarlo con la normativa laboral de cada Estado. El ámbito de aplicación personal del Convenio cubre a toda aquella persona contratada, empleada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque que esté cubierto por la Convención.

El Convenio a lo largo de sus 5 títulos, pretende proteger los derechos fundamentales de libertad de asociación, la libertad sindical, el reconocimiento del derecho de negociación colectiva, la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso y obligatorio, la abolición efectiva del trabajo infantil, y la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

El Estado del Pabellón encargado de expedir el Certificado de Trabajo Marítimo en base a la Declaración de Conformidad Laboral Marítima, debe inspeccionar y certificar unas condiciones de trabajo y vida expresadas en los 4 primeros títulos, siguiendo las Directrices marcadas por la OIT, cosa poco frecuente en otros Convenios de la organización, que son la edad mínima, el certificado médico, las calificaciones de los marinos, los acuerdos de empleo, la utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, las horas de trabajo y descanso, los niveles de dotación del buque, el alojamiento, los servicios de esparcimiento a bordo, la alimentación y el servicio de fonda, la salud, seguridad y prevención de accidentes, los procedimientos de tramitación de quejas a bordo, y el pago de los salarios. Además de ello, puede recibir las quejas y reclamaciones de los marinos y protegerlos contra cualquier consecuencia por ello.

Por otra parte, el Estado Rector del Puerto que forme parte del Convenio es responsable de inspeccionar a todo buque del pabellón extranjero que haga escala en el puerto, pudiendo ser inspeccionado por indicios o evidencias, no meras sospechas, de que las condiciones de vida y trabajo son incumplidos, pese a que el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de Conformidad Laboral Marítima son los requisitos mínimos que deben aportarse.

4.3.2.4.2. Conclusiones sobre el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 en la actualidad: Cuestiones de compatibilidad entre las Leyes luxemburguesas, Comunitarias e Internacionales

La novedad destacable es que ante la queja de cualquier marino por la comisión de cualquier infracción, pueden adoptarse medidas para su cumplimiento y el Convenio puede hacerse cumplir a los Estados que no hayan ratificado el mismo por los Estados de Puerto que sí lo hayan hecho. Es decir, los marinos podrán tramitar sus quejas en puerto extranjero ante las Autoridades habilitadas en el Estado del puerto.

La gente de mar representa aproximadamente 1,2 millones de trabajadores, y gracias a este Convenio se refuerzan los principios y derechos fundamentales de los mismos, que podrán disfrutar de un trabajo *decente*²⁴¹.

²⁴¹ DE LA VILLA DE LA SERNA, Paula. Pág. 397. Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración N° 82. Madrid, 2009.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El 20 de agosto de 2012 se alcanzaron las 30 ratificaciones necesarias por parte de los Estados miembros de la OIT, para la entrada en vigor del Convenio MLC el 20 de agosto de 2013, tras el depósito de los instrumentos de ratificación necesarios por parte de Rusia y Filipinas. El segundo requisito, que los Estados que lo hayan ratificado representen al menos el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial fue alcanzado en 2009 (actualmente la cifra es cercana al 60%)²⁴².

Es necesario tener en consideración que Panamá, Liberia, Bahamas e Islas Marshall juntas representan el 40% del tonelaje mundial. España en 2010 fue el primer país de la UE en ratificarlo, siguiendo los pasos de Noruega, el primer país europeo, no comunitario pero sí miembro de la *European Free Trade Association* (EFTA) en hacerlo. El Gran Ducado de Luxemburgo se convirtió en el Estado nº19 en ratificar el Convenio MLC, y el nº4 en hacer lo propio con el Convenio nº185 de la OIT²⁴³ que prevé la necesidad de una Libreta Marítima o un Documento de Identidad del Marino gracias a un sistema de identificación biométrico²⁴⁴.

Existe actualmente un proyecto de revisión del Título III de la Ley modificada de 1990²⁴⁵ para articular las disposiciones de la Convención con el Derecho Comunitario, de forma que los buques con pabellón luxemburgués cumplan con las prescripciones del Convenio MLC²⁴⁶.

Dos agentes del Comisariado de Asuntos Marítimos luxemburgués participaron en la 2ª *Comisión preparatoria tripartita* sobre el Convenio MLC, entre el 12 y 14 de diciembre de 2011 en la Oficina Internacional de Trabajo en Ginebra. El mandato de esta misión preparatoria es *supervisar los preparativos de sus miembros para la implementación del Convenio MLC, identificar todas las cuestiones comunes y preparar os trabajos de la futura Comisión tripartita especial sobre toda cuestión que pueda necesitar un tratamiento urgente ante la entrada en vigor de la Convención, incluidas las normas de procedimiento de la Comisión*²⁴⁷.

²⁴² Art. 8.3 (Entrada en vigor) del Reglamento consolidado de la OIT sobre el trabajo marítimo de 2006, adoptado en Ginebra en la 94ª Reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo del 23 de febrero de 2006.

²⁴³ Convenio de la Organización Internacional del Trabajo número 185 sobre documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (Convenio OIT nº 185/2003), que modifica el Convenio de la OIT sobre documentos de identidad de la gente del mar, adoptado en Ginebra el 13 de mayo de 1958.

²⁴⁴ Que en España ha sido adoptado por la Dirección General de la Marina Mercante mediante la Resolución de 23 de diciembre de 2011, tal y como se desprende de la noticia publicada por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante española el 04/01/2012.

²⁴⁵ Ley Marítima luxemburguesa modificada de 9 de noviembre de 1990.

²⁴⁶ Punto 4.1.2., Título 4º (*Commissariat aux Affaires Maritimes*), de la Dirección General de Asuntos Generales (DG 1) del Informe de actividad del año 2011. Vol. 1. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. Gobierno del G.D. de Luxemburgo. Luxemburgo, 2011.

²⁴⁷ Punto 4.2.4., Título 4º (*Commissariat aux Affaires Maritimes*), de la Dirección General de Asuntos Generales (DG 1) del Informe de actividad del año 2011. Vol. 1. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. Gobierno del G.D. de Luxemburgo. Luxemburgo, 2011.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Los Estados miembros deben ratificar válidamente el Convenio sobre el Trabajo Marítimo con la autorización del Consejo, ya que *los Tratados celebrados con posterioridad a la entrada en vigor del Tratado de la C.E. por Estados miembros sobre materias cuya competencia es de la Comunidad Europea no son válidos respecto al Derecho Comunitario europeo*²⁴⁸.

El Tratado de la Unión Europea no contempla una norma análoga para la corrección de incompatibilidades detectadas en Convenios internacionales tras su entrada en vigor²⁴⁹. Sin embargo, el art. 4.3 TUE (antiguo art. 10 TCE) impone a los Estados la adopción de todas aquellas medidas que sean adecuadas para garantizar el cumplimiento de las acciones del Tratado, así como la eficacia práctica (*effet utile*) del Derecho Comunitario²⁵⁰. Por ejemplo, en relación con el art. 34 TFUE, las medidas no vinculantes también pueden infringirlo, al igual que una práctica administrativa general y continuada que sea un obstáculo prohibido a la libre circulación de mercancías²⁵¹.

Por tanto, una vez entre en vigor el Convenio MLC, la Directiva 2009/13/CE de 16 de febrero de 2009²⁵² entrará también en vigor²⁵³, en un plazo máximo de 1 año²⁵⁴. No obstante, los Estados miembros podrán adoptar *disposiciones legales, reglamentarias o contractuales distintas de las que estén en vigor en el momento en que se adopte la presente Directiva, a condición de que se respeten en todo momento los requisitos mínimos fijados en ella*²⁵⁵.

²⁴⁸ Según el art. 151 TFUE (antiguo art. 307 del TCE) ello no afecta a los Tratados a los que se hayan adherido con anterioridad al 1 de enero de 1958 los Estados miembros, teniéndose en cuenta las ventajas concedidas en los Tratados por cada uno de los Estados miembros, ligados a la *creación de instituciones comunes, a la atribución de competencias a favor de estas últimas y a la concesión de las mismas ventajas por parte de los demás Estados miembros*.

Del mismo modo, en caso de incompatibilidad de dichos Convenios con los Tratados, el Estado u Estados miembros de que se trate *recurrirán a todos los medios apropiados para eliminar las incompatibilidades que se hayan observado*. Si fuera necesario *los Estados miembros se prestarán ayuda mutua para lograr tal finalidad y adoptarán, en su caso, una postura común*.

²⁴⁹ MAGRANER MORENO, Francisco J. Universidad de Valencia. *La coordinación de los Convenios para evitar la doble imposición a escala comunitaria: situación actual y perspectivas de futuro*. Crónica Tributaria, nº 137/2010 (págs. 171-197). Instituto de Estudios Fiscales. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Madrid, 2010.

²⁵⁰ *Libre circulación de mercancías. Guía para la aplicación de las disposiciones del Tratado que rigen la libre circulación de mercancías*. Elaborado y redactado por la Dirección C, Política reglamentaria, de la Dirección General de Empresa e Industria de la Comisión Europea. Oficina de Publicaciones de la Unión Europea. Luxemburgo, 2010.

²⁵¹ La inactividad del Estado francés frente a los agricultores que sabotearon camiones con mercancías de otros Estados miembros, en la Sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de diciembre de 1997 (Asunto C-265/95). Comisión de las Comunidades Europeas contra la República Francesa.

²⁵² Aprobada por el Consejo, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre dos organizaciones sindicales, la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo.

²⁵³ Art. 7 de la Directiva 2009/13/CE de 16 de febrero de 2009.

²⁵⁴ Art. 5 de la Directiva 2009/13/CE de 16 de febrero de 2009.

²⁵⁵ Art. 3 de la Directiva 2009/13/CE de 16 de febrero de 2009.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

En caso de incumplimiento por parte de un Estado miembro, teniendo en cuenta el efecto vertical de las Directivas, los particulares podrán invocar la supremacía del Derecho Comunitario, tras el mero trámite de la transposición al Derecho nacional por cada Estado miembro²⁵⁶. Pese a que la Constitución luxemburguesa no contiene ninguna disposición relativa a la trasposición de las Directivas comunitarias, el Parlamento puede hacer lo propio mediante²⁵⁷ una Ley ordinaria aprobada por mayoría simple, por un Reglamento Gran-Ducal²⁵⁸, mediante una Ley de delegación²⁵⁹, o gracias a una Ley de delegación específica, que requiere el dictamen favorable de la Comisión de Trabajo de la Cámara de los Diputados²⁶⁰.

4.3.2.4.3. Las Directivas en tramitación sobre responsabilidades del Estado de pabellón (*Flag State responsibilities*) y de control por parte del Estado rector del puerto (*Port State control*)

El 23 de marzo de 2012, la Comisión transmitió al Parlamento Europeo y al Consejo las dos propuestas relativas a la aplicación de la Convención Internacional sobre el Trabajo Marítimo de 2006.

A continuación se analizan diferentes temas tratados durante las negociaciones de las dos propuestas de Directivas en el Grupo de Transporte Marítimo del Consejo de la Unión Europea durante su negociación, en vista para que el *trílogo* (junto al Parlamento y Comisión Europea) apruebe ambas Directivas. En la mayoría de los casos, el Consejo de la Unión Europea decide por mayoría cualificada, mediante el procedimiento de codecisión con el Parlamento Europeo²⁶¹.

²⁵⁶ En España mediante el art. 96.1 de la Constitución y el art. 1.5 del Código civil.

²⁵⁷ La información respecto al Ordenamiento jurídico luxemburgués ha sido obtenida de la Red Judicial Europea en materia civil y mercantil de la Comisión Europea, actualizada a fecha del 05-11-2009.

²⁵⁸ De acuerdo con el art. 33 de la Constitución luxemburguesa, *el Gran Duque es el jefe del Estado, símbolo de su unidad y garante de la independencia nacional, quien ejerce el poder ejecutivo de conformidad con la Constitución y las leyes del país*. El art. 36 de la Constitución luxemburguesa añade que además *podrá dictar los reglamentos y órdenes necesarias para la ejecución de las leyes*.

²⁵⁹ Por la que sin referencia alguna a la Unión Europea, la Cámara de los Diputados tal y como viene haciendo anualmente desde 1915, faculta al Gobierno de poderes reglamentarios en las áreas económicas y financieras.

²⁶⁰ La Ley de habilitación especial de 9 de agosto de 1971, enmendada por la Ley de 8 de diciembre de 1980, cuyo propósito se limita a autorizar al Gobierno a ejecutar y sancionar las Directivas comunitarias en materia económica, técnica, agrícola, forestal, sociales y de transportes.

²⁶¹ Según el art. 91 (antiguo art. 71 TCE), *el Parlamento Europeo y el Consejo, el Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario* (codecisión, junto con el Parlamento Europeo) *y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, establecerán:*

- *normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros;*
- *condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro;*
- *medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes;*

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El Parlamento Europeo y el Consejo Europeo mantendrán sesiones informales antes para acercar posiciones. Es de esperar que el Consejo adopte un enfoque general sobre ambas Propuestas de Directiva, pudiendo el Parlamento Europeo votar ambas Directivas en el pleno a celebrar en febrero o marzo de 2013.

La primera se trata de la *Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto*, y la *Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las responsabilidades del Estado del pabellón en materia de control de la aplicación de la Directiva 2009/13/CE del Consejo, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE.*

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto tiene por objeto obligar a los Estados miembros para supervisar la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, desde la perspectiva del Estado de abanderamiento.

La nueva directiva propuesta sobre las responsabilidades del Estado de abanderamiento, impone la obligación por parte de los Estados de abanderamiento de la UE de establecer mecanismos para que cumplan sus responsabilidades en materia de observancia de la Directiva 2009/13/CE, determina las calificaciones profesionales y la independencia del personal encargado de verificar los asuntos cubiertos por la Directiva 2009/13/CE, y sienta los principios y el procedimiento que debe seguir el personal competente del Estado de abanderamiento cuando trate las quejas a bordo de buques que enarboles pabellón de la UE²⁶².

En la Directiva 2009/13/CE faltaba un mecanismo de ejecución adecuado para los Estados miembros de la UE, por lo que se ha presentado una propuesta basada en el art. 155 TFUE (capítulo social) que no ofrece la posibilidad de que los acuerdos sociales tengan mecanismos de ejecución. Por tanto hemos asumido esa responsabilidad para mejorar el atractivo de la profesión. Estados miembros actúan como Estados rectores del puerto y Estados de pabellón.

Establece un mecanismo de seguimiento, de ejecución, para comprobar que los buques cumplen con la reglamentación legal, disposiciones sobre calificación de personal que tiene que tener un seguimiento y control, y supervisión del cumplimiento de inspecciones laborales. Después incluimos una disposición sobre reclamaciones relativas a las condiciones a bordo de los buques. El límite de tonelaje para la certificación es de 500 Tn. de arqueo bruto.

- *cualesquiera otras disposiciones oportunas.*

El Consejo decidirá por unanimidad, previa consulta al Parlamento Europeo, cuando las disposiciones *puedan afectar gravemente al nivel de vida y al empleo de ciertas regiones, así como a la explotación del material de transporte.*

²⁶² Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto. [COM(2012) 134 final 2012/65 (COD)] (2012/C 299/28).

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Hay una serie de disposiciones del Convenio que merecen una reflexión: responsabilidad del armador, proceso de certificación, etc. El Convenio se basa en tres pilares: responsabilidad del Estado portuario, responsabilidad del Estado pabellón, y el armador. Falta un capítulo de la Seguridad Social²⁶³. La fatiga es uno de los elementos clave para establecer una relación de causalidad.

En cuanto a la aplicabilidad, pueden eximir a buques de menos de 200 Tn. de arqueo bruto, con cierta flexibilidad ya que aquí no se tiene en cuenta el Convenio OIT, por lo que cuando no se dedican a comercio internacional se entiende que su objeto y función es diferente.

Según la Comisión, la Directiva 2009/13/CE resulta insuficiente al no permitir por parte de la misma de mecanismos de cumplimiento, ya que se asienta en un acuerdo social, tomando como base jurídica el art. 155 TFUE.

Por ello, se han realizado dos propuestas separadas que se centren en las responsabilidades de los Estados de pabellón y los Estados rectores de los puertos. Ese acuerdo sellado entre interlocutores sociales, lleva a explicar por qué la exención de los buques de menos de 200 Tn. de arqueo bruto ha quedado excluido. Fueron éstos los que no quisieron, no formando parte de la Directiva 2009/13/CE.

La terminología adecuada es tanto la supervisión y mecanismo de control, sin crear confusiones con otros mecanismos de Derecho laboral en otros sectores.

De acuerdo al mandato estricto del Convenio MLC, recogido en la Directiva 2009/13/CE, en cuanto a las quejas tramitadas a bordo de los buques, se pretende recoger lo que no constaba en el acuerdo social. En cuanto a la terminología el personal encargado de realizar las tramitaciones o reclamaciones, se ha eludido el término inspector que lleva a malentendidos sobre todo en cuanto a los inspectores laborales.

Tal y como expuso España, la Directiva 2009/13 se trabajó con la base del art. 155 TFUE, y supuso dar el visto bueno al acuerdo entre trabajadores y empresarios, entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF). Se trata de aplicar el acuerdo social que se acordó en su día.

La Comisión, aparte de modificar la Directiva de Estado de pabellón, ha decidido presentar una Directiva independiente, por lo que la Directiva presente se entenderá sin perjuicio de la Directiva 2009/21 (CE sobre las responsabilidades del Estado de pabellón).

Se han incluido definiciones de buque y de armador, que se basan en el Convenio sobre el trabajo marítimo y que se usan en la 2009/13, para que no haya ninguna discrepancia en las normas fijadas en estos actos ni en las medidas de ejecución fijadas en esta propuesta.

²⁶³ Reglamento 1408/71/CEE del Consejo de 14 de Junio de 1971, relativo a la aplicación de los regímenes de seguridad social a los trabajadores por cuenta ajena, a los trabajadores por cuenta propia y a los miembros de sus familias que se desplazan dentro de la Comunidad.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El Convenio MLC consta de 14 ámbitos. En cuanto a la competencia y las bases por las que se alcanzó en acuerdo social, hay que tener en cuenta que mientras que el acuerdo con la legislación comunitaria (art. 155 TFUE), no permite establecer certificación en algunos ámbitos como contratación de personal, salarios, o Seguridad Social, si esta Directiva incluyese la certificación que fija la Directiva 2009/13/CE, los Estados de pabellón se encontrarían en la situación de que el Convenio MLC sería más amplio que lo que dice la legislación comunitaria (dejando fuera salarios, SS, etc.). Para evitar esta situación confusa la Comisión en su propuesta de Directiva decidió dejar fuera el ejercicio de certificación, porque la legislación europea no prevé estos ámbitos y lo deja en manos de los Estados miembros.

En cambio se incluyen disposiciones referidas únicamente al control del Estado de pabellón de esas disposiciones, y se imponen mecanismos de control y supervisión, así como el control e inspecciones adecuadas. Así se incardina en el acuerdo social. No pretende imponer en cuanto al Convenio MLC ninguna obligación en cuanto a certificación.

Si se quiere garantizar el cumplimiento de las exigencias de la gente del mar (*working and living conditions of seafarers*), es decir las condiciones de empleo, salud y de vida, figuran en el convenio social de la Directiva 2009/13/CE y del Convenio MLC. Los Estados miembros velarán por la aplicación de los mecanismos de supervisión y las inspecciones adecuadas, teniendo en cuenta sus regímenes particulares. Además, hay que tener en cuenta que ya hay un régimen del Estado del pabellón (inspecciones efectivas y adecuadas) y puede haber otros regímenes adecuados por los que los Estados miembros pueden velar, como la dotación de un sistema adecuado y los mecanismos de control, etc. Se excluyen aspectos como los salariales. Hay que añadir que cuando hablamos de responsabilidades del Estado rector del puerto ahí si tenemos en cuenta el conjunto del Convenio MLC.

La preparación y aprendizaje por parte de los marineros para desarrollar sus funciones, es algo que genera dudas a los Estados miembros, sin seguir la línea del Parlamento Europeo que ha propuesto en sus enmiendas respecto a la propuesta de la Comisión Europea.

El acuerdo social no estipula todo lo que cubre el Convenio MLC, por lo que si los Estados de pabellón quieren certificar el conjunto de las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, este y otros ámbitos pueden regularse mediante otros instrumentos.

España solicitó que el plazo de incorporación al Derecho nacional sea de 18 meses, porque afecta al Derecho Laboral, que viene recogido por una norma jurídica de rango de Ley. Es necesario realizar un proyecto de Ley, y al final del proceso presentarlo ante el Parlamento español. Al estudiar el procedimiento de quejas, se ha planteado la confidencialidad de las mismas.

El Parlamento Europeo desea el acceso público a las estadísticas que desarrolle la EMSA sobre la gente del mar, que las estadísticas sean para el público en general y no sólo para los Estados miembros. También se hace necesario la correcta trasposición de las enmiendas de Manila a la Directiva STCW, y que se respete el tiempo de trabajo. La cuestión más problemática entre las prioridades del Parlamento Europeo, es que ellos quieren actos delegados y no actos de ejecución siempre que sea posible. El Presidente de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, Brian Simpson, insistió en que para el Parlamento Europeo es una inquietud horizontal. Pero los cambios realizados a través de actos delegados pueden tener consecuencias presupuestarias para los Estados miembros, por lo que los Estados miembros se decantan por los actos de ejecución.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

La Comisión pretende poder conseguir estadísticas correctas, de alta calidad. Los datos se han concebido para un uso interno, pero no existe motivo (en cuanto a datos procesados, que son las estadísticas) para que no se ponga a disposición del público, ya que podría marcar tendencias en este sector como en cualquier otro. En otros sectores hay estadísticas públicas y precisas. En principio era para Autoridades Públicas, pero salvando el respeto a la privacidad, estas estadísticas podrían perfectamente divulgarse sin dañar a nadie.

La Comisión no ha trabajado en los detalles de cómo se publicarían en la página oficial de la EMSA facilitando datos por ejemplo, como el número de oficiales en buques que enarbolaban el pabellón de un Estado miembro anualmente, expresando las tendencias y la nacionalidad o edad de los marinos, infundiendo transparencia en beneficio del público.

Frente al rechazo por parte de algunos Estados miembros aduciendo razones de confidencialidad, España no se mostró de acuerdo, por lo que propuso que sea el Comité de Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación en los Buques (COSS)²⁶⁴ quien determine el formato de la información y los datos a publicar, previo acuerdo con los Estados miembros.

España se mostró de acuerdo en línea con la comitología en cuanto a los datos a facilitar, ya que la EMSA no sería ajena a lo que ocurre en otras materias, como puedan ser las telecomunicaciones.

Los resultados del análisis de dicha información debe utilizarse para anticipar las tendencias en el mercado laboral con el fin de mejorar y apoyar las posibilidades de la gente de mar en materia de planificación de la carrera y se benefician de la educación al alcance profesional y oportunidades de capacitación. Estos resultados también deben contribuir a la mejora de la educación y formación profesionales. No se hace referencia a las Instituciones Marítimas de Educación Superior.

Se introduce el establecimiento de un sistema de gestión de calidad (en referencia a la certificación ISO) para antes del año 2015, para evitar establecer un vínculo con el art. 8 de la Directiva del Estado del pabellón. El sistema de gestión de calidad establecido por la Directiva 2009/21/CE se aplica a los convenios de la OMI. En cualquier caso, cada Estado miembro deberá elaborar, aplicar y mantener un sistema de gestión de calidad para los aspectos operativos de la bandera del Estado relacionadas con las actividades de su administración marítima comprendida en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Luxemburgo planteó en cuanto al Convenio MLC²⁶⁵, que la no inclusión de los buques de

²⁶⁴ Creado en virtud del art. 3 del Reglamento n° 2099/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques.

²⁶⁵ El art. 2 del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC) de 2006, en su apartado 6°, precisa que *cuando la autoridad competente determine que no sería razonable o factible en el momento actual aplicar algunos elementos particulares del Código a que se refiere el artículo VI, párrafo 1, a un buque o ciertas categorías de buques que enarbolan el pabellón del Miembro, las disposiciones pertinentes del Código no serán aplicables siempre y cuando el tema de que se trate esté contemplado de manera diferente en la legislación nacional, en convenios colectivos o en otras medidas. Sólo podrá recurrirse a dicha posibilidad en consulta con las organizaciones*

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

menos de 200 Tn. de arqueo bruto que no realicen viajes internacionales en la Directiva 2009/13, requiere que la inspección del Estado de pabellón pueda realizarse de forma adaptada. Solicitaron la aclaración de su inclusión o no en el proyecto de nueva Directiva. La Presidencia del Grupo de Transporte Marítimo del Consejo de la Unión Europea, se inclinó por dar la posibilidad de que cada Estado miembro decidiera el mecanismo a aplicar respecto a los buques de menos de 200 Tn. de arqueo bruto, pudiendo optar entre la aplicación del Convenio MLC o regularlo de forma diferente.

La Comisión se mostró favorable, teniendo en cuenta el contenido del acuerdo social, a que teniendo en cuenta la necesidad de que el Estado de abanderamiento se ocupe de esta clase de buques de forma diferente, adapte las inspecciones y medidas de control para que se realicen con menor frecuencia y profundidad. Las inspecciones están relacionadas en mayor medida con la certificación, en un sentido más amplio que la palabra *checks* en inglés.

La Comisión Europea se ha mostrado a favor de la inclusión de una referencia al Convenio sobre aguas de lastre (*Ballast water management* o BWM), en línea con lo propuesto por el Parlamento Europeo. Se ha logrado la ratificación por parte de 36 Estados, y pronto se alcanzará el requisito del 35% del tonelaje de arqueo bruto a nivel mundial para que entre en vigor. Por ello el Grupo de Transporte Marítimo, dependiendo de la situación a corto plazo, podría aceptar la inclusión en la Directiva.

Respecto a la inclusión de una *cláusula de no regresión*, el Consejo Europeo rechazó esto. Se trata de un asunto político para el Parlamento Europeo, según la Comisión, por lo que existen problemas de confidencialidad, dando pie a que sólo las Autoridades competentes responsables para el acceso limitado a la información relevante, ya que EMSA es el custodio de los datos. Esto tiene que ver con el acceso a la información a THETIS, que contiene información además de otros Estados que no forman parte de la Unión Europea. Por lo que el Grupo de Transporte del Consejo ha rechazado dadas las sutilezas a nivel jurídico y político las enmiendas realizadas por el Parlamento Europeo a este proyecto de Directiva.

En cuanto a la evidencia *prima facie* de un certificado MLC, el Grupo de Transporte Marítimo del Consejo Europeo, prefiere alinearse con la línea general (*general approach*). Las inspecciones iniciales son para controlar los certificados en un primer momento.

Si hablamos del Protocolo de 1996, no es necesario ningún certificado. El siguiente protocolo entrará en vigor en 2015, que sí lo hará necesario de acuerdo con una nueva Directiva. La primera reacción del Grupo de Transporte Marítimo del Consejo Europeo es rechazar esta modificación incluida en la propuesta presente de Directiva.

En cuanto al *port state control officer*, si vamos al texto del Convenio MLC, se dice que las inspecciones en principio cubrirán ciertos elementos, describiendo sus funciones, así que Dinamarca cree que prejuzga lo que debe o no realizar, no alineándose con el espíritu del Convenio. Alemania opina igual, y cree que hay que tener en cuenta que tenemos una Directiva que debe de tener en cuenta las Directivas y Convenios anteriores en vigor. Debería de tenerse en cuenta una visión general. Grecia e Italia se suman a considerar que las múltiples áreas descritas para el caso de existir quejas, debe de posibilitar entre elegir una o todas es-

de armadores y de gente de mar interesadas y únicamente respecto de buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

tas áreas. Reino Unido también se mostró de acuerdo, por lo que se rechazó esta enmienda proveniente del Parlamento Europeo, decantándose por un articulado más breve y en línea con el Convenio MLC. Incluso la Comisión ha decidido informar al Comité de Transportes del Parlamento Europeo del exceso de detalle y la no aceptabilidad de dicho artículo.

La Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las responsabilidades del Estado del pabellón en materia de control de la aplicación de la Directiva 2009/13/CE del Consejo, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE, tiene como objetivo obligar a los Estados miembros a supervisar la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, mediante el control del Estado del puerto, por lo que se supervisarán todos los buques que hagan escala en puertos comunitarios con independencia de su pabellón.

Las principales propuestas para modificar la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto son, la inclusión del certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima entre los documentos que deben verificar los inspectores, la ampliación del ámbito de las inspecciones a nuevos elementos y del ámbito de investigación en caso de denuncia y establecer un procedimiento adecuado, así como la incorporación de nuevas reglas sobre delegación de poderes y competencias de ejecución tras la entrada en vigor del Tratado de Lisboa²⁶⁶.

Según la Comisión, en cuanto a la propuesta para un Directiva que modifica la Directiva actual del Estado rector del puerto, 2009/16/CE, se observa que las disposiciones sobre las normas sociales son muy estrictas. Ha de tenerse en consideración que el Convenio MLC lo que ha hecho es consolidar muchos de estos textos nuevos. Tenemos documentos de control, de certificado marítimo, y de declaración de cumplimiento de conformidad con las disposiciones de trabajo marítimo.

Si surgen nuevos problemas, debe llevarse a cabo una inspección general del buque para comprobar varias condiciones, como por ejemplo las de alojamiento, comprobar que los contratos laborales estén en regla en caso de no estar disponibles los certificados, etc. Se pretende introducir aspectos de procedimiento en la Directiva existente (*verbi gratia* las reclamaciones a bordo). Lo que hace en esencia esta propuesta es plantear una serie de opciones mediante actos de ejecución, para todas las cuestiones relacionadas con informes y seguimiento de quejas y reclamaciones. También introduce actos delegados respecto a las directivas del Estado rector del puerto (con respecto al MoU de París respecto a las disposiciones aplicables).

Cuando hablamos del Estado rector del puerto hay una serie de países que pueden solicitar exenciones. Esto es lo que recoge en la propuesta de la Comisión, ya que también cubre las disposiciones de entrada en vigor. Se habla de gente del mar y no de tripulación, para mantener una terminología coherente.

²⁶⁶ Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto. [COM(2012) 134 final 2012/65 (COD)] (2012/C 299/28).

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

España mostró su preocupación por el posible incremento injustificado de las inspecciones que pudiera generarse, así como los costes para las respectivas Administraciones, por lo que solicitó la supresión de ciertas disposiciones al respecto. El nuevo sistema establece dos posibilidades: actos de ejecución (comitología), y actos delegados.

En cuanto a la comitología, la Comisión destacó que es necesario *Lisboizar* dicho proceso. Se han integrado actos delegados porque en el contexto post-Lisboa, no pueden considerarse de ejecución de algo ya existente. Los actos delegados no sólo cubren el Convenio MLC, sino todos los memorandos, es decir, todos los Convenios a los que hace referencia la Directiva 2009/16.

Respecto a costes de ejecución, cuando se negoció el Convenio MLC, los negociadores tuvieron esto en mente ya que no existe la intención de que entrañe costes excesivos. La Comisión pensó en optimizar los costes al evaluar la propuesta, sin que creyera necesario llevar a cabo una evaluación de impacto.

La versión actual de la Directiva 2009/16 toma medidas para la armonización del formato electrónico, y fija procedimientos para pilotos y Autoridades portuarias, que van a ser armonizados y adaptados a los nuevos procedimientos de comitología.

España planteó que, según sus expertos, los buques que no hayan ratificado todos los Convenios relevantes del *Paris MoU*, que son los Convenios de la OMI y la OIT, automáticamente en virtud de esta incorporación tendrían prioridad 2 respecto a THETIS²⁶⁷, y la tendrían mientras su Estado de abanderamiento no ratifique los Convenios que les queden por ratificar, por lo que estarían sujetos a inspecciones permanentes. Si sólo 15 Estados han ratificado todos los Convenios de la OMI y la OIT, la adopción de esa enmienda supondría aumentar el número de buques a inspeccionar y conllevaría una mayor carga añadida para los Estados miembros, teniendo que doblarse o triplicarse las inspecciones, suponiendo una mayor dotación de medios o funcionarios en una situación de crisis.

Francia recordó que los buques que no hayan sido inspeccionados en los últimos 4 o 5 meses, deberán permanecer en prioridad 2. Este perfil de riesgo podría evolucionar y pasar a prioridad 1 con riesgo de inspección. Si estos buques pasan de prioridad 2 a 1 al cabo de ciertos meses, puede provocar problemas. Si se acepta el principio de un trato no más favorable, es decir, si algunos pabellones no han ratificado el Convenio, es conveniente inspeccionarlos, ya que sería competencia desleal de algunos pabellones.

Según España esta supone una vía indirecta de hacer que el resto de los Estados miembros firmen el Convenio MLC, tratándose de un añadido que hace que firmen presionados por los propios buques, mostrándose en contra de ello.

Debemos examinar detalladamente el supuesto genérico, de que no existe contradicción entre el hecho de que un número limitado de Estados miembros sean parte de una organización internacional regida por un Convenio, y el que exista una legislación europea para dichos Estados miembros y otros Estados miembros de la Unión. La UE estaría importando a

²⁶⁷ Se trata del sistema de información, por encargo de los Estados miembros y de los Estados miembros del Paris MoU, que fue implementado durante el año 2010, coincidiendo con el NRI de 2011. Fue introducido por la Directiva 2009/16/CEE del Estado rector del puerto.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

su Ordenamiento jurídico esas normas que de otra forma, sólo se aplicarían a los Estados miembros firmantes, miembros de esa organización internacional.

En la propuesta de texto de la nueva Directiva, se han añadido referencias al Convenio MLC, al Convenio ASF²⁶⁸, así como a otros Convenios internacionales. La Directiva tendrá una entrada en vigor vinculada a la del Convenio.

La Comisión puntualiza respecto al Protocolo del acuerdo de París, que la aplicación del Convenio se hace en base a una Directiva de la UE y no al Paris MoU. Ese tipo de inspecciones y controles se realizará en base a la legislación de la UE y no respecto al Paris MoU, respecto a los Estados que no la hubieran ratificado. Durante las negociaciones, también se suprimieron las referencias al Convenio 147 de la OIT²⁶⁹ para cuando entre en vigor el Convenio MLC.

La Comisión apostilló que en la Directiva vigente ya se hace referencia a las directrices del Paris MoU. El texto de las directrices es laxo y eso se mantendrá. Los actos delegados son para completar la lista del Anexo 6, y la misma disposición se encuentra en la Directiva vigente, aunque ha sido actualizado.

Además, se introduce la conveniencia de que en la Directiva 2009/16/CE, modificada por la presente Directiva, los términos *seafarer* (gente del mar) y *crew* (tripulación), se entiendan de acuerdo a la definición que se desprende de los Convenios internacionales pertinentes. En relación con la aplicación de MLC 2006, el término *crew* (tripulación) debe entenderse como una referencia a *seafarer*, tal y como se define en el Convenio MLC 2006. En cuanto a la definición de compañía naviera, debe entenderse por armador según se define en el Convenio MLC 2006, ya que se ajusta mejor a las necesidades del propio Convenio. En la práctica las definiciones de armador y compañía definen lo que es un operador, es decir, la entidad encargada del funcionamiento del buque.

Al pretenderse la introducción de un nuevo considerando que afectase a toda la Directiva, que no permitiera a los Estados miembros sin salida al mar quedar al margen de la misma, el Gran Ducado de Luxemburgo alegó que la Directiva 2009/16/CE preveía un mecanismo que permitía a los Estados miembros sin salida al mar la no trasposición de la misma²⁷⁰. Al no establecerse nuevas obligaciones ni para el buque ni el capitán, no parece ne-

²⁶⁸ Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques. Convenio (*Anti-Fouling Systems* o ASF), aprobado por la OMI en 2001. Resolución MEPC.102(48).

²⁶⁹ Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) aprobado por la OIT en Ginebra en 1976, y que entró en vigor en 1981.

²⁷⁰ Considerando 39 en virtud del cual, *para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros sin litoral una norma de disposiciones mínimas debe permitir a estos Estados miembros no aplicar lo dispuesto en la presente Directiva, lo que quiere decir que esos Estados miembros no están obligados a incorporarla Directiva a su Derecho interno, siempre que cumplan determinados criterios.*

De acuerdo con lo dispuesto en el art. 3.1, *podrán establecer excepciones a lo dispuesto en la presente Directiva los Estados miembros que no tengan puertos marítimos y que hayan podido comprobar que entra en el ámbito de aplicación de la presente Directiva menos del 5 % del número total de embarcaciones que hayan hecho escala cada año en sus puertos de aguas interiores en el período de los tres años precedentes.*

Los Estados miembros que no tengan puertos marítimos comunicarán a la Comisión, a más tardar el día fijado para la incorporación de la Directiva al Derecho interno, el número total de embarcaciones y el número de

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

cesario establecer que las obligaciones sean aplicables a los buques de pabellón de uno de estos Estados miembros.

Si un Estado miembro no tiene un puerto marítimo, no le vinculan ciertas obligaciones. Si como consecuencia de la inspección en un puerto se constatan anomalías, el Estado de pabellón tendrá que tomar las medidas necesarias para corregirlas.

Pero según el nuevo considerando, estas medidas deben de incluirse en la legislación mediante trasposición y existan obligaciones indirectas. Ahora bien, la Directiva 2009/16/CE prevé con claridad mediante un mecanismo, que al no estar Luxemburgo obligado a la trasposición, ya que menos del 5% de los buques a los que la Directiva les incumbe, han hecho escala en puertos fluviales. Se pretendió así de no crear una contradicción con dicha Directiva, que además impusiera obligaciones al Estado de pabellón, tal y como se recoge en la Directiva 2009/13/CE. Austria, Eslovaquia, y Hungría se sumaron a esta demanda.

La intención de la Comisión Europea era que el Estado de pabellón fuera un interlocutor del Estado del puerto. Los servicios jurídicos del Consejo acertadamente, recordaron que al enmendar una Directiva existente, el resultado final será básica en la que se introducen las novedades, constando como consolidadas en futuras versiones. Los arts. 3.1 párrafos 5º y 6º continúan siendo de aplicación.

La Comisión aceptó modificar el proyecto de nuevo texto, para no crear obligaciones adicionales a los países sin litoral.

Las dos Directivas futuras será un instrumento valioso para ayudar a garantizar condiciones de trabajo decente para la gente de mar en todo el mundo y lograr un nivel global de igualdad de condiciones para la navegación en este campo.

4.3.2.4.4. Conclusiones sobre el empleo y la competitividad marítima a nivel comunitario

En relación con la cuestión social inherente al trabajo en la mar, KARAMITSOS arrojó luz sobre los retos presentes y futuros del sector marítimo, al preguntarse, qué medidas pueden adoptarse para facilitar el empleo de los marinos en Europa, y cómo podemos que sea más atractivo para la industria. *Necesitamos analizar las condiciones sociales y de vida de los marinos. La educación y la formación, como un tema pendiente para la industria, sobre todo en cuanto a los marineros. Es un tema muy oportuno, para aumentar las cualificaciones de las profesiones marítimas a largo plazo. Hay unos 3 millones de puestos de trabajo en torno a este sector. Queremos que estas profesiones marítimas sean más atractivas.*

Como no podemos ofrecer marinos más baratos, necesitamos que sean mejores. Por eso se ha lanzado la idea de los certificados de excelencia. Cuando se creó DG MARE, ya se introdujo esta idea. Ahora, quizás estemos más cerca de que ello se convierta en realidad. Hay un acuerdo tanto de los legisladores, para que tenga la EMSA una nueva función donde se encargarían de las cualificaciones de los marineros.

buques que hayan hecho escala en sus puertos durante el citado período de tres años e informarán a la Comisión de toda variación que se produzca posteriormente en esos números.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Los retos de la industria marítima exigen cooperación entre los marineros, los armadores, y todas las demás partes. Han surgido ideas que no siempre han sido controvertidas. Es decir, ha sido un buen grupo de reflexión. Habíamos invitado a los armadores y a los representantes de los marinos, pero este informe representa la postura equilibrada teniendo en cuenta las posiciones de las diversas partes. Necesitamos un enfoque dual, combinando la parte normativa con una parte de auto regulación, como por ejemplo la navegación de calidad²⁷¹.

Según ABRAHAMSSON²⁷², se están revisando las directrices sobre ayudas públicas al transporte marítimo, tanto en DG MOVE y en DG COM. Desde los sindicatos es importante mejorar las oportunidades de formación y hacer un mejor uso del régimen de ayudas públicas. El apoyo fiscal para los armadores debería de tener como resultado más puestos de trabajo. Si el contribuyente europeo paga millones de euros cada año para mantener una flota bajo pabellón europeo, esto también debería darles trabajo a los marinos europeos.

Existe otro asunto interesante, relacionado con las directrices de ayuda en el futuro. Tiene que ver con el medio ambiente. Como hay reglas más estrictas a partir de 2015 en algunos ámbitos, se podría prever, que si las compañías navieras tienen problemas con los costes que generan estas normas más estrictas, se podrían prever apoyo para las acciones medioambientales en las directrices de ayuda pública, vinculándolas al empleo y medio ambiente.

En el informe presentado por el Grupo de Trabajo de la Comisión sobre Empleo Marítimo y Competitividad Marítima²⁷³, no hubo unanimidad, pero propuso condiciones aplicables al sector *offshore*. Es algo interesante, pero en la Directiva revisada sobre personal, hay que tener en cuenta el comercio intracomunitario, el nacional. En alusión al fallido Registro Marítimo europeo, propone que las ayudas estatales podrían aplicarse a los buques inscritos en un Registro específico.

El *Task Force* o Grupo de Trabajo, ha presentado 6 Directivas, y 2 de ellas versan sobre la comisión de servicios y los despidos colectivos. La *Task Force* no quiere tratar el tema de trabajadores en comisión de servicios.

También es necesario mejorar el tratamiento administrativo de los marineros. No hay que criminalizar al marinero. Tenemos orientaciones de la OMI y la OIT sobre cómo tratar a los marineros en caso de accidente, códigos en caso de accidente, etc. Todo eso debería de trasponerse al Derecho Comunitario.

Es necesario alentar políticas que creen un polo o cluster marítimo. Esto varía de un país a otro. Alemania, Noruega, Malta, promueven políticamente estos polos. Francia, y Reino

²⁷¹ Apertura de la Conferencia pronunciada por Fotis Karamitsos, Director de Transporte Marítimo de la Comisión Europea. *Conferencia sobre Empleo Marítimo y Competitividad*. 27 de junio de 2012. Edificio Berlaymont de la Comisión Europea. Bruselas.

²⁷² Discurso ofrecido por Thomas Abrahamsson, miembro del Comité Económico y Social Europeo. *Conferencia sobre Empleo Marítimo y Competitividad*. 27 de junio de 2012. Edificio Berlaymont de la Comisión Europea. Bruselas.

²⁷³ Recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Empleo y Competitividad Marítima de junio de 2011.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Unido están más orientados hacia al armador. Creemos necesario un mayor esfuerzo comunitario para crear clusters. Esta política en materia de personal a nivel de buques que tengan pabellón comunitario no sirve para reforzar estos polos. En el núcleo tenemos una población europea. El futuro no se puede desarrollar sin una población que no sea europea. A menudo no se pueden quedar ni legalmente en Europa, y ello es un obstáculo para crear esos polos.

En cuanto a la información y el control a nivel comunitario, a los Estados miembros les falta una metodología para recoger datos en materia de empleo en el sector marítimo. Si no tenemos datos para ver la situación *in situ*, la UE tiene que jugar un papel, al igual que EUROSTAT. Las organizaciones nacionales deben de dar los datos de una forma unificada.

Las condiciones de vida y de trabajo son un elemento esencial, y están vinculados a un servicio de calidad. El Convenio MLC debe aplicarse, y las revisiones de las Directivas permitan que se aplique de una manera uniforme el Convenio MLC.

La *Task Force* recomienda, en cuanto a la conexión a Internet, que se revisen las ayudas estatales para ayudar a su instalación. La ayuda estatal debe de usarse de manera más sistemática, y podrían utilizar mucho mejor los recursos en materia de conexiones a internet, haciendo que sea más barato.

Jurídicamente, debe aportarse un trato equitativo de los marinos en todo el mundo, pero sin obstaculizar los sistemas nacionales que ya existen. Se puede debatir pero siempre con un enfoque global. Es importante es que los agentes sociales aborden el tema de las condiciones laborales. Se trata de evitar restricciones para los marinos, para poder cambiar fácilmente de un buque a otro, de tierra a buque y buque a buque. Este tema deben de tratar los agentes sociales.

Hay que evitar, y es cuanto menos inaceptable el tema del abandono. Que los marinos se encuentren en un puerto y no tengan dinero para nada (ni para comida, combustible, ni repatriación). Deben perseguirse los pabellones subestándar, los denominados pabellones de conveniencia.

En el marco de la lucha contra la piratería, es necesario actuar y proveer de protección a los buques, ya que la situación, tras casos como los del buque pesquero *Alakrana*. Cuanto más éxito tengan los piratas en una zona del mundo, más inspiración crean en otros lugares. La lucha contra la piratería requiere acciones, y no sólo son posibles luchando desde la mar.

En definitiva, es necesario que las futuras generaciones de marinos europeos no sólo cuenten con un único certificado de competencias, que es un mínimo, sino que hay que ir más allá. La industria requiere que los marinos cada vez estén más cualificados, y los centros de formación y educación deben cooperar más entre los distintos países comunitarios, para que repercuta en el futuro a largo plazo del sector marítimo.

4.3.2.5. La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)²⁷⁴

²⁷⁴ M. DÍEZ DE VELASCO Y VALLEJO, *Las organizaciones internacionales*. 14.^a edición. Madrid, 2006.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Se trata de una organización de cooperación preferentemente económica. La Organización Europea para la Cooperación Económica (OECE) fue creada en 1948 tras la II Guerra Mundial, para la reconstrucción y canalización el desarrollo económico en Europa. En 1960 cambió sus siglas por las de OCDE, al agotar sus objetivos. Su sede está en París²⁷⁵, y tiene una vocación sustitutiva de la OECE. Sus fines son el desarrollo de los países miembros y también aquellos en vías de desarrollo, sin ninguna discriminación.

Actualmente, está compuesta por 34 Estados, y los últimos en incorporarse fueron Chile, Israel, Estonia y Eslovenia en 2010. La Unión Europea tiene un *status* particular, confiriendo a la *Comisión Europea* un estatuto cercano al de miembro. Su estructura orgánica la conforman:

El *Consejo*, órgano central de representación estatal y cooperación interestatal, con competencias amplias²⁷⁶. Puede asistir un representante permanente o Ministro por cada Estado. El Presidente y 2 Vicepresidentes son designados anualmente. El Presidente preside las sesiones a nivel de ministros²⁷⁷. A nivel de representantes permanentes el *Secretario General* es el *Presidente*²⁷⁸. Es el que aglutina las funciones de decisión más importantes.

El *Comité Ejecutivo*²⁷⁹, se reúne semanalmente. Está compuesto por un grupo de representantes de los miembros, y asiste al Consejo, prepara sus trabajos, y coordina actividades sectoriales.

El *Secretario General* lo nombra el *Consejo* por 5 años, pudiendo ser reelegido²⁸⁰. Se encarga de tareas administrativas, actúa como jefe de la *Secretaría*, preside el *Consejo* a nivel de representantes permanentes y le propone los *Secretarios Generales adjuntos*. También nombra a funcionarios según la planificación del *Consejo*. Los funcionarios de la Secretaría tienen *status internacional*, independiente de los Gobiernos u otros organismos.

Los *Comités* son creados por el *Consejo* como *órganos subsidiarios que considere necesarios para los fines de la Organización*²⁸¹. Se nutren de técnicos, y mediante el *Secretario General* comunican sus acuerdos al *Consejo*. Las *Agencias* o *Centros*, no gozan de personalidad jurídica independiente pero sí de amplia autonomía. Los *Órganos Consultivos*, participan en la OCDE pero no forman parte de la misma. Su naturaleza jurídica es semejante a la de la OECE.

²⁷⁵ Art. 18 de la Convención constitutiva de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), firmada en París, del 14 de diciembre de 1960, que entró en vigor el 30 de septiembre de 1961.

²⁷⁶ Art. 7 de la Convención constitutiva de la OCDE de 14 de diciembre de 1960.

²⁷⁷ Art. 8 de la Convención constitutiva de la OCDE de 14 de diciembre de 1960.

²⁷⁸ Art. 10.2 de la Convención constitutiva de la OCDE de 14 de diciembre de 1960.

²⁷⁹ Art. 9 de la Convención constitutiva de la OCDE de 14 de diciembre de 1960.

²⁸⁰ Art. 10 de la Convención constitutiva de la OCDE de 14 de diciembre de 1960.

²⁸¹ Art. 9 de la Convención constitutiva de la OCDE de 14 de diciembre de 1960.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Tiene carácter de Organización intergubernamental. Los acuerdos se adquieren por unanimidad²⁸², aunque no es necesario que estén reunido con todos sus miembros el Consejo, y la abstención (pese a no obligar al abstenido) no obstaculiza lo toma de los mismos.

Tiene escaso poder decisorio, pero facilita que los Gobiernos cooperen en políticas económicas y que éstas puedan converger. Hoy día sobrepasa el ámbito europeo y atlántico, y en su personalidad internacional se incardina la de la O.E.C.E. El protocolo adicional nº 2 la dota de capacidad jurídica en el territorio de sus Estados miembros.

4.3.2.5.1. El Código sobre Liberalización de Operaciones Corrientes Invisibles (CLIO)

La OCDE lo viene promoviendo desde 1961. Cubre los servicios transfronterizos, y fomenta la liberalización del transporte marítimo internacional.

Posibilita la exigencia del pago de fletes marítimos en la moneda de un tercer Estado de acuerdo con la práctica marítima establecida, en materia de ejecución de transferencias²⁸³.

Se enumera la lista de operaciones corrientes invisibles respecto al transporte, quedando cubiertos los *fletes marítimos* (incluidos el fletamento, gastos portuarios, los desembolsos para los buques de pesca, etc), y *por todos los medios de transporte marítimo*, los *servicios portuarios*, también por todos los medios de transporte por vías navegables (incluyendo el abastecimiento de combustible y aprovisionamiento, mantenimiento, reparaciones, los gastos de la tripulación, etc.)²⁸⁴. Eso sí, las reservas de pabellón en la navegación de cabotaje queda expresamente excluida.

Define al mantenimiento, como el trabajo que, muy oportunamente puedan llevarse a cabo durante la estancia del buque en puerto, lo que contribuirá a su mantenimiento general y la eficiencia, sin ser necesaria de forma inmediata para su funcionamiento continuo.

Incluye la *reparación de buques sean en viaje* (por ejemplo por daños por inclemencias del temporal), las *de emergencia* por causas menos usuales (rotas de maquinaria, colisiones, etc.), la *clasificación* (cada 4 años por la Sociedad de Clasificación), y la *conversión* (alterar el tamaño o tipo de buque, por ejemplo, de vapor a motonave, o de pasajeros y carga a buque de carga).

Se pretende dar a los residentes de un Estado miembro la oportunidad de hacer uso sin restricciones de, y pagar por, todos los servicios en relación con el *transporte marítimo internacional*, que son ofrecidos por los residentes de cualquier otro Estado miembro²⁸⁵. Todo

²⁸² Art. 6.2 de la Convención constitutiva de la OCDE de 14 de diciembre de 1960.

²⁸³ Art. 6 del Código de Liberalización de Operaciones Corrientes Invisibles de la OCDE, 2009.

²⁸⁴ Anexo A del Código de Liberalización de Operaciones Corrientes Invisibles de la OCDE, 2009.

²⁸⁵ Nota 1 del Código de Liberalización de Operaciones Corrientes Invisibles de la OCDE, 2009.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

ello mediante el *principio de libre circulación del transporte marítimo* en el comercio internacional, la *competencia libre y leal*, y la *libertad de transacciones y transferencias* en relación con el transporte marítimo.

No debe ser obstaculizado por *medidas en el ámbito del control de cambio, disposiciones de Ley a favor de la bandera nacional, o licencias de importación o exportación* (Convenios bilaterales) a fin de influir en el pabellón del buque dedicado al tráfico marítimo, *disposiciones de organizaciones no gubernamentales o semi-gubernamentales, cláusulas de reenvío* en los acuerdos comerciales preferenciales, ni *normativas portuarias discriminatorias o medidas fiscales*.

España ha expresado reservas en cuanto a los servicios profesionales y a los requisitos de ciudadanía para los prácticos y corredores de seguro/reaseguros y de los agentes.

4.3.2.5.2. Conclusiones sobre el CLIO

Hay que tener en cuenta que la OCDE es un foro económico en el que los Estados miembros son ricos. Pese a ello, ha cumplido su objetivo de liberalización del transporte marítimo internacional. Los principios del CLIO fueron implementados en España en 1986, coincidiendo con la entrada en las Comunidades Europeas.

Es criticable que en pos de una amplia aceptación, se hayan permitido reservas, como las de Estados Unidos en cuanto a *medidas en el ámbito del control de cambio, disposiciones de Ley a favor de la bandera nacional, o licencias de importación o exportación* (Convenios bilaterales), todo ello con el fin de influir en el pabellón del buque dedicado al tráfico marítimo, *disposiciones de organizaciones no gubernamentales o semi-gubernamentales, cláusulas de reenvío* en los acuerdos comerciales preferenciales, ni *normativas portuarias discriminatorias o medidas fiscales*, recogidas en la Nota 1 del Anexo A.

Tales focos de proteccionismo son preocupantes, pero no menos lo es que no exista ningún instrumento ni que la OCDE tenga capacidad para controlar su cumplimiento. El alcance meramente político a nivel internacional, permite a los Estados que hayan expresado reservas o derogaciones, se haya perjudicado a otros Estados miembros.

4.3.2.6. La Organización Mundial del Comercio (OMC)²⁸⁶

Se trata de una organización internacional de carácter universal. Fue creada mediante la propuesta del Gobierno de Estados Unidos a otros Gobiernos. La *Carta de La Habana* pretendió crear una OMC como organismo especializado de la ONU pero el Senado de Estados Unidos se negó a ratificarlo. El *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio* (GATT) de 1947, fue suscrito por 23 países. Con la *Ronda de Uruguay* de 1994 se creó la OMC por los Estados parte del GATT, y entró en vigor el 1 de enero de 1995.

²⁸⁶ M. DÍEZ DE VELASCO Y VALLEJO, Capítulo XXII (por Araceli MANGAS MARTÍN) de *Las organizaciones internacionales*. 14.ª edición. Madrid, 2006.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Pretende ser el marco institucional común para el desarrollo de las relaciones comerciales en el ámbito de la OMC, extendiéndose a los posteriores Acuerdos Comerciales Multilaterales y Plurilaterales, para el *desarrollo de un sistema multilateral de comercio integrado, más viable y duradero*²⁸⁷.

Cuenta con **personalidad jurídica internacional**, pudiendo concertar acuerdos internacionales y cooperar con el Fondo Monetario Internacional, el Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo, y otros organismos²⁸⁸. Su estructura orgánica la integran:

La *Conferencia Ministerial*, compuesta por representantes de todos los miembros, se reúne al menos cada 2 años, con competencia general en todos los ámbitos de la OMC y de sus acuerdos multilaterales, de la que dependen ciertos Comités como el de Comercio y Desarrollo.

El *Consejo General*, del que forman parte todos los miembros, y desempeña las mismas funciones que la *Conferencia Ministerial*, pero en los períodos entre sesiones de la Conferencia. Es un *Órgano de Solución de Diferencias* y de *Examen de las Políticas Comerciales*. Adopta el Reglamento financiero y los presupuestos.

Los *Consejos sectoriales*, afectan al transporte marítimo el *Consejo de Comercio de Servicios*. Al frente de la *Secretaría* de la OMC se encuentra un *Director General* designado por la Conferencia Ministerial.

En 2012 cuenta con 157 Estados miembros, y 27 Gobiernos con la condición de observador. Con excepción de la Santa Sede, los observadores deben iniciar las negociaciones de adhesión tras 5 años desde la adquisición de tal condición. Los países en desarrollo tienen un status especial, comprometiéndose y haciendo concesiones compatibles con sus necesidades en materias de desarrollo, finanzas, y comercio, o con sus capacidades administrativas e institucionales.

La Unión Europea detenta la competencia compartida en materia de política comercial junto con sus Estados miembros, disponiendo de los mismos votos como Estados miembros participan en la OMC y pudiendo ejercitarlo alternativamente éstas o sus Estados miembros²⁸⁹.

La adhesión de un Estado o territorio aduanero, requiere la aceptación por 2/3 de la Conferencia Ministerial, y supone la adhesión también al Acuerdo OMC y los Acuerdos Multilaterales Comerciales, excepto los del Anexo 4, que se rigen por sus propias normas.

El Acuerdo OMC no admite reservas, ya que es constitutivo de ésta organización inter-

²⁸⁷ Art. 2.1 del Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (OMC), hecho en Marrakech el 15 de abril de 1994.

²⁸⁸ Art. 7 del Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (OMC), hecho en Marrakech el 15 de abril de 1994.

²⁸⁹ Dictamen 1/94 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 15 de noviembre de 1994.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

nacional, pudiéndose formular reservas de acuerdo con sus disposiciones. Los Acuerdos, tras 6 meses desde su notificación, son denunciables.

4.3.2.6.1. Influencia del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS) en el transporte marítimo

Con la *Ronda de Uruguay*, las negociaciones debían finalizar en junio de 1996, pero los participantes no lograron ponerse de acuerdo. La nueva ronda de negociaciones sobre los servicios comenzó en 2000.

Algunos países han alcanzado compromisos que abarcan las tres principales esferas de este sector, como son el acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas, los servicios auxiliares, y el transporte marítimo internacional.

Un Miembro podrá negar las ventajas del presente Acuerdo, en el caso del suministro de un servicio de transporte marítimo, si establece que el servicio lo suministra una embarcación matriculada con arreglo a la legislación de un país no Miembro o de un Miembro al que no aplique el Acuerdo sobre la OMC y una persona que explote y/o utilice la embarcación total o parcialmente y que sea de un país no Miembro o de un Miembro al que no aplique el Acuerdo sobre la OMC²⁹⁰.

Se define el servicio de otro Miembro como aquél suministrado, en el caso del transporte marítimo, por una embarcación matriculada con arreglo a la legislación de ese otro Miembro o por una persona de ese otro Miembro que suministre el servicio mediante la explotación de una embarcación y/o su utilización total o parcial²⁹¹.

Las obligaciones en cuanto a las medidas sanitarias y fitosanitarias, así como las exenciones a las mismas incluida la prescripción de enumerar en el Anexo toda medida incompatible con el trato de la nación más favorecida (no discriminación), *sólo entrarán en vigor con respecto al transporte marítimo internacional y servicios auxiliares y al acceso a las instalaciones portuarias y utilización de las mismas*²⁹². No será aplicable a ningún compromiso específico sobre servicios de transporte marítimo que esté consignado en la Lista de un Miembro.

Después de la conclusión de las negociaciones y antes de la fecha de aplicación, *cualquier Miembro podrá mejorar, modificar o retirar la totalidad o parte de sus compromisos específicos en este sector sin ofrecer compensación*²⁹³.

²⁹⁰ Art. 27.b) del Anexo 1B del Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (OMC), hecho en Marrakech el 15 de abril de 1994.

²⁹¹ Art. 28 del Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (OMC), hecho en Marrakech el 15 de abril de 1994.

²⁹² Art. 2 (Medidas sanitarias y fitosanitarias) y el Anexo sobre Exenciones de las Obligaciones del art. 2 del Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (OMC), hecho en Marrakech el 15 de abril de 1994.

²⁹³ Anexo del Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (OMC), hecho en Marrakech el 15 de abril de 1994, relativo a las Negociaciones sobre Servicios de Transporte Marítimo.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El citado Anexo sobre Exenciones de las Obligaciones del art. 2 puntualiza que el *Consejo del Comercio de Servicios* examinará todas las exenciones concedidas por un plazo de más de 5 años. El primero de estos exámenes tendrá lugar a más tardar cinco años después de la entrada en vigor del Acuerdo sobre la OMC. La exención expirará en la fecha prevista en la exención, no debiendo exceder de un plazo de 10 años. En cualquier caso, estarán sujetas a negociación en posteriores rondas de liberalización del comercio.

Por tanto, los miembros de la OMC marcaron los objetivos sectoriales y modales para las negociaciones del transporte marítimo. Se suministraron dos peticiones plurilaterales a los miembros interesados, recomendando el uso de la *Lista sobre los servicios de transporte marítimo* en las que se solicita la eliminación de las reservas de cargas, las restricciones a la participación de capital extranjero y al derecho de establecer una presencia comercial tanto para el transporte internacional de carga como para los servicios auxiliares de transporte marítimo, así como los compromisos adicionales sobre acceso y utilización de servicios portuarios y servicios de transporte multimodal y la eliminación de las exenciones del trato de la *Nación Más Favorecida* (NMF).

4.3.2.6.2. Conclusiones sobre el GATS

Resultan no oponibles frente a las compañías navieras de cualquier Estado miembro del GATS las reservas de pabellón en la navegación exterior y cabotaje, por parte de un Estado, una vez lo añada en la lista de compromisos.

La des-bilateralización de los tráficos, y multilateralización de los mismos, son contrarios a la cláusula de la NMF. La firma por 32 Estados, sin que consten grandes potencias marítimas como Estados Unidos y las exenciones expresadas por muchos países a la cláusula de la NMF ha hecho que se malograra la pretensión de la liberalización, así como las del posteriormente conformado *Consejo del Comercio de Servicios*.

Parece complicado que pueda prevalecer sobre el Código de la UNCTAD para alcanzar la deseada liberalización.

V ■ LA UNIÓN EUROPEA

Se trata de una organización integradora y unificadora europea que cuenta con 27 Estados miembros. Se rige por el principio de atribución de competencias. Al leerlo en conexión con los arts. 352 y 114 TUE, el ejercicio por la UE de sus competencias se rige por los principios de subsidiariedad y de proporcionalidad²⁹⁴.

Sobre las *competencias exclusivas* de la UE sólo ésta puede legislar, salvo si son facultados por la Unión o para aplicar actos de la U.E. Las *competencias compartidas* facilitan que ambos puedan legislar pero prioridad en favor de la Unión (con excepciones), incluyendo la mayor parte de las actividades. Las *competencias de apoyo, coordinación o complementación*, suponen que la UE pueda ayudar esencialmente a través de la financiación.

Fuera de esta clasificación, se encuentran la coordinación de las políticas económica y de empleo y la política exterior y de seguridad común.

Desde la creación de la Comunidad Económica Europea²⁹⁵, se obligó a los Estados miembros a perseguir los objetivos del Tratado en materia de transporte mediante una política común de transporte²⁹⁶.

5.1. Evolución de la política de transportes en la Unión Europea

La nota de internacionalidad predicada del Derecho Marítimo y la tendencia hacia su uniformidad normativa internacional se plasmó históricamente en un protagonismo y una profusión de textos convencionales²⁹⁷, que coexisten con normas de fuente u origen autónomo e institucional, junto a la paulatina importancia de las prácticas y usos mercantiles elaborados por los operadores intervinientes en cada sector.

²⁹⁴ Art. 5 del Tratado de la Unión Europea y Protocolo sobre dichos principios.

²⁹⁵ Mediante la firma del Tratado de Roma y la Comunidad Europea de la Energía Atómica (EURATOM), ambos firmados el 25 de marzo de 1957.

²⁹⁶ Art. 90 del TFUE (antiguo art. 70 del TCE).

²⁹⁷ En tal sentido, vid. TREVES T. *Il nuovo Diritto del Mare e le Convenzioni Internazionali sulla protezione dell'ambiente marino*, Il Diritto Marittimo, 1999-I, págs. 219-231.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Si proyectamos ese escenario normativo clásico sobre la nueva realidad normativa que representa la *comunitarización* del Derecho privado y la proyección externa de este proceso²⁹⁸ se constata la existencia de serias trabas a esa tarea codificadora, junto a la aparición en esta dimensión *ad extra* de problemas difíciles de prever cuando aquélla se materializó a través del Tratado de Ámsterdam.

Esta pluralidad de fuentes normativas ha modificado incluso la clásica metodología de trabajo de las Organizaciones intergubernamentales y privadas que desarrollan la tarea codificadora a nivel internacional²⁹⁹. Las propias instituciones Comunitarias afrontan nuevas alternativas de elaboración normativa, y cabe citar como reciente referente el Acuerdo Institucional *Legislar mejor*, suscrito por el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión, de fecha 16 de diciembre de 2003³⁰⁰, en el que expresamente se alude a la utilidad que presenta acudir a métodos de regulación alternativos, entre los que se sugiere acudir a la *corregulación* (mecanismo por el que un acto legislativo Comunitario habilita para la realización de los objetivos definidos por la autoridad legislativa a las partes u operadores del sector de que se trate: agentes económicos e interlocutores sociales, entre otros), o a la *autorregulación* (en cuanto posibilidad de que los propios operadores citados adopten para sí directrices comunes de ámbito europeo, tales como códigos de conducta o acuerdos sectoriales).

Las vías o técnicas a emplear en este proceso de especialización pasan por el desarrollo de las respectivas legislaciones internas o autónomas, pero fundamentalmente se ha articulado a través de la *codificación internacional*.

La *comunitarización* del Derecho Internacional Privado operada a través de las disposiciones contenidas en el Título IV del Tratado de Ámsterdam y el complemento que representa las novedades incorporadas por el Tratado de Niza puede acabar proyectando su incidencia sobre el ámbito material troncal del Derecho Marítimo Privado, frenando de hecho el proceso de adecuación y actualización de las normas convencionales ya existentes a nivel internacional, debido al desmedido alcance de la proyección externa o *ad extra* de las competencias Comunitarias, tal y como posteriormente analizaremos con diversos ejemplos.

Asistimos a una verdadera revolución del DIPr. que se traduce en una nueva *planta* de nuestra disciplina, frente a la anterior reforma radical de nuestro sistema autónomo de DIPr., operada a través de la masiva incorporación de tratados internacionales en los años 80 y de la incidencia directa de los valores Constitucionales en el sistema de DIPr.; tal y como ha destacado BORRÁS¹⁸, el Tratado de Ámsterdam supuso en el ámbito del DIPr. el cambio más importante producido durante el siglo XX.

²⁹⁸ Sobre el particular, el excelente trabajo de la profesora BORRÁS, *La proyección externa de la comunitarización del Derecho Internacional Privado: los datos del problema*, La Ley, nº 5611, 13 de septiembre de 2002, págs. 1-15.

²⁹⁹ Ese pluralismo metodológico es analizado en su proyección al ámbito específico del Derecho Marítimo por VON ZIEGLER A. *Alternatives and methods of unification or harmonization of Maritime Law*, Il Diritto Marittimo, 1999-I, págs. 232-239.

³⁰⁰ DOCE, de 31 de diciembre de 2003, C/321.

¹⁸ BORRÁS, A., *Derecho Internacional Privado y Tratado de Ámsterdam*, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. LI, 1999-2, pág. 383.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El sistema español de DIPr. sigue configurado en torno a esas tres grandes estructuras, cuyas reglas-base y repercusión en la función del sistema genera una serie de interacciones entre ellas: la interna, la Comunitaria y la dimensión Internacional general o extracomunitaria. Cada una de ellas integra, en realidad, un subsistema, con normas distintas, principios y caracteres propios, e incidencia en los específicos problemas de aplicación¹⁹.

La especial incidencia de la vertiente del DIPr. institucional, representada en nuestro ordenamiento por el Derecho Comunitario, requiere un tratamiento específico que analice la incorporación cuantitativa y la alteración que respecto a aspectos básicos de nuestro sistema de DIPr. supuso la entrada en vigor, el 1 de mayo de 1999, del Tratado de Ámsterdam, y el 1 de febrero de 2003, del Tratado de Niza.

Así entre 1958 y 1972, se persiguió la libertad para la prestación de servicios y la extensión de las normas sobre competencia al sector, algo que se reforzó con la entrada de Reino Unido, Irlanda y Dinamarca en 1973. Desde entonces no sólo se ha promovido un adecuado funcionamiento, sino un progreso técnico, social, así como la seguridad (normas técnicas) o el respeto hacia el Medio Ambiente.

La resolución del 25 de septiembre de 1974 aprobó la estrategia de la Comisión, la creación de un mercado del transporte común, la uniformización de una red de infraestructuras de transportes europea, dando a los usuarios la elección entre distintos medios de transporte competitivos.

La incapacidad de los Estados miembros para adquirir compromisos hasta mediados de la década de 1980, hizo que la Comisión reaccionara en 1983 al revisar la situación en las dos décadas anteriores. El Parlamento Europeo, inició acciones legales ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea contra el Consejo de la Unión Europea, dictándose sentencia el 22 de mayo de 1985, y obligando a éste último a cumplir con las obligaciones adquiridas en materia de transporte. Ese mismo año, la Comisión Europea presentó un *Libro Blanco sobre la política de transporte común*, impulsando aún más si cabe una materia que había permanecido 28 años sin desarrollar los objetivos fundacionales.

El Tratado de Maastricht introdujo la votación por mayoría cualificada en lugar de la unanimidad en las votaciones del Consejo de la Unión Europea, y se introdujo el concepto de Redes Trans-Europeas de Transporte (TENs).

En base al antiguo art. 3 (f) del TCE, se regula el principio básico, en virtud del cual, la UE debe formular y perseguir una política europea de transportes. Los poderes legislativos se desprenden de los antiguos arts. 70 a 80 del TCE (Arts. 90 a 100 del TFUE). Se distingue entre transporte por mar, aire y tierra. Este último se subdivide a su vez en transporte por carretera, ferrocarril, y aguas interiores.

El poder entre los Estados miembros y la UE pueden aprobar la legislación pertinente en base los arts. 70 y ss., siendo responsabilidad del Estado miembro la política de transportes

¹⁹ Sobre el particular, y la necesidad de agrupar, en atención a sus caracteres específicos, dentro cada sistema estatal, aquellos elementos que integran las diferentes estructuras normativas, para analizar a continuación los problemas particulares derivados de las relaciones entre tales estructuras, vid. GONZÁLEZ CAMPOS, J.D., *op.cit.*, págs. 42 y ss.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

en cuanto la UE no haya ejercido sus poderes en base al antiguo art. 71 TCE (principio de subsidiariedad).

En cuanto al transporte por mar y aire, los Estados miembros pueden establecer una política a través de los canales diplomáticos pertinentes, ya que la dimensión de estas políticas se desarrolla a nivel global. De hecho ya se establecieron en la práctica acuerdos bilaterales con Estados no miembros, como por ejemplo Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza (*European Free Trade Association* o EFTA).

La única referencia en el antiguo TCE en cuanto a las relaciones externas de la UE en materia de transportes se encuentra en el art. 207 del TFUE³⁰¹, en virtud del cual las negociaciones y la consecución de acuerdos en materia de transporte deberá continuar rigiéndose por el Título V (normas sobre la política de transporte comunitaria) y el art. 218 del TFUE (normas procedimentales para la consecución de acuerdos entre la UE y Estados no miembros u organizaciones internacionales).

La proyección exterior de la competencia Comunitaria interna genera un complejo escenario normativo cuyo origen se sitúa, como indicó la Profra. A. Borrás²⁴, en el Dictamen del Servicio Jurídico del Consejo de 5 de febrero de 1999, conforme al cual una vez que la Comunidad haya ejercido sus competencias internas adoptando disposiciones por las que se fijen reglas comunes la competencia Comunitaria pasa a ser exclusiva, en el sentido de que los Estados miembros pierden el derecho a contraer, individual o incluso colectivamente, obligaciones con terceros países que afecten a dichas reglas (el denominado doctrinalmente como *efecto AETR*).

El caso *AETR*³⁰² del TJUE de 1971, estableció que los antiguos arts. 91 y 352 del TFUE³⁰³ habilitaban a la UE para implementar medidas con efectos externos en cuanto a la política común de transportes, pero sin olvidar que el antiguo art. 71 TCE no podía ser interpretado de forma que autorizase a la UE para la realización de acuerdos internacionales. Eso sí, este poder no sólo emanaba del principio de concesión, que autorizaba a la UE a concluir estos acuerdos internacionales, sino de la Autoridad implícita para llevarlos a cabo, en materias en las que la UE lo poseyera y hubiera hecho uso del mismo mediante la adopción de medidas internas.

Pero el criterio se modificó y amplió para los casos en los que la UE no hubiera ejercido sus competencias internas bajo el Tratado, incluso aunque no se hubiera adoptado legislación secundaria o derivada como son los Reglamentos y Directivas, y su ejercicio efectivo requiriera la anterior conclusión de un Tratado u acuerdo a nivel internacional³⁰⁴.

En el contexto del proceso codificador internacional es preciso relativizar las soluciones

³⁰¹ Antiguo art. 133 del TCE.

²⁴ A. Borrás, op.cit., p.3.

³⁰² Sentencia del TJCE de 31 de marzo de 1971, *Comisión vs. el Consejo (AETR)*, asunto 22/70 (Acuerdo Comunitario relativo al trabajo del personal enrolado en el Transporte Internacional por Carretera).

³⁰³ Antiguos arts. 71 y 308 del TCE respectivamente.

³⁰⁴ Sentencia de 14 de julio de 1976 (*caso Cornelis Kramer*. Asuntos acumulados 3, 4 y 6/76).

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

alcanzadas en cada sector específico, ya que el grado de armonización normativa alcanzado no depende únicamente del consenso formalmente plasmado en la firma de la norma convencional y su posterior ratificación; en efecto, el progresivo desarrollo del DIPr. revela la *sectorialización* del DIPr., de forma que es preciso analizar cada ámbito específico de actuación normativa para apreciar en primer lugar las necesidades de armonización, y en segundo lugar el instrumento adecuado para tal objetivo³⁰⁵.

En la actualidad no es posible aludir genéricamente a la armonización normativa sin descender a cada sector específico. Por el contrario, debe determinarse de forma coordinada con las diversas instancias e intereses en presencia la fórmula más racional y adecuada al objetivo perseguido. Así, incluso dentro de un mismo sector, el recurso a técnicas opuestas puede llegar a representar un serio obstáculo frente a la tarea de armonización pretendida: cabe citar como ejemplo que tradicionalmente, dentro del transporte marítimo internacional de mercancías, el sector del transporte a través de pólizas de fletamento ha quedado regulado por normas dispositivas, elaboradas por los propios operadores económicos, y no se ha sentido la necesidad de establecer normas que restrinjan o modulen la libertad contractual de los sujetos intervinientes.

En cambio, el sector del transporte de línea regular o en régimen de conocimiento de embarque se ha caracterizado por la vigencia de normas coercitivas en materia de responsabilidad del porteador, plasmadas en el *Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924*³⁰⁶, junto a los Protocolos modificativos de 23 de febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1979³⁰⁷, y por último, el Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte marítimo de mercancías, hecho en Hamburgo el 31 de marzo de 1978.

Frente a tal disparidad de técnicas normativas vigentes en ambos subsectores, la realidad contractual demuestra que también el sector de las pólizas de fletamento reclama la presencia de un esquema normativo uniforme de responsabilidad del porteador, un marco de referencia que aporte la necesaria seguridad jurídica a tales operadores, al determinar un régimen de distribución de riesgos y responsabilidades adecuado a tal tipo de contrato: la tendencia en favor de la autocomposición de intereses no se ajusta a la demanda de los intereses del sector, y la reproducción de esquemas normativos elaborados para otra modalidad contractual es fuente de numerosos problemas interpretativos y de aplicación³⁰⁸.

La intermodalidad e interoperabilidad de los medios de transporte en cuanto a pasajeros y mercancías, garantizando el mínimo impacto medioambiental, se recoge en los arts. 100.1 (transporte por carretera, por ferrocarril, y por *aguas interiores*), y 100.2 del TFUE³⁰⁹ (transporte por aire y *mar*), y las infraestructuras de transporte como las Redes Trans-Europeas, o

³⁰⁵ En tal sentido, vid. LUZZATO, R. *Metodi di Unificazione del Diritto Marittimo e interpretazione Uniforme, Il Diritto Marittimo*, 1999-I, págs. 147-152.

³⁰⁶ Gaceta, 31 de julio de 1930.

³⁰⁷ BOE, 11 de febrero de 1984.

³⁰⁸ Por ello, y frente a la actual desregulación imperante en el sector, el Informe elaborado por la Secretaría de la UNCTAD, de fecha 27 de junio de 1990 (Doc. TD/B/C.4/ISL/55) planteó como solución la elaboración de un régimen normativo específico de responsabilidad aplicable al sector de las pólizas de fletamento.

³⁰⁹ Antiguos arts. 80 y 81 del TCE.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

los sistemas de gestión del tráfico. Se distingue entre la libertad genérica para la prestación servicios de los antiguos arts. 49 a 55 TCE que no confieren un derecho genérico a la libertad para transportar mercancías, y la que se confiere en el ámbito del transporte, con independencia de la nacionalidad de los operadores. Respecto a este último, el denominado cabotaje se produce entre dos puntos del territorio de un Estado miembro por un transportista de otro Estado miembro. En efecto, la libertad de mercancías y personas forman parte de las cuatro libertades comunitarias, junto a las de capitales y trabajadores.

La competencia sobre las Redes Trans-Europeas de Transporte (*Trans-European Transport Networks* o TEN) se recoge en los arts. 17 a 172 del TFUE en el Título XVI³¹⁰, otorgando a la UE para promover el establecimiento y desarrollo de infraestructuras de energía y telecomunicaciones, en contraposición de las Redes pan-Europeas o Europeas que sobrepasan las fronteras de la UE, se crearon para satisfacer las demandas del mercado interior comunitario, siendo una cadena de líneas de transporte para facilitar el transporte de bienes y personas, así como el intercambio de información y recursos energéticos, tratándose de carreteras, vías interiores de navegación, puertos marítimos y aeropuertos, así como los puntos nodales de estos sistemas y los sistemas de gestión, desarrollo y navegación empleados para los mismos³¹¹.

La UE sólo tiene competencias para su instauración y desarrollo, o para coordinar y apoyar las medidas adoptadas por un Estado miembro, siendo compatible con el principio de subsidiariedad ya que sólo debe garantizar el transporte combinado y asegurar la interoperabilidad entre varios Estados miembros, ya que la planificación o construcción de la infraestructura es responsabilidad de los mismos.

El Estado miembro debe dar su conformidad³¹². Por ello la legislación al respecto no es incompatible con los arts. 90 y ss. del TFUE y las aproximación de las Leyes (antiguos arts. 94 y 95 TCE).

5.2. La normativa sobre competencia europea respecto al transporte marítimo desde el Tratado de Roma de 1958 hasta el Tratado de Lisboa de 2009

La UE tiene competencia exclusiva sobre los acuerdos susceptibles de limitar y afectar al comercio entre Estados. El art. 101 TUE post-Lisboa (antiguo art. 81 del TCE) establece que es ilegal que las empresas cooperen para impedir la libre competencia al fijar los precios, la manipulación de la oferta o la discriminación entre las partes. El art. 102 TUE post-Lisboa (antiguo art. 82) establece que es ilegal para una compañía utilizar su posición dominante para socavar la libre competencia por la fijación de precios, la manipulación de la oferta u otros abusos.

En 1962, el Reglamento 17 dio los poderes a la UE para hacer cumplir estos artículos,

³¹⁰ Antiguos arts. 154 a 156 (Título XV) del TCE.

³¹¹ Siendo competencia comunitaria en virtud del antiguo Título XV del TCE.

³¹² Antiguo art. 156 TCE.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

pero excluye específicamente las industrias del transporte, y no fue hasta 1986 cuando el Reglamento de la UE 4056/86 estableció *las disposiciones de aplicación de los artículos 81 y 82 del Tratado al transporte marítimo*.

En 2004 la UE puso en marcha una iniciativa para revisar este trato especial recibido por el transporte y de línea. En septiembre de 2006, se derogó el Reglamento 4056/86, y las empresas se enfrentan con la posibilidad de que los artículos 101 y 102 del Tratado de Lisboa puedan ser ejecutados contra el transporte, de los cuales un gran número operan en buques, carga seca a granel y los mercados especializados.

El Reglamento 3577/92/CE del Consejo, ya aplicó el principio de libre prestación de servicios de cabotaje.

El Reglamento 1419/2006/CE, derogó el Reglamento 4056/1986/CE, que determinó las modalidades de aplicación de los arts. 85 y 86 del TCE relativo al transporte marítimo, y modificó el Reglamento 1/2003/CE ampliando su alcance con objeto de incluir el cabotaje y los servicios internacionales de *tramp*. La derogación del Reglamento 4056/86/CE eliminó la exención por categorías *a partir del 18 octubre de 2008*. A partir de esta fecha todas las compañías marítimas que operan en rutas dentro y fuera de Europa no pueden funcionar en las conferencias que fijan el precio y la capacidad. Esto se aplicará igualmente a la UE el Código de conducta sobre conferencias marítimas ha sido declarado contrario al derecho de la libre competencia en el ámbito europeo. Es decir, no podrá ser considerado una excepción por categoría, por lo que se le aplica el régimen general.

Con dicho Reglamento el Consejo Europeo declara las conferencias marítimas incompatibles con el Tratado. El sistema de las conferencias marítimas quedaba exonerado de la aplicación de la *legislación antitrust* comunitaria porque se consideraba una excepción o exoneración por categorías³¹³.

Pero ya no se puede sostener ese carácter de excepción porque, según la Comisión Europea, no cumple los requisitos del art. 101.3 del Tratado, que son la mejora de la producción o distribución de mercancías, compensar a los usuarios de los efectos negativos de la restricción competitiva, no imponer restricciones que no sean imprescindibles para alcanzar sus objetivos, y seguir sujetas a presiones competitivas efectivas.

El art. 101.1 del Tratado de Lisboa prohíbe explícitamente la fijación de precios y el reparto de mercados entre competidores, a menos que el grupo produzca beneficios reales tal como se define en el art. 101.3.

En general, la UE consideró que los acuerdos tienen unas cuotas de mercado muy bajas y que probablemente no planteen problemas de competencia, siempre que el acuerdo no contenga disposiciones relativas a la fijación conjunta de precios o comercialización en común.

En septiembre de 2007 la UE publicó un proyecto de directrices que establece los prin-

³¹³ ARROYO MARTÍNEZ, I. *Legislación marítima y fuentes complementarias*, Cuarta edición. Editorial TECNOS. Madrid, 2009.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

cipios que la UE seguirá en caso de definir los mercados y evaluar los acuerdos de cooperación en los servicios de transporte marítimo, sectores afectados por la derogación del Reglamento 4056/86.

Pese a que las ayudas de Estado estén prohibidas³¹⁴, ciertos sectores se benefician de ellas en cuanto se trate de *ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades*. El nuevo *Marco aplicable a las ayudas estatales a la construcción naval* de diciembre de 2011 y válido hasta el fin de 2013, contiene ayudas a la innovación o ayudas regionales para fomentar la misma, determinando los tipos de ayudas estatales susceptibles de ser concedidas a los astilleros.

5.3. Los Libros Blancos de la Comisión sobre la Política Europea de Transportes

Con la llegada del *Libro Blanco sobre la Política de Transportes Común* de 1992, se trató de abrir el mercado de transporte a la competencia. Sin embargo, ello no evitó que se crearan distorsiones en la competencia derivadas de una falta de armonización de los estándares técnicos nacionales y de las legislaciones fiscal y social por otra parte.

Con el *Libro Blanco sobre la Política Europea de Transportes* de 2001, se ampliaron los objetivos tomando en consideración los problemas existentes, como pudiera ser la congestión de ciertos medios de transporte, apostando por la sostenibilidad de un transporte moderno, no sólo a nivel económico sino social y medioambiental. Así se eliminarían los embotellamientos, el usuario sería el centro de dicha política, y se tendría en cuenta la globalización. La Comisión, que cuenta con la iniciativa legislativa y es la guardiana de los Tratados, tratándose de la colegisladora junto al Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, se ha perseguido un sistema moderno de transportes económica, social y medioambientalmente sostenible, que ha de observarse junto a aspectos tales como la seguridad y las condiciones técnicas, sociales y fiscales en los que el transporte tiene lugar.

La Decisión nº 357/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de abril de 2009, relativa a un procedimiento de examen y consulta previos para determinadas disposiciones legales, reglamentarias o administrativas previstas por los Estados miembros en el sector de los transportes, que codifica la ya derogada Decisión del Consejo de 1962, impone la obligación de comunicación a la Comisión con antelación y por escrito para que ésta emita un Dictamen o Recomendación dos meses después de su recepción, debiendo informarse de todo ello a los demás Estados miembros, a la hora de adoptar disposiciones en materia de transportes por ferrocarril, carretera o vía navegable³¹⁵.

La Comisión aprobó también en 2009 la *Comunicación sobre un Espacio europeo de transporte marítimo sin barreras* y la *Comunicación para el Desarrollo de la dimensión internacional de la Política Marítima Integrada en la Unión Europea*, así como la Directiva para simplificar y armonizar los procedimientos administrativos y fomentar así el transporte marí-

³¹⁴ Tal y como propugna el art. 107.3.c) del TFUE (antiguo art. 87 TCE).

³¹⁵ MAMBRILLA RIVERA, Vicente. *La política europea de transportes (Hacia el establecimiento de un Espacio Único Europeo del Transporte)*. Revista de Derecho del Transporte. Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal. Nº9. Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea. 2012.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

timo en la Unión Europea³¹⁶.

El informe de situación sobre la Política Marítima Integrada (PMI) de 2009, complementa los objetivos de la Estrategia Europa 2020. La Comunicación sobre *Crecimiento azul, oportunidades para un crecimiento marino y marítimo sostenible*, de la Comisión de septiembre de 2012, pretende que tanto los Estados y las regiones se dirige a promover el turismo costero y marítimo, la energía renovable oceánica, los recursos minerales marinos, la acuicultura y la biotecnología azul, para promover el empleo y potenciar el crecimiento económico.

En el *Libro Blanco del Transporte* de la Comisión Europea de 2011, se detallan las orientaciones estratégicas en cuanto a rentabilidad y competitividad a largo plazo del transporte marítimo, o la creación de cadenas de transporte intermodales integradas para pasajeros y mercancías. También se potenciaron las Redes Trans-Europeas y se fijaron corredores prioritarios (por ejemplo, la Red Marítima del Mar del Norte o el Plan de Interconexión del Mercado Báltico de la Energía)³¹⁷.

La Política Marítima Integrada se vio reforzada con la Resolución del Parlamento Europeo de 2010, y en 2011 con el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, los dictámenes del Comité de las Regiones y el Comité Económico y Social.

Además, del *VII Programa Marco de Investigación* para el período 2007-2013, que destina alrededor de 1700 millones de € a la investigación marina, la UE en la Comunicación para la *Contribución de la Política Regional al crecimiento inteligente en el marco de Europa 2020* pretende que tanto Gobiernos nacionales y regionales creen plataformas de especialización inteligente que afecten a los ámbitos de la investigación, la política regional, empresarial, la educación o la innovación. Existen *estrategias de cuenca marítima* tanto para el mar Báltico, la Región Atlántica, los mares Adriático y Jónico, así como el Ártico. La Comunicación sobre *Una política marítima integrada para una mejor gobernanza del Mediterráneo* de 2009, pretende que los Estados miembros y las regiones financien en el período 2007-2013 fondos dirigidos a la elaboración de políticas marítimas junto a Estados no miembros bajo la esfera de la Política Europea de Vecindad. Esto pretende el proyecto sobre la Política Marítima Integrada para el Mediterráneo (IMP-MED), en el que colaboran entre otros, la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca de la Comisión (DG MARE), el Fondo Euro-Mediterráneo de Inversión y Asociación denominado FEMIP (Banco Europeo de Inversiones), la Unión para el Mediterráneo, y la OMI.

Además del tercer paquete de seguridad marítima de 2009 (*Erika III*), la UE propuso la creación del *Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras* para reducir la pérdida de vidas en el mar, especialmente de los inmigrantes clandestinos, mediante un sistema de intercambio de información entre las Autoridades nacionales³¹⁸.

³¹⁶ Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010 sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE.

³¹⁷ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones de 24 de abril de 2011 denominada *Redes inteligentes: de la innovación a la implantación*, COM (2011) 202 final.

³¹⁸ Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Progresos de la Política Marítima Integrada de la UE. SWD (2012) final.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

5.4. La influencia de las instituciones comunitarias y su papel codificador en relación a los Asuntos Marítimos

Está compuesta por 27 Comisarios, que promueven el interés general de la Unión, cada uno responsable de un área específica. Entre ellos, el Alto Representante para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad. Tiene poder ejecutivo de la Unión, que propone legislación, organiza el funcionamiento diario y ejecuta el presupuesto y las normas. Negocia tratados comerciales y se encarga de la política de ayuda al desarrollo.

Sus principales poderes (art. 17 TUE post-Lisboa) son la iniciativa en las políticas, el control sobre la aplicación de la legislación de la UE, la ejecución del presupuesto, la gestión de programas europeos, la negociación en las relaciones económicas exteriores, ser mediador entre los 27 Estados miembros y entre el Consejo y el Parlamento Europeo. Además tiene un papel limitado en la PESC.

El *Colegio de Comisarios* está compuesto por 27 Comisarios, incluido el Presidente de la Comisión (se suponía que 2/3 de los Estados miembros tras 2014). Cuenta con 26 *Direcciones Generales*, entre las que se encuentra la de *Asuntos Marítimos*.

Con motivo de la reestructuración orgánica en el seno de la Comisión que apunta MAMBRILLA RIVERA, se creó la Dirección General de Movilidad y Transporte (MOVE), encargada de gestionar las actuaciones en política de transportes, la formación de expedientes relativos a ayudas estatales que afectan al sector, la supervisión del desarrollo tecnológico y la innovación en el sector, la administración de los programas europeos de financiación de las Redes Trans-Europeas entre otros, o la adopción de propuestas legislativas³¹⁹.

Tras la catástrofe del *Erika* la Comisión Europea decidió la creación de la *Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA)*³²⁰, cuya misión principal ha de consistir en suministrar a los Estados miembros y a la propia Comisión la ayuda técnica y científica necesaria para mejorar el nivel de las normas en materia de seguridad marítima y vigilar que su aplicación sea uniforme en Europa, incorporando en muchos casos legislación de la OMI.

En la Unión Europea se han adoptado ya un gran número de disposiciones destinadas a aumentar la seguridad e impedir la contaminación en el transporte marítimo. Para ser eficaz, esta normativa debe ser aplicada de forma adecuada y uniforme.

Sólo así se garantizarán unas condiciones iguales para todos, reduciendo el falseamiento

³¹⁹ MAMBRILLA RIVERA, Vicente. *La política europea de transportes (Hacia el establecimiento de un Espacio Único Europeo del Transporte)*. Revista de Derecho del Transporte. Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal. Nº9. Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea. 2012.

³²⁰ A tal fin se destinó el Reglamento nº 1406/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima, modificado por el Reglamento nº 1644/2003/CE de 22 de julio, el Reglamento nº 724/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, y el Reglamento nº 1891/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo a la financiación plurianual de la actuación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en el ámbito de la lucha contra la contaminación por los buques.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

competitivo derivado de la ventaja económica que supone operar con buques que no cumplen las prescripciones, y recompensando al mismo tiempo a los operadores marítimos cumplidores.

Para aplicar correctamente la legislación Comunitaria en los ámbitos de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques, así como para llevar un seguimiento de su aplicación y evaluar la eficacia de las medidas vigentes se estima necesario contar con un respaldo técnico y científico y con unos conocimientos técnicos sólidos y de alto nivel.

En virtud del Reglamento se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima, con el fin de garantizar ese nivel elevado, uniforme y eficaz de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques en la Comunidad y facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión en el desarrollo, dentro del respeto a los diferentes ordenamientos jurídicos de los Estados miembros, de una metodología común para investigar los accidentes marítimos según los principios internacionales acordados, el apoyo a los Estados miembros en actividades referentes a las investigaciones relativas a los accidentes marítimos graves y la realización de análisis de los informes actuales de investigación de los accidentes.

La Agencia proporciona a la Comisión y a los Estados miembros una información objetiva, fiable y comparable en materia de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques, de manera que aquéllos puedan tomar las medidas pertinentes para mejorar las disposiciones vigentes y evaluar su eficacia, así como favorecer el establecimiento de una mayor cooperación entre los Estados miembros de cara a determinar y divulgar códigos de buenas prácticas en la Comunidad.

Pese a lo hasta ahora expuesto, el acuerdo del Consejo de Transportes de 5 de diciembre de 2003 parece limitar las competencias de la Agencia, centrándose en la aportación de asistencia técnica a la Comisión en el marco de sus misiones de inspección para controlar la aplicación de las nuevas medidas previstas por la OMI, por lo que habrá de analizarse con detalle la evolución competencial futura de esta institución.

La responsabilidad contractual de la Agencia se regirá por la legislación aplicable al contrato de que se trate. En materia de responsabilidad extracontractual, la Agencia deberá reparar los daños causados por sus servicios o por sus agentes en el ejercicio de sus funciones, de conformidad con los principios generales comunes a los ordenamientos jurídicos de los Estados miembros, y conforme a lo dispuesto en el citado Reglamento, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente para juzgar respecto a cualquier cláusula de arbitraje que figure en el contrato, en cuanto a los litigios que pudieran surgir respecto a la compensación de daños derivados de la responsabilidad extracontractual de la Agencia.

5.5. Algunas cuestiones sobre Derecho Internacional Privado a nivel comunitario: Regulación de la autonomía de la voluntad, la Competencia Judicial Internacional, y el Derecho aplicable a la contratación internacional en el Derecho Marítimo

Una de las pretensiones es que el Gran Ducado se convierta en una jurisdicción marítima de elección, pretendiendo ser la *lex fori* luxemburguesa el Derecho aplicable en caso de con-

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

flicto cuando una o ambas partes tengan interés en ello, gracias a una constante cooperación con los agentes locales. En caso de firma de un contrato de comercio internacional y conste debidamente cumplimentada en el contrato dicha sumisión expresa en cumplimiento de los requisitos legales oportunos, el Juez luxemburgués se declarará competente para conocer de un litigio de esta naturaleza existiendo suficientes elementos de internacionalidad³²¹, en base a la autonomía de la voluntad de las partes que puede ser criterio de atribución de la competencia judicial internacional en materia marítima³²², ya que usualmente ésta será preferente en caso de concurrir distintos foros de competencia judicial internacional frente a los demás criterios de atribución contenidos en las normas convencionales oportunas.

Las partes pueden preferir un Tribunal concreto ante el que dirimir cualquier diferencia resultante del contrato en base a motivos tales como la proximidad geográfica con los elementos del litigio, la neutralidad, o especialización de un determinado Tribunal³²³.

5.5.1. La Competencia Judicial Internacional (JCI) y la ejecución y reconocimiento de sentencias: el Reglamento 44/2001/CE

El Reglamento 44/2001/CE³²⁴ sustituyó al Convenio de Bruselas de 1968 relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, que aplicaba las *disposiciones del artículo 220 del Tratado de Roma, en virtud del cual se comprometían a garantizar la simplificación de las formalidades a las que están sometidos el reconocimiento y la ejecución recíprocos de las resoluciones judiciales*. Este Reglamento constituye la piedra angular sobre la que se asienta el Ordenamiento jurídico comunitario en materia de cooperación judicial en asuntos civiles y mercantiles, y es fruto de la *comunitarización* parcial operada por el Tratado de Ámsterdam sobre el llamado Tercer Pilar Comunitario, relativo a la Cooperación en los Asuntos de Justicia e Interior³²⁵.

Mediante el Convenio de Lugano se permite aplicar el régimen del Convenio de Bruselas de 1968, a Suiza, Islandia, Liechtenstein y Noruega, que pertenecen a la *European Free Trade Association* (EFTA).

³²¹ Si las partes así lo deciden en virtud del Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, que regula en su art. 23 la sumisión expresa, evitando así la aplicación del foro general de competencia consagrado en la regla *actor sequitur forum rei* en su art. 2, que establece que será el domicilio del demandado.

³²² BRIGGS, A. *The validity of floating choice of law and jurisdiction clauses*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1986, pág. 508 y ss. RAMBERG, J. *Freedom of contract in Maritime Law*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, mayo de 1993, pág. 178 y ss.

³²³ KAUFMANN-KOHLER, G. *La clause d'élection de for dans les contrats internationaux*, pág.1. Frankfurt, 1980.

³²⁴ Reglamento n° 44/2001/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DOUE serie L, núm. 12, de 16 de enero).

³²⁵ CASADO ABARQUERO, Marta. El concepto de domicilio de las personas jurídicas en el Reglamento 44/2001, relativo a la competencia judicial, al reconocimiento y al a ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil. Estudios jurídicos en memoria de José María Lidón. Edición a cargo del Área de Derecho penal. Echano Basaldúa, J.I. (Coord.). Universidad de Deusto. Bilbao, 2002.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

En base al criterio de especialidad del art. 71 del Reglamento 44/2001, ha de observarse la existencia de Convenios más específicos que contengan normas de atribución de la CJI, pero en su ausencia se aplicará éste en materia civil y mercantil³²⁶.

5.5.1.1. Ámbito de aplicación

En cuanto a su ámbito de aplicación *material*, abarca los litigios *en materia civil y mercantil* (art. 1.1), excluyéndose el estado y la capacidad de las personas físicas, los regímenes matrimoniales, los testamentos, sucesiones, así como la quiebra, los convenios entre quebrados, acreedores y demás procedimientos análogos. Su ámbito *territorial* o *espacial* abarca todos los Estados miembros de la UE a excepción de Dinamarca (art. 1.3), en cuyo caso la CJI se delimitará por sus normas internas o por el Convenio de Bruselas de 1968. Asimismo debe respetarse su ámbito de aplicación *temporal*, ya que afecta a las acciones iniciadas desde la entrada en vigor del Reglamento, el 1 de marzo de 2002 (arts. 76) aunque podrá aplicarse para el reconocimiento de sentencias cuyas acciones se iniciaron estando en vigor el Convenio de Bruselas de 1968 (art. 66).

Su ámbito de aplicación *subjetivo* o *personal*, tiene como *presupuesto general de aplicación* el domicilio del demandado en territorio comunitario (art. 4), con ciertas excepciones como son los foros exclusivos de competencia (art. 22), la sumisión expresa (art. 23) o la sumisión tácita (art. 24) de las partes, los contratos de seguro, ciertos contratos concluidos por consumidores y contratos individuales de trabajo, o en los caso de litispendencia o conexidad de la demanda.

5.5.1.2. Criterios de atribución de la Competencia Judicial Internacional (CJI): la jerarquía de foros

La jerarquía del Reglamento viene recogida de la siguiente manera: El domicilio del demandado (art. 2) constituye el criterio principal de atribución de competencia por lo que se facilita a éste su defensa así como la ejecución de la eventual sentencia condenatoria que pudiera recaer, siendo un foro *subsidiario* respecto de los foros exclusivos de competencia (art. 22 del Reglamento 44/2001).

El art. 59 dispone que el Tribunal para determinar si una *persona física* está domiciliada en dicho Estado miembro *aplicará su Ley interna*, mientras que el art. 60 indica en cuanto a las *personas jurídicas*, que una sociedad o cualquier otra persona jurídica se entenderá domiciliada en el lugar donde radique la sede estatutaria, la administración central o el centro de actividad principal.

Los acuerdos de sumisión expresa (art. 23 del Reglamento 4/2001) y tácita (art. 24) de competencia a favor de jurisdicciones extranjeras, sólo podrán ser admitidos en materia pa-

³²⁶ HERRANZ BALLESTEROS, Mónica. *La competencia judicial internacional: modificación por la autonomía de la voluntad de las partes*. Resolución de controversias en el comercio internacional. Programa Modular en Derecho del Comercio Internacional. UPV/EHU – UNED.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

rimonial, es decir aquella disponible por las partes, excluyéndose aquellas de carácter exclusivo y los denominados foros de protección.

Según el art. 23.1, el acuerdo atributivo de competencia entre las partes deberá cumplir las siguientes condiciones formales constando:

- a) *Por escrito o verbalmente con confirmación escrita;*
- b) *en una forma que se ajustare a los hábitos que las partes tuvieran establecido entre ellas; o*
- c) *en el comercio internacional, en una forma conforme a los usos que las partes conocieren o debieren conocer y que, en dicho comercio, fueren ampliamente conocidos y regularmente observados por las partes en los contratos del mismo tipo en el sector comercial considerado.*

Las condiciones sustantivas o de fondo para que la sumisión expresa sea válida son las siguientes:

- a) Una o ambas partes tiene que estar *domiciliada en un Estado contratante;*
- b) La atribución de la competencia ha de hacerse al *Tribunal concreto de un Estado miembro* (no puede nombrarse una región, comunidad, etc. de forma genérica) y además debe versar sobre una relación jurídica en particular, no siendo válida una referencia genérica;
- c) El litigio ha de tener *carácter internacional.*

Además, según el art. 23.3, *cuando ninguna de las partes que hubieren celebrado un acuerdo de este tipo estuviere domiciliada en un Estado miembro, los tribunales de los demás Estados miembros sólo podrán conocer del litigio cuando el tribunal o los tribunales designados hubieren declinado su competencia.*

La sumisión tácita del art. 24 prevalece sobre la sumisión expresa, y requiere la contestación a la demanda por parte del demandado sin que impugne dicha competencia internacional mediante la declinatoria de la misma. En caso de que no existiera una cláusula de sumisión expresa, y el demandado no conteste o impugne dicha CJI, se deberá recurrir a los foros generales y especiales que a continuación se detallan.

El foro general del domicilio del demandado del art. 2 deja de ser operativo si, a instancia del demandante, se activa alguno de los *foros especiales o facultativos de competencia* (arts. 5, 6 y 7 del Reglamento 44/2001). Éstos son considerados *foros facultativos o alternativos para el demandante*, ya que permiten interponer la demanda ante el domicilio del demandado o ante cualquiera de dichos foros. Se trata de *foros especiales por razón de la materia* ya que se rige por el *principio de proximidad* y el *principio de racionalización del proceso.*

También existen otros *foros alternativos o especiales por razón de la materia* que tienen naturaleza imperativa, como son los contratos de seguro, consumidores, y los contratos individuales de trabajo, recogidos en los arts. 8-21 del Reglamento 44/2001, y que pretenden proteger a la parte débil en la relación contractual.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

5.5.1.3. Los foros especiales o facultativos en materia contractual: incidencia sobre los contratos de transporte marítimo

Mediante estos foros, se permite demandar a un ciudadano de la UE ante los Tribunales de un Estado miembro distinto de aquél donde tenga su domicilio. El art. 5.1.a) del Reglamento 44/2001 contiene el foro general, por el que son competentes los Tribunales *tribunal del lugar en el que hubiere sido o debiere ser cumplida la obligación que sirviere de base a la demanda*.

La CJI queda determinada por la *tesis de la prestación característica*³²⁷ del contrato, que corresponde al lugar de cumplimiento de la obligación de *dar o hacer algo* (criterio pecuniario). Según el TJUE, de la *materia contractual* se excluyen las *decisiones que opongan a una autoridad pública y a una persona privada cuando la autoridad pública actúa en el ejercicio de la función pública*³²⁸.

Según el art. 5.1.b), en caso de que dicho lugar no fuera pactado por las partes del contrato, dicho lugar será: *cuando se tratase de una compraventa de mercaderías, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser entregadas las mercaderías; cuando se tratase de una prestación de servicios, el lugar del Estado miembro en el que, según el contrato, hubieren sido o debieren ser prestados los servicios*.

El art. 5.4 del Reglamento 44/2001 permite al demandado la acumulación de acciones de responsabilidad civil subsidiaria derivada de una causa penal ante el juez que conozca del asunto penal, mientras la Ley procesal civil de dicho Estado lo posibilite.

El Reglamento 44/2001 contiene una previsión que puede afectar al transporte marítimo, ya que *son exclusivamente competentes, sin consideración del domicilio en materia de ejecución de las resoluciones judiciales, los tribunales del Estado miembro del lugar de ejecución* (art. 22.5).

El art. 7 trata sobre la CJI de un Tribunal de un Estado miembro para conocer de *acciones de responsabilidad derivadas de la utilización o la explotación de un buque* que en teoría afecta al naviero, pudiendo dicho *Tribunal o cualquier otro que le sustituyere en virtud de la Ley interna de dicho Estado miembro conocer también de la demanda relativa a la limitación de esta responsabilidad*.

El Tribunal que se declare competente conocerá de todo proceso de reclamación por daños patrimoniales aun cuando se estén ejercitando en un proceso penal. Los denominados por la doctrina como *foros de ataque*, que a continuación se detallan.

Se trata de los foros especiales *en materia delictual o cuasidelictual*, que atribuyen la competencia territorial interna, y además facultan al demandante en caso de *responsabilidad por daños* a ejercer las acciones legales oportunas ante el Tribunal del lugar *donde se hubiere producido o pudiese producirse el hecho dañoso* (art. 5.3 del Reglamento 44/2001). Esto

³²⁷ STJCE de 26 mayo 1982, as. 133/81, *Ivenel*.

³²⁸ STJCE de 10 de octubre 1976, as. 29/76 *Eurocontrol*.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

sería aplicable a los accidentes de la navegación marítima como pueden ser los abordajes, la contaminación, o el vertido de hidrocarburos³²⁹.

También según el art. 13.5, en materia aseguraticia *únicamente prevalecerán los acuerdos atributivos de competencia*, que se refieran a un *contrato de seguro que cubriera uno o varios de los riesgos* enumerados en el art. 14, como son *todos los daños* relativos a *buques de navegación marítima, instalaciones costeras y en alta mar o aeronaves, causado por hechos sobrevenidos*, exceptuándose los daños corporales a los pasajeros o bien a sus equipajes, el lucro cesante (el flete o el beneficio del fletamento), siempre *en relación con su utilización o explotación para fines comerciales*. También se incluyen los denominados *grandes riesgos* que afectan al transporte (quedando las mercancías incluidas), los riesgos de crédito y caución cuando tengan un objetivo comercial, así como los daños producidos (*ad exemplum* en caso de incendio), las pérdidas pecuniarias bajo ciertos criterios, o la responsabilidad civil general.

Otro foro especial reside en el art. 5 respecto a las reclamaciones en caso de *auxilio o salvamento de los que se hubiere beneficiado un cargamento o un flete*. Cuando el demandado pretendiera tener algún derecho sobre los mismos, será competente el *Tribunal en cuya jurisdicción dicho cargamento o flete hubiera sido embargado para garantizar dicho pago, o hubiere podido ser embargado a tal fin, pero se haya prestado una caución o cualquier otra garantía*.

Por último, pese a que el art. 4 determina que en caso de que el demandado no estuviere domiciliado en un Estado miembro, pudiendo declararse competente el Tribunal en virtud de sus propias normas de DIPr o *lex formalis fori*, sin perjuicio de la aplicación de los arts. 22 y 23, cuando un trabajador celebre *un contrato individual de trabajo* con un empresario que no tuviere su domicilio en un Estado miembro, pero poseyere una sucursal, agencia o cualquier otro establecimiento en un Estado miembro, se considerará, para todos los litigios derivados de la explotación de la sucursal, agencia o establecimiento, que tiene su domicilio en dicho Estado miembro, según se desprende del art. 18.

En caso de que el empresario estuviera domiciliado en un Estado miembro, mediante el art. 5.5, podrá ser demandado en otro Estado miembro, ante el Tribunal del lugar en que se hallare dicha sucursal, agencia o establecimiento.

5.5.2. La regulación de las obligaciones contractuales en la Unión Europea: el Reglamento Roma I

Para determinar el Derecho aplicable a una situación jurídica por parte del Tribunal que se declare competente para conocer de la litigiosidad surgida entre las partes de un contrato en el ámbito del Comercio internacional, y especialmente en el área del Derecho Marítimo internacional, el análisis del Reglamento Roma I³³⁰, tiene como objeto evitar la dispersión normati-

³²⁹ Tal y como apunta FONTESTAD PORTALÉS, Leticia. *El transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales*. Tesis doctoral dirigida por ROBLES GARZÓN. Facultad de Derecho de la Universidad de Málaga, 2004.

³³⁰ Reglamento n° 593/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008 sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I).

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

va y dar respuesta a la problemática que pudiera surgir cuando un contrato se encuentre vinculado a dos o más Ordenamientos jurídicos estatales, se susciten dudas al escoger las partes un Ordenamiento jurídico extranjero aplicable al contrato, o incluso cuando pretenda evitarse un *conflictus legum* entre diferentes legislaciones no estatales. Las normas de conflicto contienen los puntos de conexión, mediante los cuales se haya de forma indirecta el Derecho aplicable a las obligaciones contractuales.

Ciertas Directivas comunitarias y Convenios internacionales contienen un decálogo de normas de conflicto aplicables a materias concretas que complementan las ya contenidas en el Reglamento Roma I, como es el caso del *Convenio de las Naciones Unidas sobre los contratos de compraventa internacional de mercaderías, hecho en Viena el 11 de abril de 1980*. Sin embargo, la Convención de Viena es Derecho dispositivo, regulación material, mientras que el Reglamento Roma I, es mucho más relevante e importante, marca la pauta conflictual, siendo muy superior su trascendencia.

El Reglamento Roma I es resultado de la conversión en Reglamento de su precedente, el *Convenio de Roma de 19 de junio de 1980, sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales*, como resultado de las obligaciones impuestas por los arts. 61 y 67 incorporados en el TCE por la reforma del Tratado de Ámsterdam, animadas las Instituciones en la perspectiva de la creación de un verdadero Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia en el territorio de la Unión³³¹.

5.5.2.1. Ámbito de aplicación

Respecto a su ámbito de aplicación *geográfico*, la *Ley designada por el Reglamento se aplicará aunque no sea la de un Estado miembro* (art. 2). Es de aplicación universal, por lo que tiene un carácter *erga omnes*³³².

Su ámbito de aplicación *material* se corresponde con la contratación civil y mercantil³³³, si bien excluye en su art. 1 párrafos 1º, 2º, y 3º a *grosso modo* materias fiscales, aduaneras, administrativas; estado civil y capacidad de las personas, obligaciones derivadas de las letras de cambios, cheques y pagarés; los convenios de arbitraje y de elección del Tribunal competente; el Derecho societario; así como los contratos de seguros que se derivan de operaciones realizadas por organizaciones que no sean las empresas a las que se hace referencia en el art. 2 de la Directiva 2002/83/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de noviembre de 2002, sobre los seguros tanto de vida, mixtos, como de nupcialidad, natalidad, de renta, así como los seguros complementarios a los seguros de vida por lesiones corporales, de muerte por accidente, de invalidez por accidente y enfermedad, ciertas operaciones derivadas de los contratos, y *las operaciones que dependan de la duración de la vida humana, definidas o previstas por la legislación de los seguros sociales, cuando sean practicadas o administradas*

³³¹ GUZMÁN ZAPATER, Mónica. *Régimen jurídico internacional establecido por el Reglamento CE n° 593/2008 sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I)*. Contratación internacional. Programa Modular en Derecho del Comercio Internacional. UPV/EHU – UNED.

³³² KAYE, P. *The New Private International Law of contract of the European Community*. Aldershot, 1993, pág. 97.

³³³ LAGARDE, P. *Les limites objectives de la Convention de Rome (conflits de lois, primauté du Droit communautaire, rapports avec les autres Conventions)*, Rev. crit. Dr. Int. Priv., 1993-I, pág. 33.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

de conformidad con la legislación de un Estado miembro por empresas de seguro a su propio riesgo.

Quedan excluidos entre otros, los contratos de transporte, salvo el transporte combinado, ya que el art. 5 del Reglamento Roma I contiene una norma de conflicto especial.

Se deriva de sus condiciones objetivas, la pretendida protección de la parte débil en los supuestos protegidos, y evitar que el contrato se rija por un Ordenamiento jurídico diferente del que las partes acordaron.

El ámbito de aplicación *temporal* se encuentra contenido en el art. 29 (*Entrada en vigor y aplicación*) aplicándose a partir del 17 de diciembre de 2009, excepto el art. 26, que se aplicará a partir del 17 de junio de 2009.

Su *ámbito personal* se recoge en el art. 6 se aplica a los contratos en que intervenga al menos un *consumidor* que adquiera bienes o servicios y un *profesional*, que actúe *en el ejercicio de su actividad comercial o profesional*, rigiéndose por la Ley del país en que el consumidor tenga su residencia habitual, siempre que el *profesional ejerza sus actividades comerciales o profesionales en el país donde el consumidor tenga su residencia habitual, o por cualquier medio dirija estas actividades a ese país o a distintos países, incluido ese país, y el contrato estuviera comprendido en el ámbito de dichas actividades.*

5.5.2.2. Extensión y límites de la autonomía de la voluntad de las partes

La autonomía de la voluntad contractual además de dotar de celeridad, previsibilidad y seguridad jurídica a las partes, contiene tanto una vertiente *conflictual*, que permite localizar el Derecho aplicable al contrato entre diferentes Ordenamientos jurídicos estatales sin más limitación que el DIPr del foro, como *material*, para fijar el contenido material del contrato sujeto a las disposiciones imperativas de dicho Ordenamiento jurídico.

Las cláusulas de elección del Derecho aplicable, que cuenta con un *carácter autónomo* frente al resto del contrato³³⁴, permite escoger la *lex fori* por la que se rige el contrato, mientras que las cláusulas de incorporación por referencia permiten utilizar las condiciones generales de la contratación (véanse las elaboradas por Organismos internacionales, *v. gr.* UNIDROIT), o la *Lex Mercatoria* (los usos del Comercio internacional) que es el Derecho Internacional de los comerciantes por el que los propios operadores económicos se convierten en autores y destinatarios de dichas normas³³⁵ asegurada mediante la institución del Arbitraje bajo los límites de las mencionadas *normas imperativas del Ordenamiento jurídico competente* por el que se regule el contrato³³⁶.

³³⁴ Por el que el contrato será examinado por el Tribunal designado por las partes en caso de que una de ellas pretenda que se declare su nulidad, en consonancia con los arts. 3.1 y 3.5 del Reglamento Roma I.

³³⁵ CALVO CARAVACA, A. L. *Comentario al Convenio de Bruselas relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil*. Madrid, ed. BOE, 1994.

³³⁶ Según el art. 1134 del Código civil luxemburgués, los acuerdos legalmente constituidos por las partes contratantes tienen fuerza de Ley para los mismos, sólo pudiendo ser revocados por mutuo consentimiento o por las causas determinadas por la Ley, llevando aparejada la obligación de constituirse de buena fe. El art. 1135 del C.c. luxemburgués impone como límites la equidad, los usos y la Ley, mientras que el art. 1255 del C.c. español por su parte el uso, la práctica y la costumbre contraria a la Ley. Véase MOUSEL, P. *Lois impératives*, Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Bruselas

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El consentimiento se expresará mediante una cláusula escrita o un acuerdo verbal confirmado posteriormente por escrito³³⁷, que *deberá manifestarse expresamente o resultar de manera inequívoca de los términos del contrato o de las circunstancias del caso*, quedando afecto en cuanto a su alcance al *dépéçage*, es decir que *por esta elección, las partes podrán designar la Ley aplicable a la totalidad o solamente a una parte del contrato* (art. 3.1).

Según el art. 3.2 *las partes podrán, en cualquier momento, convenir que el contrato se rija por una Ley distinta de la que lo regía con anterioridad*, abriéndose la puerta a una elección o modificación posterior.

El art. 3.5 regula *la existencia y la validez del consentimiento de las partes* en cuanto a la elección de la Ley aplicable, estando sometidas a la Ley que sería aplicable en virtud del presente Reglamento si el contrato o la disposición fueran válidos (art. 10.1), cediendo dicho criterio ante la parte que invoque no haber prestado su consentimiento a favor de la Ley del país en que éste tenga su residencia habitual (art. 10.2). Asimismo, *la incapacidad de la otra parte puede ser invocada de acuerdo con la Ley personal de ese otro país si, en el momento de la celebración del contrato, la otra parte hubiera conocido tal incapacidad o la hubiera ignorado en virtud de negligencia por su parte* (art. 13).

5.5.2.3. La normas materiales imperativas y su incidencia en el ámbito del alcance

En cuanto al Derecho aplicable³³⁸, es necesario analizar la legislación aplicable en la materia, así como las cláusulas tipo empleadas con más frecuencia. Junto a otras jurisdicciones nacionales³³⁹, han de tomarse en consideración tanto los efectos de su inclusión en el contrato de transporte, y su calificación, ya sea tanto como regla de autonomía de la voluntad de las partes, o como supuesta incorporación por referencia, pudiendo, de forma discutible, constituirse como posibles normas de aplicación necesaria.

Los límites a la autonomía de la voluntad vienen fijados por las Leyes de policía del art. 9, indisponibles por las partes (*lois d'application immediate* y las *règles d'ordre public*), cuya ob-

supplétives ou d'ordre public: Essai de classification, in Livre jubilaire de la Conférence St. Yves, Luxembourg, 1986, N° 15.

³³⁷ De forma análoga al art. 10.5 del C.c. español, el art. 1325 del C.c. luxemburgués establece que deben existir tantas copias originales del contrato como partes interesadas existan, admitiéndose *prima facie* una confirmación por escrito de un acuerdo oral como prueba del contrato (arts. 1347 y 1348 del C.c. luxemburgués).

³³⁸ DE JUGLART, M. *Droit Commun et Droit maritime*, D.M.F., 1986, pág. 254 y ss., analiza la modulación de las construcciones doctrinales e instituciones tradicionales del Derecho privado en su aplicación al ámbito del Derecho marítimo, y las posibles interacciones existentes entre ambos sectores.

³³⁹ En particular, es preciso atender a las aportaciones del llamado *case-law*, ya que el marco de referencia para la elaboración de formularios tipo ha sido y es el Derecho anglosajón. Los Tribunales británicos han ido interpretando las cláusulas contenidas en los formularios a partir de casos concretos, generando una interpretación autorizada que, en ocasiones, ha conducido a la aparición en el tráfico de nuevas cláusulas, pactos o formularios. Por ello, el estudio de la práctica comercial requiere como fuente básica de conocimiento el acceso a tal evolución jurisprudencial.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

servancia un país considera esencial para la salvaguardia de sus intereses públicos, tales como su organización política, social o económica, contenidas en su *lex fori*. Para ello es necesario un análisis del posible efecto de las normas imperativas de terceros Estados en el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías³⁴⁰.

El Juez deberá dar efecto a las leyes de policía del país en que las obligaciones derivadas del contrato tienen que ejecutarse o han sido ejecutadas en la medida en que dichas leyes de policía hagan la ejecución del contrato ilegal (art. 9.3).

En cuanto al Orden Público interno estatal, no puede impedirse la aplicación de las disposiciones de la Ley de ese otro país que no puedan excluirse mediante acuerdo, según se desprende del art. 3.3, sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del Derecho comunitario, en su caso, tal como se apliquen en el Estado miembro del foro, que no puedan excluirse mediante acuerdo (alusión a la cláusula del mercado interior, contenida en el art. 3.4, que no constaba en el antiguo Convenio de Roma).

Otra limitación viene dada por la exclusión del reenvío (art. 20), es decir la remisión a las normas de DIPr para que las partes puedan evitar la aplicación de la Ley material del país elegida por las partes.

Esto afecta de manera especial al alcance o función conflictual que quepa atribuir a las cláusulas *Paramount*, por medio de las cuales se extiende el ámbito de aplicación del régimen de Derecho convencional uniforme, frente a las normas internas imperativas que podrían determinar la nulidad de tal acuerdo, mediante el correctivo funcional que representa el orden público³⁴¹.

Según ESPINOSA CALABUIG, son fruto de la expresión de la voluntad de las partes en el transporte marítimo internacional por la que éstas deciden incorporar en su contrato un determinado texto convencional (o una parte de éste), de los vigentes en materia de transporte marítimo, esto es, las Reglas de La Haya-Visby o Las Reglas de Hamburgo (o bien una Ley estatal que haya dado efecto a cualquiera de ellos). La cláusula *Paramount* suele incluirse en el conocimiento de embarque (*Bill of Lading* o *B/L*) en cuanto expresión del contrato de transporte, o en una póliza de fletamento (*charter-party*) que incorpore los términos y condiciones de un *B/L* y se haya puesto en circulación. La utilidad, funciones e interpretaciones a las que se ve sometida dicha cláusula le otorgan una originalidad no comparable a otros sectores de la contratación internacional³⁴².

³⁴⁰ RAMBERG, J. *Charter Parties: Freedom of contract or mandatory legislation?*, Il Dir. Mar., 1992-IV, pág. 1069 y ss.

³⁴¹ HOSTIE, J.F. *Le transport des marchandises en Droit International*, R. des C., 1951-I, t. 78, pág. 239 y ss., alude al diferente alcance o repercusión de la cláusula *Paramount*, según contenga *une référence aux règles qui forment la substance de la Convention en tant que telles ou au droit national dont ces règles font partie. En faveur de la seconde solution l'on pourrait faire valoir que, si le tribunal reconnaît la validité du choix de la loi applicable par les parties, il y a plus de chances qu'il n'applique pas, à l'encontre de cette loi, celles des dispositions de sa propre loi qui, tout en étant d'ordre public, ne sont pas d'ordre public sensu stricto. En faveur de la première solution, l'on pourrait faire valoir qu'il se peut qu'un tribunal ne reconnaisse pas la validité du choix par les parties de la loi applicable, mais n'annule pas les règles conventionnelles en tant que clauses du contrat.*

³⁴² ESPINOSA CALABUIG, R. *Las cláusulas arbitrales marítimas a la luz de los usos del tráfico internacional*. Revista Electrónica de Estudios Internacionales. Nº 13, junio de 2007.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Se trata de una elección de DIPr³⁴³, en el sentido de que el contrato queda sujeto a la Ley elegida por las partes, y que no se trata de una incorporación, ni una elección de Derecho material; es decir, supera una simple *contractualización* o incorporación de la ley designada en el contrato³⁴⁴.

La ley elegida por las partes, ¿Ha de ser necesariamente una Ley interna o estatal? Con el motivo del Convenio de Roma, ya se suscitaban discrepancias doctrinales. En opinión de LAGARDE³⁴⁵, el Convenio no ha previsto la eventualidad de una elección a favor de un orden jurídico no estatal (véase los principios generales del Derecho, o la *Lex Mercatoria*), y estima que, en tal caso, el contrato quedaría regido por la Ley aplicable en atención a los parámetros del art. 4 (esto es, supuestos contractuales caracterizados por ausencia de elección por las partes de la Ley aplicable).

El tenor literal del precepto podría permitir sostener esta interpretación, ya que el Convenio aludía (art. 3) a *Ley elegida*, y no de forma genérica a *Derecho* o a *sistema normativo*, por lo que cabía entender que siempre se refería a la Ley de un determinado Estado.

Sin embargo, y frente a tal orientación, otro sector opina que no cabe inferir tal interpretación, que llevaría a afirmar que las partes no pueden someter sus relaciones contractuales a un sistema jurídico no estatal (art. 25), en base a la regla de especialidad, que establece que *el presente Reglamento no afectará a la aplicación de los Convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros en el momento de la adopción del presente Reglamento y que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones contractuales*.

Por tanto, el reenvío formulado en virtud de Convenios internacionales que prevean tal posibilidad será válido (v. gr. El Convenio de Bruselas de 1924 modificado por el Protocolo de 1968, el Convenio de Hamburgo de 1978, o las futuras Reglas de Rotterdam)³⁴⁶. En definitiva, y a través de esta interpretación, tendrían plena cabida en su contenido las eventuales cláusulas *Paramount* convenidas en el marco de un contrato de transporte.

³⁴³ En terminología empleada por KASSIS, A. *Le nouveau Droit Européen des contrats internationaux*. Paris, 1993, pág. 349.

³⁴⁴ En el sentido, tal y como señala LAGARDE, P., *op.cit.*, nota 76, pág. 300, *la loi choisie régit le contrat, même si elle vient à être modifiée après la conclusion du contrat. Il ne s'agit pas d'une incorporation de la loi choisie dans le contrat, qui resterait soumis à un ordre juridique à déterminer. Sur ce point, tout au moins, la Convention rejoint la théorie de la localisation*.

³⁴⁵ LAGARDE, P. *Le nouveau Droit International Privé des contrats après l'entrée en vigueur de la Convention de Rome du 19 juin 1980*, Rev. crit. Dr. Int. Pr., 1991-II, pág. 287 y ss.

LAGARDE, P. *Les limites objectives de la Convention de Rome (conflits de lois, primauté du Droit communautaire, rapports avec les autres Conventions*, Rev. crit. Dr. Int. Pr., 1993-I, pág. 33 y ss.

³⁴⁶ A favor de tal segunda orientación cabe citar, entre otros, CARBONE, S.M., *Il contratto sine legge e la Convenzione di Roma del 1980*, R.D.I.P.P., 1983-II, pág. 285, al señalar que *Nessun dubbio, pertanto, che, sotto il profilo indicato, la Convenzione di Roma non ha inteso imporre necessariamente la scelta di una legge statale in antagonismo alle soluzioni relative alla delocalizzazione e/o transnazionalizzazione del contratto che trovano la loro legittimazione in precise disposizioni normative contenute in Convenzioni internazionali, in Regolamenti arbitrali oltretutto negli stessi ordinamenti statali*.

En similar orientación, SARAVALLE, A. *Clausole con scelta di legge variabile e Convenzione di Roma del 1980*, R.D.I.P.P., 1995-I, pág. 17 y ss.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Tal y como expone CALVO CARAVACA³⁴⁷, una *consecuencia* obligada de la admisión de la autonomía de la voluntad conflictual, como criterio rector de los contratos internacionales, es la *exclusión del reenvío*. *Lo razonable es considerar que la voluntad de las partes no se ha referido mas que a la ley rectora del fondo del asunto y no a una norma de conflicto que pueda designar competente la Ley de otro Estado*. La elección de normas de conflicto equivaldría a la elección del último Derecho material aplicable): si las partes pueden elegir las normas jurídicas sustantivas aplicables a un contrato internacional, también pueden elegir sus normas jurídicas conflictuales (*argumentum a maiore ad minus*).

¿Lex loci regit processum o lex contractus regit processum? La diferenciación entre *Forum/lus* (Tribunal competente / Derecho aplicable), clarifica que la segunda afirmación es la acertada de acuerdo con la autonomía de la voluntad de las partes contenida en el art. 3, pero debiendo observarse las normas imperativas y las Leyes de aplicación inmediata de la *lex causae* o *lex processum* en cuanto a las normas de aplicación inmediata o Leyes de policía.

5.5.2.4. El concepto de prestación característica proyectada sobre el contrato de transporte del art. 5, que constituye un régimen especial en cuanto al art. 3 (autonomía de la voluntad de las partes) y el art. 4 (Ley aplicable a falta de elección)

En su párrafo 1º, se estipula que *en defecto de elección de la Ley aplicable al contrato, será de aplicación la Ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de recepción o el lugar de entrega, o la residencia habitual del remitente, también estén situados en ese país* (lugar de descarga y descarga de la mercancía, respectivamente). En caso de no cumplirse estos requisitos, *se aplicará la Ley del país donde esté situado el lugar de entrega convenido por las partes*.

El párrafo 2º se refiere al transporte de pasajeros, y a falta de elección de la Ley aplicable al contrato (residencia habitual del pasajero o del transportista, lugar donde el transportista tenga su administración central, o el lugar de origen o destino), éste se regirá por la *Ley del país donde el pasajero tenga su residencia habitual, siempre y cuando el lugar de origen o el lugar de destino también estén situados en ese país*, y de no ser aplicable este criterio la *Ley del país donde el transportista tenga su residencia habitual*.

El párrafo 3º, introduce una cláusula de excepción: *Si del conjunto de circunstancias se desprende que el contrato, a falta de elección de la Ley, presenta vínculos manifiestamente más estrechos con un país distinto del indicado, se aplicará la Ley de ese otro país*.

5.5.2.5. Las cláusulas tipo

³⁴⁷ CALVO CARAVACA, A. L. *El Reglamento Roma I sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales: cuestiones escogidas*. Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 1, N° 2, págs. 52-133. Publicada por el Área de Derecho Internacional Privado de la Universidad Carlos III de Madrid. Octubre de 2009.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El origen de la práctica de insertar en las pólizas de fletamento o en los conocimientos de embarque el reenvío o remisión a determinadas normativas nacionales³⁴⁸ se encuentra en la situación del tráfico marítimo de EE.UU. a fines del siglo pasado. En este período, la práctica totalidad de las exportaciones estadounidenses eran controladas por navieras británicas, que ejercían una posición de auténtico monopolio en el sector. Tal posición contractual de absoluto dominio del mercado motivó la frecuente inclusión, en los documentos contractuales, de cláusulas exonerativas de responsabilidad del naviero-porteador, que recibieron, bajo la cobertura dogmática de la doctrina de la libertad o autonomía contractual (*freedom of contract*), el respaldo, en cuanto a su validez, de los Tribunales ingleses³⁴⁹.

Ello se traducía en una situación especialmente favorable para los armadores, al poder imponer a los cargadores, bajo la cobertura de una supuesta negociación contractual, cláusulas abusivas tendentes a limitar o excluir su responsabilidad³⁵⁰. Como reacción o respuesta a dicha situación, la introducción de normas que regulasen la responsabilidad del porteador de forma imperativa e inderogable por la autonomía de la voluntad de las partes, con el fin de eliminar los abusos derivados de tal supuesta libertad contractual absoluta o ilimitada, se inició con la *Harter Act* (Ley Federal de los Estados Unidos, de 13 de febrero de 1893), y el ejemplo fue seguido por otros Estados donde también predominaban los intereses cargadores, como Australia (COGSA de 1904), Canadá (*Water Carriage Act*, de 1910), y Nueva Zelanda (*Shipping and Seaman Act*, 1908)³⁵¹.

Pronto se hizo sentir la necesidad de afrontar otras reformas globales del sector³⁵², pero los Estados con predominio de los intereses armadores estimaban que la imposición de nuevas obligaciones a los porteadores entrañaría un incremento del precio de los fletes, al adoptarse medidas aisladas e individuales por parte de cada Estado, que afectaría a la competencia dentro del sector del transporte de mercancías. Junto a ello, la pretensión de atender a la intrínseca nota de internacionalidad que caracteriza al tráfico marítimo determinó el inicio de esfuerzos dirigidos al logro de una unificación internacional de tal régimen de responsabili-

³⁴⁸ Sobre el particular, vid. CELLE, P. *La Paramount Clause nell'evoluzione della normativa internazionale in tema di polizza di carico*, Il Dir. Mar., 1988-I, pág. 11 y ss.

³⁴⁹ ASTLE, W. E. *The Clause Paramount. An appreciation of its effect and incorporation in bills of lading and charter-parties in relation to the Hague Rules*, A.A.V.V., *International Cargo carriers' liabilities*, Londres, 1983, pág. 39, señala que *Historically the purpose of the clause Paramount was to make the shipowner or other carrier liable for cargo loss or damage on the basis of certain minimum responsibilities and liabilities and to give immunity from liability in certain circumstances*.

³⁵⁰ Tal y como destaca IRIARTE ANGEL, J. L. *Transporte marítimo internacional de mercancías y terceros Estados*, R.G.L.J., 1990, pág. 7 y ss., esa situación era especialmente grave en el tráfico de línea, ya que el cargador sólo podía adherirse a las condiciones que le ofrecían las empresas navieras que explotaban la línea, sin tener ninguna capacidad de negociación y quedando a merced de la otra parte y de las cláusulas de exoneración que ésta quisiese introducir en el conocimiento.

³⁵¹ Sobre su contenido, y la crítica al *nacionalismo* del legislador nacional, calificando tales normas autónomas como *imperialisme de mauvais goût*, vid. DIALLO I. K., *Conflicts de lois et conflits de Conventions dans le transport international de marchandises par mer*, D.M.F., 1988, pág. 647 y ss.

³⁵² Puestas de manifiesto en el Informe sobre *Les Connaissements*, elaborado por la Secretaría de la UNCTAD, Nueva York, 1971.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

dad³⁵³, por vía convencional, que se alcanzó inicialmente con el Convenio de Bruselas de 1924.

Esta modalidad de cláusulas, conocidas como *Harter Act clauses*, tuvo su continuación tras la aprobación de las llamadas Reglas de La Haya. Posteriormente, al elaborarse el Convenio de Bruselas de 1924, los diferentes sistemas nacionales de recepción e incorporación de tal normativa convencional³⁵⁴ cristalizaron en el desarrollo de similares clausulados, con el objetivo de garantizar, en la medida más amplia posible, que las relaciones contractuales comprendidas en su ámbito de aplicación fuesen reguladas de forma efectiva por éstas, mediante el reenvío expreso, operado en virtud de la autonomía de la voluntad de las partes, a tales leyes internas de incorporación de la normativa convencional³⁵⁵. Puede citarse así ejemplificativamente el contenido de la sección 3 de la normativa inglesa (*Carriage of Goods by sea Act*, de 1924), (y de forma similar, la sección 13 de la normativa estadounidense (*Carriage of Goods by sea Act*, de 1936)).

La redacción inicial del art. 10 del Convenio de Bruselas de 1924 motivó la proliferación de este tipo de cláusulas, ya que el ámbito de aplicación de tal normativa convencional quedaba limitado a aquellos supuestos contractuales caracterizados por el dato de que el conocimiento de embarque hubiera sido formalizado o emitido en uno de los Estados contratantes. Junto a tal factor, la exigencia de conocer a priori, con certeza, la normativa aplicable en materia de responsabilidad del porteador determinó la enorme difusión práctica de las cláusulas *paramount*³⁵⁶.

La cláusula *Paramount* puede designar como aplicable la legislación interna que haya *incorporado* el Convenio de Bruselas de 1924 (genéricamente conocidas en el sector como COGSA), sin que se especifique en otro lugar del conocimiento el Derecho aplicable al contrato³⁵⁷.

³⁵³ En 1921 el Comité Marítimo Internacional presentó las llamadas *Reglas de La Haya*, con la intención de que éstas fueran incorporadas voluntariamente a todos los conocimientos de embarque. Descansaban, por tanto, en el compromiso entre intereses contrapuestos de los porteadores y cargadores, y fueron configuradas bajo la forma de un conocimiento de embarque-tipo, con la pretensión de que las grandes compañías navieras las adoptaran como propias; sin embargo, al carecer de obligatoriedad, su eficacia fue reducida, ya que tales navieras no estaban dispuestas a renunciar a exoneraciones de responsabilidad previstas en numerosas legislaciones internas. Por ello, se avanzó en la línea de alcanzar un consenso que se plasmara en un texto convencional.

³⁵⁴ Sobre el alcance del Protocolo de firma del Convenio de Bruselas de 1924, al disponer que las Partes Contratantes podrán darle efecto ya dándole fuerza de Ley, ya introduciendo en la legislación nacional las reglas adoptadas por el Convenio, en una forma apropiada a esta legislación, y la polémica doctrinal suscitada en torno a la vigencia de la ley de 22 de diciembre de 1949, de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, vid. ÁLVAREZ RUBIO, J. J. *Los Foros de competencia judicial internacional en materia marítima*, Bilbao, 1994, pág. 25 y ss.

³⁵⁵ Tal y como destaca CELLE, P., op. cit., nota 9, pág. 16, se asiste así a la configuración de las llamadas *Legal Paramount Clauses*, cioè *quelle clausole ormai standardizzate, da inserire in tutte le polizze di carico documentati un trasporto soggetto ad un determinato Hague Rules Act e studiate in funzione dell'Act cui si riferiscono*.

³⁵⁶ En relación a las partes contratantes, la importancia de alcanzar, por esta vía, la necesaria seguridad jurídica en torno a la determinación del Derecho aplicable a la relación contractual es destacada por POMMIER, J. C. *Principe d'autonomie et loi du contrat en Droit International Privé Conventionnel*, Paris, 1992.

³⁵⁷ GUARDANS CAMBÓ, I. *Contrato Internacional y Derecho Imperativo extranjero*. Pamplona, 1992, pág. 479. En ambos supuestos puede ocurrir que la Ley designada en la cláusula *Paramount* no incluya el conocimiento en su ámbito espacial de aplicación, lo que plantea a los tribunales la cuestión del respeto a la autolimitación de la ley extranjera.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Entre las manifestaciones contractuales más frecuentes, dentro del transporte marítimo bajo conocimiento de embarque, cabe indicar la cláusula *Paramount* contenida en la estipulación segunda del conocimiento de embarque para buque de línea denominado CONLINEBILL, cuyas condiciones fueron aprobadas por *The Baltic and International Maritime Conference*, y que declara aplicables las normas del Convenio de Bruselas de 1924, incluso en defecto de ley nacional que lo *incorpore*, en los puertos de origen y destino³⁵⁸.

Idéntico tenor literal se aprecia en la cláusula segunda del conocimiento denominado CONLINEBOOKING, de gran difusión en la práctica del sector.

En el ámbito contractual estadounidense, la redacción dada en 1993 a la denominada *USA Clause Paramount*, contenida en la cláusula 29 del *Mitsui OSK Lines Combined Transport Bill* incorpora una remisión directa a la normativa interna estadounidense, frente a lo dispuesto en el Derecho convencional uniforme,

El *Consejo Marítimo Internacional y del Báltico* (BIMCO) ha aprobado más de cincuenta pólizas de fletamento tipo, referidas a diferentes transportes de mercancías, que coexisten con formularios privados, elaborados por las grandes compañías navieras que operan en el sector.

Entre los tipos de cláusulas más frecuentemente utilizadas cabe señalar, dentro de la categoría de póliza de arrendamiento de casco desnudo las pólizas BARECON A y BARECON B (*Standard Bareboat Charter*).

Respecto a las pólizas de fletamento por viaje, los formularios-tipo más frecuentemente utilizados incorporan tal cláusula *Paramount*, con diferentes contenidos. Así, la póliza GRAINVOY inserta una típica *USA Clause Paramount*.

5.5.3. La regulación de la litigiosidad medioambiental: obligaciones extracontractuales en la Unión Europea (Reglamento Roma II)

La CJI en materia extracontractual se rige a nivel comunitario por el Reglamento n° 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007, relativo a la Ley aplicable a las obligaciones extracontractuales.

Para seleccionar el Derecho aplicable respecto al daño medioambiental, su art. 7 dispone que *la Ley aplicable a la obligación extracontractual que se derive de un daño medioambiental o de un daño sufrido por personas o bienes como consecuencia de dicho daño, será la del país donde se produce el daño, a menos que las personas que reclama el resarcimiento de los daños elijan basar sus pretensiones en la Ley del país en el cual se produjo el hecho generador del daño.*

³⁵⁸ JACKSON, D. C. *The Hague-Visby Rules and forum, arbitration and choice of law clauses*, Lloyd's Mar. and Com. Law, 1980, pág. 159 y ss. *The effect of these clauses depends upon the law of the place where suit is brought.*

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El art. 5.4 del Reglamento 44/2001 determina que *las personas domiciliadas en un Estado miembro podrán ser demandadas en otro Estado miembro, si se tratare de acciones por daños y perjuicios o de acciones de restitución fundamentadas en un acto que diere lugar a un procedimiento penal, ante el Tribunal que conociere de dicho proceso, en la medida en que, de conformidad con su Ley, dicho Tribunal pudiere conocer de la acción civil*³⁵⁹.

Los foros de competencia exclusivos de los Convenios internacionales, recogen la necesidad de proteger eficazmente el Medio Ambiente en general, y el medio marino en particular³⁶⁰, con el objeto de prevenir y reparar tales daños, y en especial los causados por hidrocarburos y otras sustancias contaminantes³⁶¹.

Como consecuencia de la reforma del Convenio CLC/92, el art. 9 del Convenio de Bruselas de 1969 sobre responsabilidad por contaminación por hidrocarburos, y posteriormente el art. 7 del Convenio de Bruselas de 1971 de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños por contaminación de hidrocarburos, recogen la responsabilidad por contaminación del medio marino. El Protocolo de 19 de noviembre de 1976 del Convenio de Bruselas de 1969 elevó los límites de responsabilidad.

Sin embargo, el encallamiento del buque-cisterna *Amoco Cádiz* de bandera liberiana, el 15 de mayo de 1978 junto a las costas de Bretaña, a causa de una avería en el sistema de dirección³⁶², sirvió de revulsivo para ampliar los límites indemnizatorios y la protección a nivel in-

³⁵⁹ La regla general *lex loci delicti commissi* o el lugar donde se produjo el hecho dañoso (en inglés *acts in tort*) es la regla general a aplicar, que en España opera de forma subsidiaria en defecto de normativa convencional o autónoma especial, dejando un margen de discrecionalidad al Juez ya que según el art. 22.3 de la Ley Orgánica del Poder Judicial (LOPJ), de 1 de julio de 1985, *los Juzgados y Tribunales españoles serán competentes en materia de obligaciones extracontractuales cuando el hecho del que derivan haya ocurrido en territorio español, o el autor del daño y la víctima tengan su residencia habitual común en España*.

³⁶⁰ ARROYO MARTÍNEZ, I. *Convenios internacionales marítimos*, vol. I. Barcelona, 1986, pág. 28, donde el autor señala que *la consideración del mar como volumen convertido en algo más que una superficie para el transporte, para pasar a ser contemplado como volumen a conservar, explotar y explorar reclama un tratamiento internacional uniforme dirigido a su protección*.

³⁶¹ Pueden mencionarse el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969; Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques, hecho en Londres el 2 de noviembre de 1973; Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, hecho en Londres el 29 de diciembre de 1972; Convenio para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves, hecho en Oslo el 15 de febrero de 1972; Convenio para la prevención de la contaminación marina de origen terrestre, hecho en París el 11 de junio de 1974; Convenio para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación y Protocolos anejos, hecho en Barcelona el 16 de febrero de 1976; Protocolo sobre la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre, hecho en Atenas el 17 de mayo de 1980; Protocolo sobre zonas especialmente protegidas del Mediterráneo; Convenio de Bruselas de 1969 sobre responsabilidad por contaminación por hidrocarburos; Protocolo correspondiente al convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación del mar por hidrocarburos, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976; y el Convenio de Bruselas de 1971 de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños por contaminación de hidrocarburos.

³⁶² KISS, A. *L'affaire de l'Amoco Cadiz: responsabilité pour une catastrophe écologique*, CLUNET, 1985, n° 3, pág. 575 y ss., detalla las consecuencias de dicha catástrofe: *375 kilomètres de côte ont été pollués par 50 à 60.000 tonnes de pétrole dont 15 à 20.000 tonnes ont pu être ramassées par des militaires et des volontaires. Dans la zone atteinte, en mer et sur le littoral, globalement 30% de la faune et 5% de la flore ont été détruits. Environ 20.000 oiseaux ont péri, mais l'ostréiculture a aussi subi des dommages importants et les pêcheurs ont perdu 45 à 65 jours de pêche. Il convient d'y ajouter le préjudice, direct ou indirect, subi par diverses autres activités dont le tourisme en premier lieu*. ASSONITIS, G. *Les pavillons de libre immatriculation: des Confé-*

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

ternacional. El detonante fue la presentación de la demanda ante los Tribunales estadounidenses por parte de los demandantes, entre los que se encontraba el Estado francés, a diferencia de lo establecido en el art. 9 del Convenio de Bruselas de 1969, fundamentando el Tribunal del Distrito de Illinois su competencia en virtud de una cláusula relativa a los asuntos marítimos de la Constitución de EE.UU., no pudiendo demostrar los demandantes diferencia sustancial alguna entre la legislación americana y la francesa, tal y como dictaminó en la sentencia de 18 de abril de 1984, y ratificó la sentencia del Tribunal de Apelación de 14 de enero de 1992. Mediante la acción de garantía interpuesta tanto por demandantes como por codeemandados frente a la empresa *Astilleros Españoles*, las pretensiones de ésta fueron desestimadas por el Tribunal al alegar la incompetencia del Tribunal *ratione personae* y *ratione materiae*, rechazando el argumento del *forum non conveniens* para negar la competencia del Tribunal estadounidense.

Los Convenios CLC/92 y FUND, tienen como objetivo complementarse. Tras los desastres del *Aegen Sea* y del *Prestige* se ha pretendido volver a elevar los topes indemnizatorios, y por ello la importancia económica y global del transporte marítimo deben de ponerse de manifiesto, además de la inadecuación de la vía penal frente a la civil, ya que pudiera ser causa de retraso a la hora de pagar las indemnizaciones correspondientes de acuerdo a los Convenios internacionales, que pone en duda el propio papel del Estado, que ejerce el *ius puniendi*, ya que según se desprende del art. 230 de la CNUDMAR ya que *las infracciones de las Leyes y Reglamentos nacionales o de las reglas y estándares internacionales aplicables para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, cometidas por buques extranjeros fuera del mar territorial, sólo darán lugar a la imposición de sanciones pecuniarias.*

La internacionalidad y la tendencia a la uniformidad de la normativa marítima internacional, queda reflejada tanto en los Convenios internacionales³⁶³ y la *comunitarización* del Derecho privado³⁶⁴.

5.5.4. La jurisdicción y el arbitraje en la práctica civil y comercial marítima: los Convenios de Ginebra y Nueva York

rences des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Europ. Trans. Law, 1991, n° 4, pág. 439, destaca que, con frecuencia, tal práctica conduce a la inobservancia de las reglas internacionales de seguridad por tales buques, como ocurrió en el mencionado accidente. Un detallado análisis del caso puede verse en DE RAULIN, A., *L'epopée judiciaire de L'Amoco Cadiz*, J. D. I., 1993-I, pág. 41 y ss. De igual modo, FONTAINE, M. E., *Les sinistres de l'Amoco Cádiz et du Tanio. Comparaison de deux expériences*, D. M. F., n° 527, mayo de 1993, pág. 278 y ss. La presentación de la demanda ante los Tribunales estadounidenses, y la elección del Derecho aplicable que subyace tras esa opción es comentada por ESKENAZI, N. J., *Forum non conveniens and choice of law in re: The Amoco Cadiz-Oil Spill*, J. Mar. Law and Com., abril de 1993, n° 2, pág. 371 y ss.

³⁶³ TREVES, T. *Il nuovo Diritto del Mare e le Convenzioni Internazionali sulla protezione dell'ambiente marino*, *Il Diritto Marittimo*, 1999-I, págs. 219-231.

³⁶⁴ BORRÁS, A. *La proyección externa de la comunitarización del Derecho Internacional Privado: los datos del problema*, *La Ley*, n° 5611, 13 de septiembre de 2002, págs. 1-15.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

En el Derecho privado, las partes que cuenten con plena capacidad actora, sean personas físicas o jurídicas, pueden en base a la autonomía de la voluntad, pretender resolver un litigio presente o que pudiera surgir a *posteriori*, en base al arbitraje civil y comercial, y especialmente respecto al tráfico internacional de mercaderías por vía marítima, existiendo suficientes elementos de internacionalidad (algún elemento de extranjería), siendo necesario analizar los formularios o clausulados-tipo existentes en la práctica negocial, la actuación de los organismos privados internacionales que desarrollan y promueven tal labor arbitral, e indagar asimismo en la regulación contenida en las normas convencionales del sector respecto a tal mecanismo de solución de litigios, junto a la problemática derivada de prácticas habituales como las llamadas *cláusulas de incorporación*³⁶⁵.

Tal y como apunta FERNÁNDEZ ROZAS³⁶⁶, *la garantía de las normas internas de justicia procesal es un condicionamiento necesario para todo aquél sistema estatal que pretenda ser receptor de arbitrajes comerciales internacionales*, por lo que dichas normas incluyen por lo general la obligación por parte del árbitro de cumplir con diligencia su misión y ciertas verificaciones para corregir tanto los errores como los excesos de autoridad en que éste puede incurrir.

*Por eso cada vez es más frecuente que el legislador interno se incline por reglamentar las relaciones entre los árbitros y los jueces sin tener en cuenta el eventual carácter internacional del arbitraje*³⁶⁷. Si se quiere, no se considera mayor competencia la ofrecida por un arbitraje internacional que la que registra el arbitraje interno.

El arbitraje marítimo, tal y como destaca la doctrina³⁶⁸, no sólo abarca el ámbito del transporte bajo póliza de fletamento, sino también el de los abordajes (en caso de no acordar las partes dirimir las diferencias surgidas mediante el arbitraje, será de aplicación el *Convenio de Bruselas sobre competencia civil en materia de abordajes*, siendo inmovilizado el buque de acuerdo al Convenio de Bruselas sobre embargo preventivo de buque en base al *forum arresti* cuando no exista un acuerdo de arbitraje), la asistencia y salvamento marítimos, o los contratos de construcción de buques (generalmente materializado mediante un arbitraje *ad hoc*), aunque queda excluido en cuanto a la protección del Medio Ambiente y del medio marino, ya que el Convenio CLC y FUND³⁶⁹ contienen foros exclusivos tales como el lugar de la materialización del daño o el lugar de adopción de las medidas preventivas.

³⁶⁵ GRIGERA NAÓN, H. A. *Choice of Law Problems in International Commercial Arbitration*, Tübingen, 1992, formula una atinada reflexión sobre la naturaleza y función propia del arbitraje comercial internacional, y la problemática del Derecho aplicable por el árbitro.

³⁶⁶ FERNÁNDEZ ROZAS, J. C. *El arbitraje comercial internacional entre la autonomía, la anacionalidad y la Deslocalización*. Revista Española de Derecho Internacional, vol. LVII, 2005, págs. 605-637.

³⁶⁷ LALIVE P. *Le juge et l'arbitrage: Les problèmes spécifiques de l'arbitrage international*. Rev. arb., 1980, pág. 358.

³⁶⁸ HILL, J. *The law relating to International Commercial Disputes*, Londres, 1994, pág. 457 y ss., reflexiona sobre las causas y origen del auge y trascendencia de esta opción favorable al arbitraje como cauce privado de composición y superación de las controversias surgidas entre los diversos intereses en presencia en tal sector.

³⁶⁹ A este respecto, ver el aptdo. 4.2.1. (*Conclusiones sobre las Sociedades de Clasificación y la responsabilidad por contaminación*).

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El Derecho aplicable a un proceso arbitral marítimo, bajo el margen de discrecionalidad del árbitro³⁷⁰, tal y como señalan tanto la doctrina como la jurisprudencia anglosajona³⁷¹, debe ser delimitado de acuerdo a *the Law of the agreement to arbitrate, the Law of the arbitral proceedings, the Law of the subject matter under dispute, y the conflict of Law rules applicable to the above*³⁷².

Las partes pueden seleccionar el Derecho que deberá regir el contrato (*governing Law*), bien directamente o bien inferido indiciariamente a través de los elementos normativos presentes en el contrato en cuestión³⁷³.

La autonomía de la voluntad no puede ser óbice para el desconocimiento de la normativa convencional o autónoma aplicable imperativamente al supuesto planteado, por lo que deberá apreciarse la arbitrabilidad de la controversia para garantizar la posterior ejecución del laudo arbitral.

En todo caso, la práctica demuestra la frecuente utilización de las *Floating choice of Law clauses*³⁷⁴, que permiten a una, ambas partes, o al propio árbitro, seleccionar de manera discrecional el Derecho aplicable a la eventual controversia³⁷⁵.

En ausencia de determinación expresa por las partes, la presencia de una cláusula de arbitraje opera como un criterio indicativo de la existencia de una tácita elección del Derecho aplicable en favor del lugar de realización del arbitraje, las partes asumen que los árbitros aplicarán el Derecho que les resulte más familiar o cercano a su conocimiento³⁷⁶.

El lugar elegido en el contrato para la celebración del arbitraje puede resultar decisivo a la hora de establecer la ley aplicable al mismo, y al eventual litigio³⁷⁷.

³⁷⁰ JAMBU-MERLIN, R. *L'arbitrage maritime*, AA.VV., *Etudes offertes à René Rodière*, Paris, 1981, pág. 401 y ss., señala que *L'arbitre, même lorsqu'il n'est pas amiable compositeur, même s'il doit respecter le droit, peut l'adapter avec la connivence des parties*.

³⁷¹ Siendo el Derecho sustantivo aquél que regula la cláusula de arbitraje, y el *Curial Law* el que rige el proceso arbitral.

³⁷² TETLEY, W. *International Conflict of laws. Common, civil and maritime*. Montreal, 1994, págs. 385-423; en similar orientación, COLLINS, L. *Essays in International Litigation and the Conflict of laws*, Nueva York, 1994.

³⁷³ Una excelente visión global sobre la vigencia del principio de autonomía de la voluntad de las partes en cuanto a la determinación del Derecho aplicable en este sector puede verse en el estudio del prof. KACKSON, D. C. *Enforcement of maritime claims*, Londres, 1995, p.133 y ss.

³⁷⁴ BRIGGS, A. *The validity of floating choice of law and jurisdiction clauses*, *Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1986.

³⁷⁵ HOWARD, M. N. *Floating choice of law clauses*, *Lloyd's Mar. and Commercial Law Quarterly*, 1995, p. 1 y ss.

³⁷⁶ ASARIOTIS, R. *Contracts for the carriage of goods by sea and conflict of laws: Some questions regarding the contracts (applicable law) Act 1990*, *Journal of maritime law and commerce*, 1995, vol. 26, n° 2, pág. 293 y ss.

³⁷⁷ RUIZ SOROA, J. M., ZABALETA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M. *Manual de Derecho del transporte marítimo*, Vitoria-Gasteiz, 1986, pág. 130.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

A la hora de determinar el Derecho aplicable la doctrina distingue entre las teorías de la *localization and delocalization*, o *denationalization* del arbitraje internacional. TETLEY³⁷⁸ destaca tres bloques normativos a analizar, en relación con la frecuencia con que se suceden los conflictos derivados de la determinación del Derecho aplicable a tales procesos arbitrales, tras analizar el origen de las teorías doctrinales y orientaciones jurisprudenciales específicas, y destacar las tres vertientes o bloques normativos a analizar: a) *Stardand charterparty forms*; b) *International Conventions*; c) *National Laws*.

Hay que tener presente la interacción entre diferentes fuentes normativas, imbuidas de la normativa y la práctica comercial de origen anglosajón, ya que Londres es el mayor centro del arbitraje marítimo a nivel internacional.

Tanto en España como en Luxemburgo, la CJI se rige por el Convenio europeo sobre arbitraje comercial internacional hecho en Ginebra el 21 de abril de 1961 y su Anexo. La Ley material aplicable será la que las partes dispongan cumplidos ciertos requisitos, o la que estime la Corte arbitral a falta de elección³⁷⁹, mientras que el reconocimiento y ejecución del laudo arbitral se llevará a cabo por medio del Convenio sobre reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras, hecho en Nueva York el 10 de junio de 1958.

En el art. 1 del Convenio de Ginebra (*Campo de aplicación del Convenio*), se especifica que el Convenio se aplicará a *aquellos acuerdos o compromisos de arbitraje que, para solventar controversias o contiendas surgidas o por surgir de operaciones del comercio internacional, hubieren sido concertados entre personas físicas o jurídicas que tengan, en el momento de estipular un acuerdo o compromiso de este tipo, su residencia habitual o su domicilio o sede social en Estados contratantes diferentes*.

Según el art. 1.2.c) abarca tanto el arbitraje *ad hoc*, como el realizado por instituciones arbitrales permanentes. Según el art. 1.2.b), se entiende por *sede social* a los efectos del Convenio al *lugar donde radica el establecimiento o persona jurídica que ha concertado el acuerdo o compromiso arbitral*.

La cláusula compromisoria es válida de forma independiente y autónoma respecto al resto del contrato. La competencia de los árbitros, viene señalada en el art. V.3 del Convenio de Ginebra, *el Tribunal de arbitraje tendrá la facultad de fallar sobre su propia competencia y sobre la existencia o validez del acuerdo o compromiso arbitral, o del contrato, transacción, u operación de la cual forme parte dicho acuerdo o compromiso*.

El art. 22.1 de la Ley de Arbitraje española se expresa en similares términos, mientras que el art. 8.3 (*Efectos del acuerdo de arbitraje*) del Reglamento de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Luxemburgo indica que una vez que las partes han acordado someterse al arbitraje institucional en Luxemburgo, tras decidir las partes someterse a dicho Reglamento y observar *prima facie* el Consejo de Arbitraje la existencia de dicho Reglamento, el árbitro podrá

³⁷⁸ TETLEY, W. *Charterparties and choice of law*, *Il Diritto marittimo*, 1992-IV, pág. 1146 y ss.

³⁷⁹ En Luxemburgo, mediante el Reglamento Gran-Ducal de 8 de diciembre de 1981, que modificó el Código de Procedimiento Civil, e introdujo en el Título I (*De los Arbitrajes*), X Parte (*Procedimientos diversos*), Libro III. En España queda regulado por medio de la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje (BOE de 26 de diciembre de 2003, n° 309).

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

decidir sobre su propia competencia en caso de que una de las partes formule alguna de las excepciones relativas a la existencia o validez del acuerdo.

En cuanto a la competencia de los Tribunales judiciales estatales, si las partes han decidido someter las posibles controversias derivadas de su relación contractual al arbitraje, el Juez no podrá declararse competente para conocer de la litigiosidad que pudiera sobrevenir entre las partes (art. V.3 del Convenio de Ginebra):

Una vez incoado un proceso arbitral, el tribunal judicial de uno de los Estados contratantes, al cual se haya dirigido posteriormente otra de las partes con una demanda, deberá diferir toda resolución sobre la competencia del tribunal arbitral hasta el momento en que éste dicte su laudo sobre el fondo del asunto.

El Convenio arbitral será válido tanto en cuanto se cumplan los requisitos sustantivos (el art. IX.1.a en relación a la capacidad de los contratantes) como formales (el art. II exige que el acuerdo conste por escrito) fijados en la Convenio de Ginebra y en la Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras (Convención de Nueva York) de 1958, respectivamente. A saber, la Ley de aplicación al fondo del Convenio arbitral será por el siguiente orden de preferencia (art. VI.2 del Convenio de Ginebra):

- a) *La Ley a que hayan sometido las partes el acuerdo o compromiso arbitral.*
- b) *La Ley del país donde deba dictarse laudo.*
- c) *La Ley aplicable en virtud de las reglas de conflicto del Tribunal estatal concededor del asunto.*

El Tribunal ante el cual se hubiere promovido el asunto podrá denegar el reconocimiento del acuerdo o compromiso arbitral si, conforme a la lex fori, la controversia no es por su objeto materia susceptible de arreglo mediante arbitraje.

Prevalece la voluntad de las partes en cuanto a la Ley aplicable al procedimiento arbitral, según se desprende del art. V.1d) de la Convención de Nueva York, o en su defecto la Ley del Estado en que se haya efectuado el arbitraje, expresado a continuación:

Sólo se podrá denegar el reconocimiento y la ejecución de la sentencia, a instancia de la parte contra la cual es invocada, si esta parte prueba ante la Autoridad competente del país en que se pide el reconocimiento y la ejecución:

- d) *Que la constitución del Tribunal arbitral o el procedimiento arbitral no se han ajustado al acuerdo celebrado entre las partes o, en defecto de tal acuerdo, que la constitución del Tribunal arbitral o el procedimiento arbitral no se han ajustado a la Ley del país donde se ha efectuado el arbitraje;*

De igual modo, en cuanto a la Ley aplicable al fondo del asunto, el Convenio de Ginebra en su art. VII.1 estima que *las partes podrán según su libre criterio determinar de común acuerdo la Ley que los árbitros habrán de aplicar al fondo de la controversia. Si no existiere indicación por las partes en lo concerniente al Derecho aplicable, los árbitros aplicarán la Ley procedente de conformidad con la regla de conflicto que los árbitros estimaren apropiada en el caso en cuestión. En ambos casos, los árbitros tendrán en cuenta las estipulaciones del contrato y los usos mercantiles.*

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El recurso de anulación del laudo arbitral se regula en el art. IX (*Declaración de nula de la sentencia arbitral*) del Convenio de Ginebra, en virtud del cual, *la anulación en uno de los Estados contratantes de un laudo arbitral constituirá causa de denegación en lo referente al reconocimiento o ejecución de dicho laudo en otro Estado contratante, sólo en el caso de que tal anulación se hubiere llevado a efecto en aquel Estado en el cual o conforme a cuya ley fue pronunciado el fallo arbitral y ello por una de las siguientes razones:*

a) *Incapacidad de obrar, o invalidez del acuerdo con arreglo a la Ley a la cual lo sometieron las partes o, conforme a la Ley del país en donde se dictó el laudo;*

b) *La parte que pide la anulación del laudo no había sido informada debidamente sobre el nombramiento del árbitro o sobre el desarrollo del procedimiento arbitral, o le había sido imposible, por cualquier otra causa, hacer valer sus alegaciones o recursos;*

c) *Anomalías o irregularidades dado que el laudo se refiere a una controversia no prevista en el compromiso arbitral o no incluida dentro de lo establecido en la cláusula compromisoria, o contiene decisiones sobre materias que sobrepasen los términos del compromiso arbitral o de la cláusula compromisoria, entendiéndose, empero, que si las resoluciones del laudo que versen sobre cuestiones sometidas al arbitraje, puedan ser separadas o disociadas de aquellas otras resoluciones concernientes a materias no sometidas al arbitraje, las primeras podrán no ser anuladas; o*

d) *Anomalías o irregularidades debidas a que la constitución o composición del Tribunal de árbitros o el procedimiento arbitral no se ha ajustado al acuerdo o compromiso entre las partes o, no habiendo existido tal acuerdo o compromiso, a lo establecido en el artículo IV del presente Convenio.*

Esta disposición modula el art. V.1.e) de la Convención de Nueva York negando cuando, se solicite a instancia de la parte interesada, el reconocimiento y la ejecución de la sentencia ante la Autoridad competente del país donde se solicite, una vez haya sido anulada o suspendida por una Autoridad competente del país en que, o conforme a cuya Ley, haya sido dictada la sentencia. El art. 41 de la Ley de Arbitraje española introduce la contravención del Orden Público y la no arbitrabilidad de la controversia, como requisitos extraordinarios respecto a lo dispuesto en la Convención de Nueva York, en similares términos.

El art. 1023 del Código de Procedimiento Civil luxemburgués se expresa en términos similares, y añade como motivos la vulneración de los derechos de defensa, la no motivación de la sentencia arbitral, o que la sentencia contenga disposiciones contradictorias, sea obtenida mediante fraude, se base en una prueba declarada falsa por una decisión judicial irrevocable, o aparezcan nuevos elementos de relevancia para la parte perjudicada por el fallo tras ser dictada. Los tres últimos motivos mencionados, de acuerdo con el art. 1024 de dicho Código, no quedan sujetos a la pena de caducidad por no haberse propuesto en un procedimiento único, ya que no podrán conocerse hasta más tarde.

Para que la sentencia arbitral sea anulable, es necesario que la parte interesada invoque los siguientes motivos: que no exista un acuerdo válido de arbitraje, que el Tribunal arbitral se haya excedido en sus poderes o atribuciones, y que la sentencia sea emitida por un Tribunal constituido de forma irregular. A *sensu* contrario, el resto de motivos serán analizados de oficio por el Tribunal arbitral.

El reconocimiento o la ejecución del laudo arbitral dictado en otro Estado, se rige por la Convención de Nueva York, que tiene un carácter *erga omnes*, y es de aplicación tanto en España como en Luxemburgo, en todos aquellos litigios entre personas físicas o jurídicas,

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

con independencia del carácter civil o comercial del litigio. El art. V.1 contiene los motivos que ha de probar la parte interesada para la denegación del reconocimiento o la ejecución, similares al art. IX de la Convención de Nueva York, aceptándose también que la sentencia *no sea aún obligatoria para las partes o haya sido anulada o suspendida por una Autoridad competente del país en que, o conforme a cuya Ley, haya sido dictada esa sentencia.*

El art. V.2 dispone que es también motivo de denegación del *reconocimiento y la ejecución de una sentencia arbitral si la Autoridad competente del país en que se pide el reconocimiento y la ejecución, comprueba:*

- a) Que, según la Ley de ese país, el objeto de la diferencia no es susceptible de solución por vía de arbitraje; o*
- b) Que el reconocimiento o la ejecución de la sentencia serían contrarios al Orden Público de ese país.*

También será admitido el reconocimiento o la ejecución por medio de una norma más favorable, ya que *las disposiciones de la presente Convención no afectarán la validez de los acuerdos multilaterales o bilaterales relativos al reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales concertados por los Estados Contratantes ni privarán a ninguna de las partes interesadas de cualquier derecho que pudiera tener a hacer valer una sentencia arbitral en la forma y medida admitidas por la legislación o los tratados del país donde dicha sentencia se invoque.*

El art. 46.2 de la Ley de Arbitraje española realiza una remisión expresa a la Convención de Nueva York, mientras que el art. 1028-2 del Código de Procedimiento Civil luxemburgués realiza una remisión tácita, al establecer que *sin perjuicio de lo dispuesto en los convenios internacionales, el juez niega la aplicación:*

- 1° Si la sentencia aún puede ser impugnada ante árbitros y si los árbitros no han ordenado la ejecución provisional a pesar de la apelación;*
- 2° Si el laudo o en su aplicación es contraria al orden público o si la controversia no era susceptible de solución por vía de arbitraje;*
- 3° Si se determina que hay motivos de anulación previstas en el artículo 1023, N° 3 a 12.*

5.6. Conclusiones sobre la política comunitaria en el transporte marítimo

¿Existe colisión entre la política comunitaria y el control por el Estado rector del puerto?

Hoy día no es así, gracias a los paquetes de medidas de seguridad marítima, las Directivas 95/21/EC, 106/2001/CE, y el Reglamento 1406/2002, lográndose la armonización, asistencia, y supervisión por parte de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA). Nacida en 2002 a raíz del derrame del petrolero *Erika* en 1999, presidió el grupo de trabajo del Paris MoU sobre el NRI. Es la encargada de garantizar el cumplimiento de la legislación comunitaria realizando visitas de inspección y asistencia a los Estados miembros, publicar y actualizar la lista negra de la UE, y apoyar técnicamente a la Comisión Europea, además de unificar y armonizar los procedimientos y criterios de inspección e información.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

munitarias tras la sucesión de desastres ecológicos (y en particular, los siniestros del buque *Erika* en aguas francesas y del buque *Prestige*³⁸⁰ en las costas gallegas) se ha traducido en toda una *batería* de medidas y propuestas legislativas cuya operatividad futura como eficaz mecanismo de prevención y, en su caso, como instrumento o vía indemnizatoria frente a los daños ecológicos y sus consecuencias económicas debe ser evaluada y objeto de una prospección jurídica detallada, para analizar la dificultad técnica que conlleva su materialización normativa.

Comprobamos que es obligado realizar una cuidadosa selección de la norma o normas aplicables, al confluir sobre el mismo, como mínimo, tres grandes bloques normativos: la legislación nacional, la normativa convencional internacional y por último las reglas de Derecho Comunitario.

La existencia, a su vez, de Convenios Internacionales sucesivos sobre una misma materia (por ejemplo, en el ámbito de la limitación de responsabilidad) y la estrecha interrelación entre Convenios complica un poco más el análisis de la determinación subjetiva y objetiva de la responsabilidad por contaminación de hidrocarburos.

En el ámbito comunitario, tras la tragedia del petrolero *Erika*, la UE decidió adoptar medidas adicionales de prevención frente a la contaminación marina por hidrocarburos, el *paquete de medidas de seguridad marítima Erika I*, mediante la introducción de la Directiva 105/2001/CE, que ya reforzó los requisitos para la autorización, sanción y control de su actuación, introduciendo como precedente, que pudieran incurrir en *responsabilidad civil*.

El Parlamento Europeo, mediante Resolución de fecha 21 de noviembre de 2002³⁸¹, solicitó ya al Consejo y a los Estados miembros acelerar la aplicación de las medidas adoptadas en el marco de los paquetes *Erika I* (introducción del doble casco, normas para los buques que hacen escala en los puertos de la Comunidad y normativa de las Sociedades de Clasificación) y *Erika II* (sistema de seguimiento, inspección e información y Agencia Europea de Seguridad Marítima), propuestos por la *Comisión*.

Se planteó asimismo la oportunidad de desarrollar todas las potencialidades que los textos internacionales ya en vigor presentan; así, y dentro de las 200 millas que delimitan la Zona Económica Exclusiva, la CNUDMAR autoriza a intervenir a los países ribereños en casos como el presente, de forma anticipada y preventiva, al prever (entre otros, en los artículos 204 y ss.) la posibilidad de medidas de vigilancia, evaluación ambiental, y todas aquéllas necesarias para prevenir, reducir y controlar esa contaminación marina, más allá del mar territorial, siempre que guarden proporción con el daño real o potencial y a fin de proteger sus costas o intereses conexos, incluida la pesca.

El ejemplo comparado de la legislación estadounidense³⁸² es revelador: la denominada *Oil Pollution Act de 1990* consagró la responsabilidad civil ilimitada del armador por los de-

³⁸⁰ En este marco de reflexión, vid. ARROYO MARTÍNEZ, I., *Problemas jurídicos relativos a la Seguridad de la Navegación marítima (Referencia especial al Prestige)*, *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XX, 2003, págs. 23-62.

³⁸¹ P5_TA_PROV/2002/0575.

³⁸² WISWALL F.L. *United States Domestic Law and International Conventions: the few lights and the many shadows*, *Il Diritto Marittimo*, 1999-I, págs. 240-251.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

rrames, la obligatoriedad del doble casco para los buques que recalen en sus puertos y la prohibición del paso de buques monocascos a 50 millas de sus costas, junto a la exigencia de tener dispuestos planes de contingencia de limpieza. El resultado de estas medidas normativas es contundente, ya que no se ha registrado ningún incidente de gravedad desde su adopción.

La materialización de medidas unilaterales (estatales o de la propia Unión Europea) en esta dirección podría tal vez frenar la grave secuencia de siniestros como el del *Prestige* y garantizar un necesario equilibrio entre el desarrollo del tráfico marítimo intra y extracomunitario. El objetivo normativo final es alcanzar una estructura europea de seguridad marítima, contar con un *corpus legislativo* propio de la UE, una estrategia propia en este sector³⁸³. El interrogante, todavía irresuelto, es determinar cuál ha de entenderse como la solución más idónea para evitar una atomización de soluciones (internacionales y Comunitarias) no siempre fácilmente compatibles, atendiendo al conjunto de intereses públicos y privados en presencia.

Frente a la repetición de tales catástrofes marítimas, la respuesta tanto en términos de prevención como de sanción debe necesariamente coordinarse a nivel internacional y europeo. Aunque no existe el riesgo cero en materia de transporte marítimo, las instituciones europeas estiman necesario que diversas disposiciones sean rápidamente aplicadas o creadas, de cara a prevenir los riesgos del transporte marítimo de sustancias nocivas o peligrosas, tales como hidrocarburos y derivados.

De hecho, las medidas de los paquetes *Erika I* y *Erika II* tenían como objetivo colmar las lagunas más graves de la legislación Comunitaria en materia de seguridad marítima. Corresponde en primer lugar a los Estados europeos dotarse de los medios para aplicar lo más rápidamente posible esta legislación, transponiéndola al Derecho nacional y completarla con nuevas medidas, reforzando el control de los navíos por parte de la autoridad gubernativa competente de la que dependa el puerto.

En cuanto a la retirada progresiva de los petroleros monocasco, la OMI decidió en su reunión del 5 de diciembre de 2003 introducir un régimen, similar al adoptado por la UE el 21 de octubre de 2003, al acordarse la prohibición del transporte de crudo pesado mediante petroleros monocasco desde el 5 de abril de 2005 y prohibir la navegación de buques monocasco en aguas internacionales desde el 2010.

Se estudia igualmente a nivel Comunitario la posibilidad de promover la elaboración de *un programa ambicioso de construcción de petroleros con seguridad mejorada*, y avanzar en materia de vigilancia del tráfico marítimo e instaurar un mecanismo de autorización previo para el acceso a las aguas europeas. Conforme a esta reciente orientación de las instituciones europeas el transporte de mercancías peligrosas por mar debería estar regulado exhaustivamente, incluso limitado *en la zona económica exclusiva*, mediante la instauración de trayectos específicos, y debería igualmente procederse a una delimitación e identificación de puertos o bahías de refugio para buques en dificultades.

Cada país marítimo de la Unión europea está obligado a *prever lugares de acogida de*

³⁸³ En línea con lo defendido en el Informe de la Comisión para el Consejo Europeo de Biarritz, presentado el 27 de septiembre de 2000 (*COM/2000/603 final*).

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

los buques en dificultades, ya que es la única forma de recuperar los hidrocarburos, afectando el mínimo de costa, y habrá que realizar un inventario de ensenadas, puertos y bahías, teniendo en cuenta sus características físicas, económicas, ecológicas o turísticas, entre otras. Se trata de opciones políticamente difíciles, pero indispensables, que requerirán la clarificación de las responsabilidades jurídicas y financieras.

De esta forma, se considera que los Estados miembros deben estar obligados a acoger a los buques en peligro y se propone la creación de un sistema obligatorio de acogida de los buques en peligro en puertos de refugio o zonas protegidas en todos los Estados miembros costeros, propuesta que habrá de ir acompañada de un sistema obligatorio de indemnización por los eventuales daños resultantes.

Se reitera así la necesidad de proceder al refuerzo de la seguridad marítima a escala europea, forzar la rápida e íntegra aplicación de la normativa ya aprobada, y reglamentar *ex novo* la acogida de los buques en peligro, previendo la fijación de pautas indemnizatorias que se concederán a los lugares de refugio, e incluso fijar un régimen de responsabilidad financiera para los puertos que no permitan el acceso a los buques en dificultades.

Pero toda decisión no suficientemente meditada permite aflorar ciertas contradicciones internas: así, la propia Comisión Europea ha manifestado ya su preocupación por la decisión adoptada por varios Estados miembros de expulsar esos buques de la zona de 200 millas, y teme que, a raíz de dicha decisión, éstos se vean obligados a navegar a demasiada distancia de la costa, lo que puede suponer a su vez un grave riesgo para el medio ambiente marino en caso de que el buque se encuentre en peligro.

En todo caso, y pese a tal voluntarista orientación, la Resolución del Parlamento Europeo de 19 de diciembre de 2002³⁸⁴ reconoce que la UE sólo dispone de un poder limitado para controlar a los buques en tránsito por sus aguas, y pide al Consejo que tome medidas rápidas a fin de conceder a la Comisión el mandato necesario para negociar en nombre de los 15 Estados miembros en el seno de la OMI, prestando una atención particular a la fijación de normas más estrictas sobre el control del Estado del puerto en terceros países, el desarrollo de un procedimiento de auditoría del Estado de pabellón destinado a luchar contra los pabellones de conveniencia y la aplicación adecuada de rutas y practicaje marítimos obligatorios, así como la restricción del transporte en las zonas marítimas calificadas como particularmente sensibles.

A su vez, y atendiendo a la lentitud del proceso de toma de decisiones en el marco de la OMI, pide simultáneamente a la Comisión que entable negociaciones bilaterales con los principales terceros países con objeto de mejorar la seguridad de los buques en tránsito por aguas comunitarias.

Por otra parte, desde las instituciones Comunitarias se subraya que los procedimientos de indemnización³⁸⁵ deberán *tener en cuenta el conjunto de los daños inmediatos y ulteriores* para cubrir las repercusiones económicas tales como las pérdidas de explotación de las acti-

³⁸⁴ P5_TA_PROV-2002/0629.

³⁸⁵ Sobre el particular, vid. STEFANIUK D. *La prévention des marées noires et leur indemnisation. Aspects de droit international et européen*, *Journal du droit International*, 2003-IV, págs.1013-1095.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

vidades que dependen directamente o indirectamente del mar (pesca, marisqueo, turismo,...) en una perspectiva de crisis de larga duración. También habrá que evaluar el perjuicio ecológico para permitir una indemnización que asegure la cobertura integral del coste de reparación del medio natural. Por último, se está analizando la instauración de un fondo de compensación Comunitario.

De hecho, la anteriormente citada Resolución del Parlamento Europeo de fecha 21 de noviembre de 2002³⁸⁶ instaba ya al Consejo y a los Estados miembros a que apliquen de forma inmediata la propuesta de la Comisión de creación de dicho Fondo europeo de compensación complementaria de mil millones de euros para los daños causados por la contaminación, y considera que, como asunto de relativa urgencia, los sistemas de responsabilidad, indemnización y seguros en el ámbito de la contaminación marina por hidrocarburos deben ser enteramente revisados y mejorados, tanto a nivel de la UE como de la OMI, a fin de establecer una separación de responsabilidades mucho más clara entre los diferentes participantes en la cadena de transporte.

La citada Resolución subraya que el principio de *quien contamina paga*, consagrado en el Tratado de la Unión Europea, debe aplicarse plenamente en lo que respecta a la reparación de los daños causados al medio ambiente a corto y a largo plazo, y asimismo en lo referente a la compensación rápida de los daños sufridos por las poblaciones que viven de los oficios del mar y el turismo. Si creamos este subsistema intracomunitario de responsabilidad, ¿cómo hacer posible la coordinación de éste con el vigente a nivel internacional, y cómo mantener la competitividad de la industria vinculada a este sector?

Debe tenerse presente que la Resolución del Parlamento Europeo de 23 de septiembre de 2003 sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petróleo Prestige³⁸⁷, muestra su apoyo a la decisión de la OMI, adoptada en la sesión del 16 de mayo de 2003, relativa a la constitución de un Fondo complementario de indemnización de incidentes de contaminación por el petróleo, y considera que la prioridad ha de ser reglamentar de forma adecuada la acogida de buques en peligro y la disponibilidad y accesibilidad de lugares y puertos seguros.

En la misma Resolución se propone que la Comisión valide las medidas fiscales que están adoptando ya algunos Estados miembros para fomentar el retorno a los *pabellones europeos*, así como la creación de un Registro europeo de buques, e insta a que por encima del Estado del pabellón que enarbola el buque y el Estado ribereño afectado se elaboren en la UE orientaciones claras en materia de ejecución de investigaciones independientes sobre los accidentes e incidentes ocurridos en el mar, a través de un organismo de investigación independiente a nivel europeo.

Junto a ello, y con el objetivo de reforzar la seguridad marítima a escala mundial se pide a los Estados miembros que dispongan la adhesión de la UE a la OMI, y otorguen a la Comisión un mandato para que pueda negociar con la OMI en nombre de la UE, centrando los próximos esfuerzos normativos en conseguir en la OMI acuerdos que prevean la eliminación progresiva en todo el mundo de los buques monocasco (modificando el Convenio MARPOL)

³⁸⁶ P5_TA_PROV/2002/0575.

³⁸⁷ P5_TA_PROV/2003/0400.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

y alcanzar un acuerdo en el seno de la OMI sobre un Convenio internacional sobre lugares de refugio, así como modificar en el seno de la OMI la normativa internacional sobre indemnización y responsabilidad, y en caso de no tener éxito esa iniciativa, presentar una propuesta sobre un sistema de indemnización y responsabilidad para la UE ampliada.

Por último, acoge favorablemente la decisión de la OMI de ampliar a un máximo de 1000 millones de euros de indemnización por siniestro el límite del Fondo Internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, y pide a los Estados que ratifiquen lo antes posible el Protocolo pertinente, instando paralelamente a la UE a que acuerde rápidamente la elevación del límite máximo del seguro de la cadena de los operadores del transporte marítimo. Entiende por tanto que seguir el modelo *americano* y la experiencia legislativa de EEUU es efectivo, pero sin duda tendría como consecuencia la necesidad de lograr un consenso internacional para cambiar las normas vigentes en la OMI.

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, en especial penales, para las infracciones contempla que las descargas que incumplan la legislación Comunitaria constituirán una infracción penal y motivarán la aplicación de sanciones de tal índole si los responsables son declarados culpables por haber actuado de forma deliberada o negligente.

Se contempla de manera expresa que será acreedora de sanción, incluso de carácter penal, si procede, toda persona, (es decir, no sólo el armador, sino también el propietario de la carga, los responsables de la sociedad de clasificación o cualquier otra persona involucrada) a la que un tribunal declare responsable, previéndose penas privativas de libertad de 5 a 10 años de prisión y medidas como el embargo del buque, así como la atribución/reparto competencial en caso de que varios Estados se vean afectados. El debate técnico latente se centra ahora en la base jurídica sobre la que asentar tales medidas: o la competencia Comunitaria en materia de transportes o la correspondiente al ámbito de la cooperación judicial.

La mejora de la seguridad en el transporte se recoge explícitamente en el antiguo art. 71.1.c, lo que reafirma la especial importancia de la seguridad en el transporte como otro componente específico de la Política Europea de Transportes, por lo que las medidas adoptadas tras dichos accidentes han servido de revulsivo para aumentar dicha seguridad, proteger el Medio Ambiente, y dar solución a las preocupaciones de los ciudadanos europeos. El antiguo art. 71.1.d amplía los poderes de la UE en materia de transportes para crear nueva legislación al respecto, pero siempre limitados por los principios de concesión³⁸⁸, de subsidiariedad³⁸⁹, y de proporcionalidad³⁹⁰.

La Directiva 2009/16/CE del Estado rector del puerto, desarrolla un nuevo sistema de información, por encargo de los Estados miembros y de los Estados miembros del Paris MoU (que también incluye Croacia, Islandia, Noruega, Rusia y Canadá).

³⁸⁸ Antiguo art. 5 del TEU, y arts. 5.1 y 7.1 del TCE.

³⁸⁹ Antiguo art. 5.2 del TCE.

³⁹⁰ Antiguo art. 5.3 del TCE.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Fue implementado durante el año 2010, coincidiendo con el NRI de 2011. Conocido como THETIS, tomará información de *SafeSeaNet*, de las bases de datos de las Sociedades de Clasificación aceptadas por la U.E., y los sistemas nacionales de información, priorizando así los buques a inspeccionar, e informará vía página *web* de los resultados.

¿Qué medidas ha tomado la UE para potenciar el transporte marítimo intracomunitario y descongestionar el transporte terrestre?

La respuesta es el *Short Sea Shipping (SSS)*. En una Comunicación de la *Comisión para el fomento del transporte marítimo de corta distancia*, en 2004, se estableció un marco legal de ayudas para fomentar el concepto de autopistas del mar, que se constituyen como un eje prioritario de desarrollo, que deben estar puestas en marcha desde este año.

Posteriormente fue aprobado el Reglamento 1692/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se estableció el programa Marco Polo II para la concesión de ayuda financiera y mejorar así el comportamiento medioambiental del sistema de transporte de mercancías (Marco Polo II), derogándose el Reglamento (CE) nº 1382/2003.

El SSS en España se caracteriza por el monopolio de servicios de acarreo así como de servicios portuarios, la carencia de terminales portuarias especializadas, la rigidez de la oferta, y las conexiones ferroviarias deficientes con los puertos. Otra desventaja supone la necesidad de mejora de las carreteras, la presión social de los empleados en el sector del transporte por carretera, y el poco interés de los cargadores, así como la liberalización del ferrocarril.

Sin embargo, una gran oportunidad es la aplicación del peaje en las carreteras, dada la dificultad de ampliar las autopistas fronterizas por la irregularidad del relieve y las congestiones en las vías centroeuropeas. Existe una voluntad política por parte de la UE, el ahorro económico Tn./Milla desde las 450 millas marinas, las economías de escala, así como el alto potencial de crecimiento existente. La primera autopista del mar fue la de Bilbao-Zeebrugge de 2007, seguida por la de Santander-Poole ese mismo año.

¿Cómo afecta al Gran Ducado de Luxemburgo la normativa europea sobre la navegación por aguas interiores y costeras?

Ésta se encuentra abierta tanto a nivel nacional como internacional. El Estado miembro donde el buque está registrado es el encargado de expedir la licencia correspondiente. Las normas que reúnen los requisitos para ser capitán de las embarcaciones que transitan a través de dichas aguas, fueron recíprocamente reconocidas por los Estados miembros en 1998³⁹¹, así como las principales disposiciones legales del país de operación que rige asun-

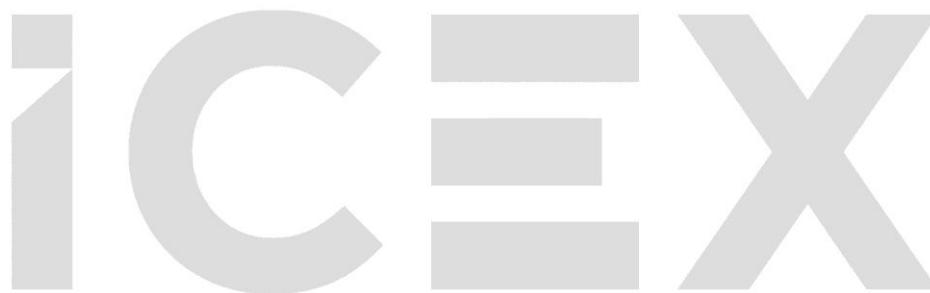
³⁹¹ Directiva 96/50/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la armonización de los requisitos de obtención de los títulos nacionales de patrón de embarcaciones de navegación interior para el transporte de mercancías y pasajeros en la Comunidad. Diario Oficial L 235 de 17 de septiembre de 1996. Modificada por el Reglamento nº 1882/2003/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de septiembre de 2003 sobre la adaptación a la Decisión 1999/468/CE del Consejo de las disposiciones relativas a los comités que asisten a la Comisión en el ejercicio de sus competencias de ejecución previstas en los actos sujetos al procedimiento establecido en el artículo 251 del TCE.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

tos tales como los requisitos técnicos relativos a las cargas o las horas de descanso³⁹². Por ende, se produjo una progresiva aproximación de las legislaciones nacionales de los Estados miembros³⁹³ y un adecuado sistema de provisión de información³⁹⁴.

En lo que afecta al Gran Ducado de Luxemburgo, el Benelux y Francia derogaron el sistema de flete por rotación que completaba el mercado único en cuanto al transporte por vías marítimas interiores, pasando a ser libre tanto el flete como el precio que podía ser negociado libremente³⁹⁵, fomentando el mismo³⁹⁶ cuyo exponente es el programa *NAIADES (Navigation Intérieure: Actions et Développement en Europe)*³⁹⁷.

El Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por vías navegables interiores (*Accord Européen Relatif au Transport International Des Marchandises Dangereuses Par Voies de Navigation Intérieures* en francés o ADN) pasó a formar parte del Derecho Comunitario el 25 de mayo de 2000, para promover las rutas internacionales por vías navegables, proveer de mayor seguridad el tránsito de estas mercancías, y proteger el Medio Ambiente.



³⁹² Directiva 2009/100/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009, relativa al reconocimiento recíproco de los certificados de navegación expedidos para los barcos de la navegación interior, que deroga la Directiva 76/135/CEE del Consejo, de 20 de enero de 1976, relativa al reconocimiento recíproco de los certificados de navegación expedidos para los barcos de la navegación interior.

³⁹³ Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de transporte en buque de mercancías peligrosas por vía navegable del 24 de noviembre de 1999. Propuesta COM (97) 367 final, DOCE C 267, págs. 96 y ss., modificada por la Propuesta COM (1999) 563 final, DOCE C 150 E, pág. 34.

³⁹⁴ Reglamento n° 415/2007/CE de la Comisión, de 13 de marzo de 2007, relativo a las especificaciones técnicas de los sistemas de seguimiento y ubicación de los buques con arreglo al art. 5 de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad.

³⁹⁵ Directiva 96/75/CE del Consejo de 19 de noviembre de 1996 relativa a los sistemas de fletamentos y de fijación de precios en el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad.

³⁹⁶ Reglamento n° 718/1999/CE del Consejo, de 29 de marzo de 1999, relativo a una política de capacidad de las flotas comunitarias de navegación interior para fomentar el transporte por vía navegable.

³⁹⁷ Programa que se desarrolla en el período 2006-2013 que pretende lograr una política global de transporte por vías navegables, cuyos cinco ejes son los mercados, la flota, el empleo y las cualificaciones, la imagen y la infraestructura existente, introducido mediante la Comunicación de la Comisión, de 17 de enero de 2006, sobre el fomento del transporte por vías navegables, COM (2006) 6 final.

VI.

CONCLUSIONES FINALES

El Registro Marítimo luxemburgués ofrece un atractivo indudable para todos aquellos armadores o compañías navieras que deseen registrar su buque en un pabellón que garantiza una excelencia y calidad que lo convierten en uno de los más competitivos a nivel mundial. Su alto grado de especialización, y las funciones estatutarias descritas por la Ley Marítima de 1990 y asumidas por el Comisariado de Asuntos Marítimos, que cuenta con un personal reducido, capaz de garantizar una atención personal y eficiente.

La Autoridad y el rendimiento de la Administración marítima del Gran Ducado son sus atributos fundamentales, regido por un sistema de gestión de calidad. En un entorno internacional competitivo, la calidad del trabajo y el rendimiento del equipo son la única manera de mantenerse en el negocio.

En 2004, el Comisariado de Asuntos Marítimos fue transferido al Ministerio de Economía y Comercio Exterior de Luxemburgo. En este contexto, se han desarrollado sinergias entre los diferentes actores de los sectores financieros y de seguros y el sector transporte. Estos esfuerzos han dado lugar a la creación de una logística de Luxemburgo y una visible representación de la industria marítima luxemburguesa en el contexto internacional, superando barreras más allá de sus límites geográficos.

Al hilo de lo descrito, las anteriores reflexiones han pretendido poner de manifiesto los problemas específicos que plantea la puesta en marcha de esta nueva política o estrategia de las instituciones Europeas, vinculada a la seguridad marítima. El objetivo final perseguido es alcanzar la máxima eficiencia en la lucha preventiva y sancionadora frente a la contaminación marítima, pero tal loable ratio no debe generar un desequilibrio entre los ámbitos de Derecho público y privado que se entremezclan e interaccionan, y se aprecia la concurrencia de diversos bloques normativos que compiten entre sí, dando como resultado un sector jurídicamente fragmentado.

En cuanto al Derecho privado, todavía existen normas divergentes en relación con los acuerdos sobre Derecho de transporte y sobre los presupuestos y límites delimitadores de las responsabilidades en los respectivos Estados miembros de la Unión y los terceros países. Las iniciativas recientes adoptadas en este ámbito han dado lugar a Convenios internacionales que deberían ser ratificados e incorporados así a los ordenamientos jurídicos nacionales.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

La ausencia de regímenes uniformes en los ámbitos del Derecho público y privado se traduce en una situación de ambigüedad e inseguridad jurídica para las partes afectadas (transportista, cargador y asegurador, entre otros) en un ramo de la economía predominantemente internacional. Por ello, los instrumentos jurídicos con los que puede lograrse la deseada armonización y unificación son la integración de los regímenes existentes, el reconocimiento mutuo de la normativa relacionada con los mismos por lo que se refiere a los aspectos de Derecho público, e igualmente la elaboración y ratificación de Convenios internacionales en cuanto a los aspectos de Derecho privado.

Es clave y posee enorme importancia lograr que todo este estratégico sector quede regido por una normativa armonizada y uniforme, y para ello es preciso, en definitiva, un equilibrio entre el deseado logro de los objetivos políticos a nivel europeo, evitar la aprobación de nuevas legislaciones internas o nacionales y coordinar toda medida en el plano internacional y en el Comunitario, para poder así cerrar el eslabón que falta en la cadena de medidas destinadas a frenar la contaminación marítima.

Las Organizaciones Internacionales son un reflejo del constante cambio en la estructura política, económica y social de las diferentes naciones. La industria del transporte marítimo no es ajena a ello, y los esfuerzos unificadores y codificadores de los diferentes asuntos marítimos se ven afectados por su regulación en constante evolución.

No existe un órgano legislativo común, pero la OMI tiende a ser el protagonista en la escena internacional. Tampoco contamos con un órgano judicial que obligue a aceptar sus Convenciones o Recomendaciones, pero los Estados al ratificarlas o acatarlas cumple voluntariamente con este papel. Es criticable la preeminencia que tienen las Administraciones marítimas de Registro abierto a nivel presupuestario y de dirección política frente a las de Registros nacionales tradicionales.

Los Convenios internacionales más relevantes de la OMI son el SOLAS 74, MARPOL 73/78, STCW, *ISM Code*, LL 66/88, etc. y son complementados por el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT.

Destacan los esfuerzos unificadores de Organizaciones Internacionales no gubernamentales como el CMI en materia normativa, y la BIMCO en materia contractual.

UNCITRAL, que sí es una Organización Internacional gubernamental, ha continuado con el espíritu unificador del CMI respecto al Comercio marítimo internacional, alumbrado las Reglas de Hamburgo y las Reglas de Rotterdam, desde aquéllas Reglas de la Haya-Visby de 1924.

El Estado de abanderamiento de los buques no puede ser óbice a la labor de inspección por parte del Estado rector del puerto, y el Nuevo Régimen de Inspección del Paris MoU de 2011 va más allá, e instaurará un control completo de los que hagan escala en todos los puertos y fondeaderos. Lo acompañará la nueva Directiva comunitaria del Estado rector del puerto y su férreo control sobre las Sociedades de Clasificación. Hasta ahora contamos con las listas negras, grises y blancas, que se ceban especialmente con ciertas banderas de conveniencia, aunque otras sean modélicas y ejemplificativas. Las Sociedades de Clasificación cuando actúan en nombre de los Estados cargan con esa responsabilidad, y como hemos visto pueden llegar a ser civil y administrativamente responsables.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

El FIDAC es dirigido en último término, y los Estados ribereños son dependientes, de los intereses de las petroleras de los países importadores. El CLIO y su inconclusa liberalización debido a reservas, y el Código de Conducta de las Conferencias de línea regular de la UNCTAD son un reflejo de coaliciones, como la del Grupo de los 77, que hoy día ya no es sostenible por las amplias diferencias de sus miembros.

La malograda pretensión del GATS para la multilateralización de los tráficos colisiona con la bilateralización establecida por el Código de Conducta de la UNCTAD. La UE ve en el *Short Sea Shipping* y las autopistas del mar una forma de salvar este escollo, y la imperatividad del Derecho comunitario avalan programas como Marco Polo II.

En España, los foros básicos de discusión de los asuntos marítimos son la Dirección General de la Marina Mercante, integrada en el Ministerio de Fomento, y sus Subdirecciones Generales en cuanto a relaciones jurídicas y comunicación a nivel internacional.

ICEEX

VII. BIBLIOGRAFÍA

7.1 Fuentes digitales de información

www.imd.org/research/centers/wcc (*IMD World Competitiveness Center*, 2011)

www.statistiques.public.lu (STATEC, Servicio Nacional de Estadísticas del Gran Ducado de Luxemburgo)

www.luxembourgforbusiness.lu

www.luxembourgforfinance.lu

www.maritime.lu

www.clusterforlogistics.lu

www.epp.eurostat.ec.europa.eu (EUROSTAT)

www.parismou.org

www.imo.org

www.uncitral.org

www.ilo.org

7.2 Monografías

ABRAHAMSSON, Thomas. Miembro del Comité Económico y Social Europeo. *Conferencia sobre Empleo Marítimo y Competitividad*. 27 de junio de 2012. Edificio Berlaymont de la Comisión Europea. Bruselas.

ÁLVAREZ RUBIO, J. J. *Los Foros de competencia judicial internacional en materia marítima*. Bilbao, 1994.

Anuario de la Comisión de Derecho Internacional. Vol. II. Documentos correspondientes al 8º período de sesiones, incluso el informe de la Comisión de la Asamblea General de Naciones Unidas. A/CN.4/Serie A/1956/Add I. Nueva York, 1957.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio. *Reflexiones en torno a la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante*. Anuario de Derecho Marítimo, volumen XI, 1994.

ARROYO MARTÍNEZ, I. *Legislación marítima y fuentes complementarias*, Cuarta edición. Editorial TECNOS. Madrid, 2009.

ARROYO MARTÍNEZ, I. *El Derecho Marítimo. Derecho especial o Derecho de la especialización*, Anuario Derecho Marítimo, vol. XIII, 1996, pp.17-37.

ARROYO MARTÍNEZ, I., *Problemas jurídicos relativos a la Seguridad de la Navegación marítima (Referencia especial al Prestige)*, Anuario de Derecho Marítimo, vol. XX, 2003.

ARROYO MARTÍNEZ, I. *Convenios internacionales marítimos*, vol. I. Barcelona, 1986.

ASARIOTIS, R. *Contracts for the carriage of goods by sea and conflict of laws: Some questions regarding the contracts (applicable law) Act 1990*, *Journal of maritime law and commerce*, 1995, vol. 26, nº 2.

ASÍN CABRERA, M^a A. *La technique des règles spéciales de rattachement dans les Conventions de La Haye de Droit international: répercussions dans le Droit International Privé espagnol, Permeabilité des ordres juridiques. Rapports présentés à l'occasion du colloque-anniversaire de l'Institut Suisse de Droit Comparé*, Zurich, 1992.

ASSONITIS, G. *Les pavillons de libre immatriculation: des Conférences des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)*, *Europ. Trans. Law*, 1991, nº 4.

ASTLE, W. E. *The Clause Paramount. An appreciation of its effect and incorporation in bills of lading and charter-parties in relation to the Hague Rules*, A.A.V.V., *International Cargo carriers' liabilities*, Londres, 1983.

AZKUE MANTEROLA, Jon. *Convenio marítimo 2006. Mucho más que un Convenio para los trabajadores de la mar*. Pág. 39. Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración Nº 82. Madrid, 2009.

BARTOLOMEI DE LA CRUZ, H. y EUZÉBY, A. *L'Organisation internationale du Travail (OIT), Que sais-je?* (Nº 836), Presses Universitaires de France. Paris, 1997.

BERLINGIERI, F. *Uniformité du Droit Maritime. Quelques problèmes*, *Il dir.mar.*, 1992-III.

BRIGGS, A. *The validity of floating choice of law and jurisdiction clauses*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1986.

BORRÁS, A. *La proyección externa de la comunitarización del Derecho Internacional Privado: los datos del problema*, *La Ley*, nº 5611, 13 de septiembre de 2002.

BORRÁS, A. *Derecho Internacional Privado y Tratado de Ámsterdam*, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. LI, 1999-2.

CARLIER, Manuel. Director General - Asociación de Navieros Españoles (ANAVE). *La normativa marítima internacional relativa a la Seguridad y al Medio Ambiente*. Alicante, 5 de octubre de 2004.

CALVO CARAVACA, A. L. *Comentario al Convenio de Bruselas relativo a la competencia judicial y a la ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil*. Madrid, ed. BOE, 1994.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

CALVO CARAVACA, A. L. *El Reglamento Roma I sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales: cuestiones escogidas*. Cuadernos de Derecho Transnacional, Vol. 1, Nº 2, págs. 52-133. Publicada por el Área de Derecho Internacional Privado de la Universidad Carlos III de Madrid. Octubre de 2009.

CARBONE, S.M., *Il contratto sine legge e la Convenzione di Roma del 1980*, R.D.I.P.P., 1983-II.

CASADO ABARQUERO, Marta. *El concepto de domicilio de las personas jurídicas en el Reglamento 44/2001, relativo a la competencia judicial, al reconocimiento y al a ejecución de resoluciones en materia civil y mercantil*. Estudios jurídicos en memoria de José María Lidón. Edición a cargo del Área de Derecho penal. Echano Basaldúa, J.I. (Coord.). Universidad de Deusto. Bilbao, 2002.

CELLE, P. *La Paramount Clause nell'evoluzione della normativa internazionale in tema di polizza di carico*, Il Dir. Mar., 1988-I.

CLAVERO TERNERO, Manuel F. *Novedades recientes en el seguro de P&I. IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*. Pág. 158. Donostia – San Sebastián, 1997.

COLLINS, L. *Essays in International Litigation and the Conflict of laws*, Nueva York, 1994.

CREMADES, B. M. *Convenio de Bruselas y Arbitraje, La Ley*, nº 4752, 11 de marzo de 1999.

DE JUGLART, M. *Droit Commun et Droit maritime*, D.M.F., 1986.

DE LA VILLA DE LA SERNA, Paula. Pág. 397. Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración Nº 82. Madrid, 2009.

DE RAULIN, A. *L'epopée judiciaire de L'Amoco Cadiz*, J.D.I., 1993-I.

DIALLO I. K. *Conflits de lois et conflits de Conventions dans le transport international de marchandises par mer*, D.M.F., 1988.

DÍEZ DE VELASCO Y VALLEJO, M. *Las organizaciones internacionales*. 14.^a edición. Madrid, 2006.

DIENA, G. *Principes du Droit International Privé maritime, Recueil des cours*, tome 51 (1935-I), págs. 405 y ss.

Ease of Doing Business 2012. Banco Mundial y Corporación Financiera Internacional. 2012.

ECHEBARRIA FERNANDEZ, Jonatan. *Horizon 2012 – Los servicios financieros de Luxemburgo*. Oficina Económica y Comercial de España en Bruselas. 2012.

EIZAGUIRRE, José María de (Coordinador): *IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián*, cit., p. 98.

ESKENAZI, N. J. *Forum non conveniens and choice of law in re: The Amoco Cadiz-Oil Spill*, J. Mar. Law and Com., abril de 1993, nº 2.

ESPINOSA CALABUIG, R. *Las cláusulas arbitrales marítimas a la luz de los usos del tráfico internacional*. Revista Electrónica de Estudios Internacionales. Nº 13, junio de 2007.

FERNANDEZ ROZAS, J.C., ARENAS GARCÍA, R, y DE MIGUEL ASENSIO, P. A., *Derecho de los negocios internacionales*, 2^a Edición. Madrid, 2009.

FERNÁNDEZ ROZAS, J. C. *El arbitraje comercial internacional entre la autonomía, la anacionalidad y la Deslocalización*. Revista Española de Derecho Internacional, vol. LVII, 2005.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

FONTAINE, M. E. *Les sinistres de l'Amoco Cádiz et du Tanio. Comparaison de deux expériences*, D. M. F., nº 527, mayo de 1993.

FONTESTAD PORTALÉS, Leticia. *El transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales*. Tesis doctoral dirigida por ROBLES GARZÓN. Facultad de Derecho de la Universidad de Málaga, 2004.

GABALDÓN GARCÍA, J.L., RUIZ SOROA, J.M. *Manual de Derecho de la Navegación marítima*. 3ª edición. Marcial Pons, Barcelona y Madrid, 2006.

GARCÍA VELASCO, I. *Derecho Internacional Privado (Reflexiones Introductorias)*, Salamanca, 1994.

GONZÁLEZ CAMPOS J.D. *Diversification, Spécialisation, Flexibilisation et matérialisation des règles de Droit International Privé. Cours Général, Recueil des cours*, tome 287 (2002), pág.156 y ss.

GRIGERA NAÓN, H.A. *Choice of Law Problems in International Commercial Arbitration*, Tübingen, 1992.

GUZMÁN ZAPATER, Mónica. *Régimen jurídico internacional establecido por el Reglamento CE nº 593/2008 sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I)*. Contratación internacional. Programa Modular en Derecho del Comercio Internacional. UPV/EHU – UNED.

GUARDANS CAMBÓ, I. *Contrato Internacional y Derecho Imperativo extranjero*. Pamplona, 1992.

HERRANZ BALLESTEROS, Mónica. *La competencia judicial internacional: modificación por la autonomía de la voluntad de las partes*. Resolución de controversias en el comercio internacional. Programa Modular en Derecho del Comercio Internacional. UPV/EHU – UNED.

HILL, J. *The law relating to International Commercial Disputes*, Londres, 1994.

HOSTIE, J.F. *Le transport des marchandises en Droit International*, R. des C., 1951-I, t. 78.

HOWARD, M. N. *Floating choice of law clauses*, *Lloyd's Mar. and Commercial Law Quarterly*, 1995.

Informe Anual del Memorandum de Entendimiento de París sobre el control del Estado rector del puerto, del año 2011.

Informe Anual del Memorandum de Entendimiento de Tokio sobre el control del Estado rector del puerto en la región Asia-Pacífico, del año 2011.

Informe sobre *Les Connaissements*, elaborado por la Secretaría de la UNCTAD, Nueva York, 1971.

Informe de actividad del año 2011. Vol. 1. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. Gobierno del G.D. de Luxemburgo. Luxemburgo, 2012.

IRIARTE ANGEL, J. L. *Transporte marítimo internacional de mercancías y terceros Estados*, R. G. L. J., 1990.

JACKSON, D. C. *Enforcement of maritime claims*, Londres, 1995.

JACKSON, D. C. *The Hague-Visby Rules and forum, arbitration and choice of law clauses*, *Lloyd's Mar. and Com. Law*, 1980.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

- JAMBU-MERLIN, R. *L'arbitrage maritime*, AA.VV., *Etudes offertes à Renè Rodière*, Paris, 1981.
- JASIONOWSKI, Dr. Andrzej. Study of the specific damage stability parameters of Ro-Ro passenger vessels according to SOLAS 2009 including water on deck calculation. Project No. EMSA/OP/08/2009. the Ship Stability Research Centre. Naval architecture and Marine Engineering. University of Strathclyde, UK. 2011.
- JUENGER F. K. *Curso al análisis del proceso doctrinal y jurisprudencial*, op.cit., págs. 263 y ss., y págs. 286 y ss.
- Jurisprudencia del Tribunal de Justicia sobre daños y perjuicios en relación con la violación del Derecho de la Unión Europea por los Estados miembros*. Comisión Europea. Bruselas, 2009.
- KARAMITSOS, Fotis. Director de Transporte Marítimo de la Comisión Europea. *The 11th Cadwallader Memorial Lecture – 24 November 2010. Politicians, the European Commission, regulators, and shipping, what is the missing link and the way forward?* Maritime Business Forum. London Shipping Law Centre. Londres, 2010.
- KARAMITSOS, Fotis. Director de Transporte Marítimo de la Comisión Europea. *Conferencia sobre Empleo Marítimo y Competitividad*. 27 de junio de 2012. Edificio Berlaymont de la Comisión Europea. Bruselas.
- KAUFMANN-KOHLER, G. *La clause d'élection de for dans les contrats internationaux*. Frankfurt, 1980.
- KASSIS, A. *Le nouveau Droit Européen des contrats internationaux*. Paris, 1993.
- KAYE, P. *The New Private International Law of contract of the European Community*. Aldershot, 1993, pág. 97.
- KISS, A. *L'affaire de l'Amoco Cadiz: responsabilité pour une catastrophe écologique*, CLUNET, 1985, nº 3.
- LAGARDE, P. *Les limites objectives de la Convention de Rome (conflits de lois, primauté du Droit communautaire, rapports avec les autres Conventions)*, Rev. crit. Dr. Int. Priv., 1993-I.
- LAGARDE, P. *Le nouveau Droit International Privé des contrats après l'entrée en vigueur de la Convention de Rome du 19 juin 1980*, Rev. crit. Dr. Int. Pr., 1991-II.
- LAGARDE P. *Le principe de proximité dans le Droit International Privé contemporain. Cours général de Droit International Privé, Recueil des cours*, t.196 (1986).
- LALIVE P. *Le juge et l'arbitrage: Les problemes spécifiques de l'arbitrage international*. Rev. arb., 1980.
- Le pavillon maritime luxembourgeois*. PIERROT SCHILTZ. Cabinet d'Avocats.
- Les paramètres sociaux au 1^{er} octobre 2012 dans les domaines du Droit du travail et de la Sécurité Sociale*. Memento septiembere de 2012. BDO. Luxemburgo, 2012.
- LI, K.X. *The safety and quality of open registers and a new approach for classifying risky ships*», *Logistics and Transportation Review*. Vol. 35E, nº 2. Junio de 1999.
- Libre circulación de mercancías. Guía para la aplicación de las disposiciones del Tratado que rigen la libre circulación de mercancías*. Elaborado y redactado por la Dirección C, Política re-

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

glamentaria, de la Dirección General de Empresa e Industria de la Comisión Europea. Oficina de Publicaciones de la Unión Europea. Luxemburgo, 2010.

LOPUSKI, J. *Les principales lignes d'évolution du Droit maritime privé: l'influence exercée par la pression des pays en développement*, D.M.F., 1987, pág. 217 y ss.

Luxembourg: An Alternative Location for Shipping Business. Ministerio de Economía y Comercio Exterior. CAM (Administración Marítima). 2011.

LUZZATTO, R. *Metodi di Unificazione del Diritto Marittimo e interpretazione Uniforme, Il Diritto Marittimo*, 1999-I.

MAGRANER MORENO, Francisco J. Universidad de Valencia. *La coordinación de los Convenios para evitar la doble imposición a escala comunitaria: situación actual y perspectivas de futuro*. Crónica Tributaria, nº 137/2010 (págs. 171-197). Instituto de Estudios Fiscales. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Madrid, 2010.

MAMBRILLA RIVERA, Vicente. *La política europea de transportes (Hacia el establecimiento de un Espacio Único Europeo del Transporte)*. Revista de Derecho del Transporte. Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal. Nº9. Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea. 2012.

MANDARAKA – SHEPPARD, Dra. Aleka. *The 10th Cadwallader Memorial Lecture - 1st October 2008. Lawmaking and Implementation in International Shipping: which law do we obey?* Maritime Business Forum. London Shipping Law Centre. Londres, 2008.

MONACO, R. *Les principes régissant la structure et le fonctionnement des organisations internationales*, in *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye*, 1977, III, pág. 92.

MOSCONI, F. *La riforma del diritto internazionale privato e processuale. Raccolta in ricordo di E. VITTA*. Giuffrè, Milán, 1994.

MOUSEL, P. *Lois impératives, supplétives ou d'ordre public: Essai de classification*, in *Livre jubilaire de la Conférence St. Yves*, Luxembourg, 1986, Nº 15.

Paying Taxes 2012. The global picture. PricewaterhouseCoopersInternational Limited (PwCIL). 2012.

POLEMIS, Spyros M. Chairman, International Chamber of Shipping. *The 11th Cadwallader Memorial Lecture – 24 November 2010. Politicians, the European Commission, regulators, and shipping, what is the missing link and the way forward?* Maritime Business Forum. London Shipping Law Centre. Londres, 2010.

POMMIER, J. C. *Principe d'autonomie et loi du contrat en Droit International Privé Conventionnel*, Paris, 1992.

Port State Control in the United States. 2011 Annual report. Department of Homeland security. United States Coast Guard.

Prix et salaires. CIO Wealth Management Research. Septiembre de 2012.

RAMBERG, J. *Charter Parties: Freedom of contract or mandatory legislation?*, II Dir. Mar., 1992-IV.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

RAMBERG, J. *Freedom of contract in Maritime Law, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, mayo de 1993.

Recommendations Relating to the Application of Requirements Governing Seafarers' Hours of Work and Rest. Oil Companies International Marine Forum (OCIMF). Londres, 2012.

REMIRO BROTONS, A. *Ejecución de sentencias extranjeras en España*, Tecnos, Madrid, 1974.

RODAS PAREDES, Paola Nicolhe. *El seguro marítimo de mercancías después de las Institute Cargo Clauses 2009 (A): Nuevas propuestas y viejos problemas*. Revista de Derecho del Transporte. Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal. Nº8. Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea. 2011.

RUIZ SOROA, J. M., ZABALETA, S., y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M. *Manual de Derecho del transporte marítimo*, Vitoria-Gasteiz, 1986.

SARAVALLE, A. *Clausole con scelta di legge variabile e Convenzione di Roma del 1980*, R.D.I.P.P., 1995-I.

SÈBE, Audrey. *Comparaison du pavillon français et du pavillon luxembourgeois*. Mémoire présenté dans le cadre du Master de Droit Maritime et des Transports sous la direction de Monsieur Christian Scapel. Centre de Droit Maritime et des transports. Faculté de Droit et des Sciences Politiques. Université de Droit, d'Économie et des Sciences d'Aix-Marseille III. 2007.

STEFANIUK D. *La prévention des marées noires et leur indemnisation. Aspects de droit international et européen*, *Journal du droit International*, 2003-IV.

STOPFORD, M. *Maritime Economics*, Routledge (Taylor & Francis Group). London & New York, 3rd Edition, 2009.

The Economic and Commercial implications of the entry into force of the Hamburg Rules and the Multimodal transport Convention, Doc. TD/B/C.4/315, de 31 de diciembre de 1987.

The International Comparative Legal Guide to: Corporate Tax 2012. A practical cross-border insight to corporate tax work. Publicado por Global Legal Group con aportaciones de Elvinger, Hoss & Prussen. 2012.

The Luxembourg shipping business – Closely connected to the sea, whatever the distance. Deloitte Luxemburgo, 2012.

The Luxembourg Maritime Flag. NautaDutilh Avocats Luxembourg. Julio de 2009.

TREVES T. *Il nuovo Diritto del Mare e le Convenzioni Internazionali sulla protezione dell'ambiente marino*, *Il Diritto Marittimo*, 1999-I, págs. 219-231.

TETLEY, W. *International Conflict of laws. Common, civil and maritime*. Montreal, 1994.

TETLEY, W. *Charterparties and choice of law*, *Il Diritto marittimo*, 1992-IV.

VON OVERBECK, A.E. *Les questions générales du Droit International privé à la lumière des codifications et projets récents. Cours général de Droit international privé, Recueil des cours*, tome 176 (1982-III), pp.45 y ss.

VON OVERBECK, A. E. *Les règles de Droit International Privé matériel, De Conflictu Legum. Mélanges offerts à R.D. Kollwijn/J. Offerhaus*, Leiden, 1962, págs. 362 y ss.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

VON ZIEGLER A. *Alternatives and methods of unification or harmonization of Maritime Law*, Il Diritto Marittimo, 1999-I.

WISWALL F.L. *United States Domestic Law and International Conventions: the few lights and the many shadows*, Il Diritto Marittimo, 1999-I.

WOOD, Sir Michael. KCMG. *The 10th Cadwallader Memorial Lecture - 1st October 2008. Lawmaking and Implementation in International Shipping: which law do we obey?* Maritime Business Forum. London Shipping Law Centre. Londres, 2008.

7.3 Legislación

7.3.1 Luxemburguesa

Ley de 9 de noviembre de 1990. Memorial 1990, pág. 807.

Ley de 14 de abril de 1992. Memorial 1992, pág. 885.

Ley de 17 de junio de 1994. Memorial 1994, pág. 1.156.

Reglamento Gran-Ducal de 16 de marzo 2012.

Código penal del G.D. de Luxemburgo.

Decretos Ministeriales de 4 de diciembre de 1990 y 1 de octubre de 1991. Diario Oficial del Gran Ducado de Luxemburgo.

Ley de 19 de diciembre de 2008.

Ley de 20 de diciembre de 2002.

Ley de 17 de diciembre de 2010.

Versión actualizada a 1 de enero de 2012 de la Ley modificada del Impuesto sobre la Renta (*Loi de l'impôt sur le revenu*) de 4 de diciembre de 1967.

Ley sobre el régimen fiscal de las sociedades de participación financiera, de 22 de diciembre de 2006.

Ley de 31 de julio de 1929.

Ley de 13 de febrero de 2007, relativa a los Fondos de Inversión Especializados.

Texto coordinado a 1 de enero de 2012, de la Ley modificada de 4 de diciembre de 1967, del impuesto sobre las ganancias de capital. Diario Oficial del Gran Ducado de Luxemburgo, 2012.

Presupuestos Generales del Gran Ducado de Luxemburgo para el año 2013.

Código de los Seguros Sociales modificado de 17 de diciembre de 1925.

Ley del 29 de agosto de 1951.

Texto coordinado del Reglamento Gran-Ducal de 17 de febrero de 1987 (Memorial A– 34 de 20 de mayo de 1987, página 488).

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Reglamento Gran-Ducal de 10 de agosto 1993 (Memorial A – 77 de 22 de septiembre de 1993, pág. 1462).

Reglamento Gran-Ducal de 10 de diciembre 1997 (Memorial A – 99 de 23 de diciembre de 1997, pág. 3237).

Reglamento Gran-Ducal de 16 de marzo de 2012 (Memorial A – 69 de 10 de abril de 2012, pág. 762).

Ley de 23 de septiembre de 1997 (Memorial A – 78 de 7 de octubre de 1997, pág. 2.404).

Reglamento Gran-Ducal de 8 de octubre de 2009, sobre la aplicación de la Ley de 23 de septiembre 1997 reguladora de la navegación.

Reglamento Gran-Ducal de 20 de marzo 1967.

Ley de 14 de julio de 1966, relativo al Registro de la navegación interior y a la hipoteca naval.

Reglas de la Policía para la Navegación del Mosela (RPNM), modificadas por la Decisión de la Comisión, de 21 de junio de 2011, que entró en vigor el 1 de septiembre de 2012.

Reglamento Gran-Ducal de 17 de febrero de 1987, relativo a la la identificación de las *pequeñas embarcaciones*.

Ley de 23 de septiembre de 1997 (Memorial A – 78 de 7 de octubre de 1997, pág. 2.404).

Reglamento Gran-Ducal de 16 de noviembre 2001 de trasposición de la Directiva 94/58/CE aplicación de 22 de noviembre de 1994, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, modificado por la Directiva 98/35/CE del Consejo, de 25 de mayo de 1998.

Ley de 28 de julio de 1973, se crea el Departamento de Navegación (Memorial A – Nº 43, de 28 de julio de 1973) dependiente del Ministro de Transporte.

Reglamento Gran-Ducal de 8 de abril de 1991.

Reglamento Gran-Ducal de 31 de julio de 2005 de modificación del Reglamento Gran-Ducal de 16 de noviembre 2001, de trasposición de la Directiva 94/58/CE de 22 de noviembre de 1994, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas, modificada por la Directiva 98/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1998.

Circular de la CAM 05/2006.

Constitución luxemburguesa.

Ley de habilitación especial de 9 de agosto de 1971, enmendada por la Ley de 8 de diciembre de 1980, cuyo propósito se limita a autorizar al Gobierno a ejecutar y sancionar las Directivas comunitarias en materia económica, técnica, agrícola, forestal, sociales y de transportes.

Reglamento Gran-Ducal de 8 de diciembre de 1981, que modificó el Código de Procedimiento Civil.

7.3.2 Francesa

Ley de la República francesa de 3 de mayo de 2005.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Orden de 16 de abril de 1986, relativa a las condiciones de aptitud física para la profesión de marinero a bordo de los buques de comercio, de pesca y de recreo. Diario Oficial de la República Francesa de 4 de mayo de 1986, pág. 6013.

7.3.3 Española

Texto refundido de la Ley española de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011.

Código de Comercio de 1885.

Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas Leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

Instrucción de Servicio N° 1/10, que establece la reserva de la nacionalidad española en los supuestos en que tales empleos ejerzan sus funciones en buques de Estado que realicen tareas no comerciales.

Ley de Hipoteca Naval de 1893.

Código civil español, aprobado por el Real Decreto de 24 de julio de 1.889 y sus sucesivas modificaciones.

Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

Constitución española de 1978.

Resolución de 23 de diciembre de 2011 de Dirección General de la Marina Mercante.

Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje (BOE de 26 de diciembre de 2003, nº 309).

7.3.4 Comunitaria

Versiones consolidadas del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del Tratado de la Unión Europea (DOUE C 115, de 9 de mayo de 2008).

Tratado de Roma, de 25 de marzo de 1957.

Tratado de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (EURATOM), de 25 de marzo de 1957.

Directiva 85/611/CEE en su versión modificada por la Directiva 2009/65/CE.

Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones marítimas

Directiva 94/57/CE del Consejo, sobre reglas y normas de seguridad comunes para las organizaciones autorizadas a llevar a cabo la inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Directiva 2003/123/CE del Consejo de 22 de diciembre de 2003, por la que se modifica la Directiva 90/435/CEE, relativa al régimen fiscal común aplicable a las sociedades matrices y filiales de Estados miembros diferentes.

Reglamento (CE) nº 883/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la coordinación de los sistemas de seguridad social (DO 2004 L 166 p. 1)

Reglamento nº 987/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, por el que se adoptan las normas de aplicación del Reglamento (CE) nº 883/2004 (DO 2009 L 284, p. 1).

Reglamento nº 1408/71/CEE del Consejo de 14 de junio de 1971, relativo a la aplicación de los regímenes de seguridad social a los trabajadores por cuenta ajena, a los trabajadores por cuenta propia y a los miembros de sus familias que se desplazan dentro de la Comunidad.

Reglamento nº 574/72 del Consejo, de 21 de marzo de 1972 por el que se establecen las modalidades de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1408/71 relativo a la aplicación de los regímenes de seguridad social a los trabajadores por cuenta ajena, a los trabajadores por cuenta propia y a los miembros de sus familias que se desplacen dentro de la Comunidad.

Directiva 2003/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de noviembre de 2003.

Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento. DOUE L 131, de 28 de mayo de 2009.

Reglamento nº 391/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques. DOUE L 131, de 28 de mayo de 2009.

Directiva 15/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas. DOUE L 131, de 28 de mayo de 2009.

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.

Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

Directiva 2009/13/CE de 16 de febrero de 2009.

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto [COM(2012) 134 final 2012/65 (COD)] (2012/C 299/28).

Reglamento 1408/71/CEE del Consejo de 14 de Junio de 1971, relativo a la aplicación de los regímenes de seguridad social a los trabajadores por cuenta ajena, a los trabajadores por cuenta propia y a los miembros de sus familias que se desplazan dentro de la Comunidad.

Reglamento nº 2099/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por el que se crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

por los buques (COSS) y se modifican los Reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques.

Acuerdo Institucional Legislar mejor, suscrito por el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión, de fecha 16 de diciembre de 2003. DOCE, de 31 de diciembre de 2003, C/321.

Recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Empleo y Competitividad Marítima de junio de 2011.

Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010 sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE.

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones de 24 de abril de 2011 denominada *Redes inteligentes: de la innovación a la implantación*, COM (2011) 202 final.

Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Progresos de la Política Marítima Integrada de la UE. SWD (2012) final.

Reglamento nº 1406/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima, modificado por el Reglamento nº 1644/2003/CE de 22 de julio, el Reglamento nº 724/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, y el Reglamento nº 1891/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo a la financiación plurianual de la actuación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en el ámbito de la lucha contra la contaminación por los buques.

Reglamento nº 44/2001/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil (DOUE serie L, núm. 12, de 16 de enero).

Reglamento nº 593/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008 sobre la Ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I).

Resolución del Parlamento Europeo de 21 de noviembre de 2002 (P5_TA_PROV/2002/0575), por la que solicita al Consejo y a los Estados miembros acelerar la aplicación de las medidas adoptadas en el marco de los paquetes *Erika I* y *Erika II*, propuestos por la Comisión.

Informe de la Comisión para el Consejo Europeo de Biarritz, presentado el 27 de septiembre de 2000 (COM/2000/603 final).

Resolución del Parlamento Europeo de 19 de diciembre de 2002 (P5_TA_PROV-2002/0629).

Resolución del Parlamento Europeo de 23 de septiembre de 2003 sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petróleo *Prestige* (P5_TA_PROV/2003/0400).

Directiva 96/50/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la armonización de los requisitos de obtención de los títulos nacionales de patrón de embarcaciones de navegación interior para el transporte de mercancías y pasajeros en la Comunidad. Diario Oficial L 235 de 17 de septiembre de 1996. Modificada por el Reglamento nº 1882/2003/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de septiembre de 2003 sobre la adaptación a la Decisión 1999/468/CE del Consejo de las disposiciones relativas a los comités que asisten a la Comisión en el ejer-

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

cicio de sus competencias de ejecución previstas en los actos sujetos al procedimiento establecido en el artículo 251 del TCE.

Directiva 2009/100/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009, relativa al reconocimiento recíproco de los certificados de navegación expedidos para los barcos de la navegación interior, que deroga la Directiva 76/135/CEE del Consejo, de 20 de enero de 1976, relativa al reconocimiento recíproco de los certificados de navegación expedidos para los barcos de la navegación interior.

Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de transporte en buque de mercancías peligrosas por vía navegable del 24 de noviembre de 1999. Propuesta COM (97) 367 final, DOCE C 267, págs. 96 y ss., modificada por la Propuesta COM (1999) 563 final, DOCE C 150 E, pág. 34.

Reglamento nº 415/2007/CE de la Comisión, de 13 de marzo de 2007, relativo a las especificaciones técnicas de los sistemas de seguimiento y ubicación de los buques con arreglo al art. 5 de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad.

Directiva 96/75/CE del Consejo de 19 de noviembre de 1996 relativa a los sistemas de fletamentos y de fijación de precios en el sector de los transportes nacionales e internacionales de mercancías por vía navegable en la Comunidad.

Reglamento nº 718/1999/CE del Consejo, de 29 de marzo de 1999, relativo a una política de capacidad de las flotas comunitarias de navegación interior para fomentar el transporte por vía navegable.

Comunicación de la Comisión, de 17 de enero de 2006, sobre el fomento del transporte por vías navegables, COM (2006) 6 final.

7.3.5 Internacional

Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar de 1978, enmendado en Manila el 25 de junio de 2010.

Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros, aprobado por la OMI en 1995.

Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias.

Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS 2001).

Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969 (CLC).

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos, hecho en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.

Protocolo correspondiente al convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación del mar por hidrocarburos, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976.

Convenio de Bruselas de 1971 de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños por contaminación de hidrocarburos.

Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo (LLMC 1976), así como su Protocolo de 1996.

Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques (AFS 2001).

Convenio Internacional sobre Normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978, enmendado en Manila el 25 de junio de 2010.

Convenio nº 180 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques Adopción, adoptado en Ginebra en la 84ª reunión del Comité Internacional del Trabajo (CIT), el 22 octubre 1996, y que entró en vigor el 8 de agosto de 2002.

Convención de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDMAR), hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias o Código PBIP (International Ship and Port Facilities Security o ISPS en Inglés) de diciembre de 2002, en relación con la regla XI-2/1 del Convenio SOLAS 74/88 enmendado.

Resolución A.974 (24), que establece el marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI, adoptada por la Asamblea el 1 de diciembre de 2005, en su 24º período de sesiones.

Memorandum de París para el control del Estado del Puerto, incluyendo la 34ª enmienda del 10 de mayo de 2012, con efectos desde el 1 de julio de 2012.

Convenio del CMI sobre asistencia y salvamento (1910/1967).

Convenio del CMI sobre limitación de responsabilidad de los armadores (1924/1957).

Convenio del CMI sobre conocimientos de embarque (reglas de La Haya-Visby, 1924/1968).

Convenio sobre el embargo preventivo de buques (1952).

Convenio sobre la unificación de ciertas reglas relativas a privilegios e hipotecas marítimas (1926/1967).

Convenio sobre privilegios marítimos e hipoteca naval de 1993 (UNCTAD).

Convenio de 6 de marzo de 1948 constitutivo de la Organización Marítima Internacional hecho en Ginebra.

Documento COMSAR 16/17, anexo 17.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Código Técnico sobre los NOx de 2008, relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diesel marinos.

Código de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar, aprobado durante la 81ª sesión del CSM (Comité de Seguridad Marítima o MSC, *Maritime Safety Committee* en sus siglas en inglés) el 18/03/2006, mediante la adopción de enmiendas respecto al Convenio STCW.

Texto refundido de 2009, del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS) y las enmiendas al Protocolo de 1988, incluyendo las adoptadas el 16 de mayo de 2008 mediante Resolución MSC 258 (84). El Convenio fue enmendado por última vez en diciembre de 2010. En la parte A (Capítulo XI-2 del Convenio) se hace referencia al Código PBIP, y en la parte B se contienen las orientaciones sobre dicho capítulo.

Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, conocido como *International Safety Management Code* o *ISM Code* en sus siglas en inglés, en vigor desde la aprobación del Convenio SOLAS 74/78 el 4/11/1993 por parte de la OMI. Forma parte integrante de dicho Código en su Capítulo IX, en forma de Anexo, y su entrada en vigor se produjo tras la aprobación de la Resolución A 741 (18) el 01/07/1998.

Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973, más protocolo de Londres de 17 de febrero de 1978 y las posteriores enmiendas.

Convenio de Bruselas de 27 de septiembre de 1968 relativo a la competencia judicial y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

Resolución A.974 (24), que establece el marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI, adoptada por la Asamblea el 1 de diciembre de 2005, en su 24º período de sesiones.

Resolución de la OMI, MSC 216 (82).

Constitución de la OIT de 1919, modificada sucesivamente por la enmienda de 1922, que entró en vigor el 4 de junio de 1934; por el Instrumento de enmienda de 1945, que entró en vigor el 26 de septiembre de 1946; por el Instrumento de enmienda de 1946, que entró en vigor el 20 de abril de 1948; por el Instrumento de enmienda de 1953, que entró en vigor el 20 de mayo de 1954; por el Instrumento de enmienda de 1962, que entró en vigor el 22 de mayo de 1963, y por el Instrumento de enmienda de 1972, que entró en vigor el 1 de noviembre de 1974.

Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento, adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 86ª reunión en Ginebra, el 18 de junio de 1998.

Reglamento consolidado de la OIT sobre el trabajo marítimo de 2006, adoptado en Ginebra en la 94ª Reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo del 23 de febrero de 2006.

Convenio de la Organización Internacional del Trabajo nº 185 sobre documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (Convenio OIT nº 185/2003), que modifica el Convenio de la OIT sobre documentos de identidad de la gente del mar, adoptado en Ginebra el 13 de mayo de 1958.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques. Convenio (*Anti-Fouling Systems* o ASF), aprobado por la OMI en 2001. Resolución MEPC.102(48).

Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas) aprobado por la OIT en Ginebra en 1976, y que entró en vigor en 1981.

Convención constitutiva de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), firmada en París, del 14 de diciembre de 1960, que entró en vigor el 30 de septiembre de 1961.

Código de Liberalización de Operaciones Corrientes Invisibles de la OCDE, 2009.

Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (OMC), hecho en Marrakech el 15 de abril de 1994.

Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924, y sus Protocolos modificativos de 23 de febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1979.

Reglas de La Haya, 1921.

Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, hecho en Londres el 29 de diciembre de 1972.

Convenio para la prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves, hecho en Oslo el 15 de febrero de 1972.

Convenio para la prevención de la contaminación marina de origen terrestre, hecho en París el 11 de junio de 1974.

Convenio para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación y Protocolos anejos, hecho en Barcelona el 16 de febrero de 1976.

Protocolo sobre la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación de origen terrestre, hecho en Atenas el 17 de mayo de 1980.

Protocolo sobre zonas especialmente protegidas del Mediterráneo.

7.4 Jurisprudencia

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 25 de julio de 1991. *Factortame Ltd*, asunto C-221/89.

Sentencia de 20 de noviembre de 2008 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Sentencia de 11 de diciembre de 2007 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, Gran Sala, asunto C-438/2005. Nº de Recurso: C-438/2005.

Conclusiones del Abogado General, la Sra. Eleanor Sharpston presentadas el 27 de septiembre de 2012 en respuesta a la petición de decisión prejudicial planteada por la Cour Administrative del G.D. de Luxemburgo, asunto C-379/11 (*Caves Krier Frères S.à.r.l. vs. el Director de la Administración de Empleo*).

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Sentencia del TIJ de 3 de febrero de 1994, en el asunto de la Controversia territorial (*Jamahi-tiya Arabe Libia/Chad*) (CJI, Recueil, 1994, págs. 21-22).

Sentencia del TIJ sobre la delimitación marítima y cuestiones territoriales entre Qatar y Bahrein, competencia y admisibilidad (CJI, Recueil 1995, p.18).

Sentencia de la Corte de Cassazione italiana de 17 de octubre de 2002, *Fondo vs. RINA* (caso Erika).

Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala), de 3 de junio de 2008 (Asunto C-308/06), en relación a la petición de decisión prejudicial de la *High Court of Justice* del Reino Unido. *The Queen*, a instancia de la *International Association of Independent Tanker Owners* (INTERTANKO) y otros, vs. la Secretaría de Estado de Transporte. Recopilación de Jurisprudencia, 2008. Pág. I-04057.

Sentencia de la Corte Penal de Justicia Internacional de 7 de septiembre de 1927 (*caso Lotus*), Francia vs. Turquía. Serie A, nº10, págs. 19-19. En esta sentencia se afirma el criterio *ratione territorium*, y se desecha que la opción *ratione materiae* a menos que una regla permisiva derivada del Derecho Internacional consuetudinario o de un Tratado lo permita.

SAP de Sevilla, de 12 de febrero de 1987 (RGD, nº 565-566, octubre-noviembre de 1991).

Sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de diciembre de 1997 (Asunto C-265/95). Comisión de las Comunidades Europeas contra la República Francesa.

Dictamen 1/94 del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 15 de noviembre de 1994.

Sentencia del TJCE de 31 de marzo de 1971, *Comisión vs. el Consejo (AETR)*, asunto 22/70 (Acuerdo Comunitario relativo al trabajo del personal enrolado en el Transporte Internacional por Carretera).

Sentencia de 14 de julio de 1976 (*caso Cornelis Kramer*. Asuntos acumulados 3, 4 y 6/76).

STJCE de 26 mayo 1982, as. 133/81, *Ivenel*.

STJCE de 10 de octubre 1976, as. 29/76 *Eurocontrol*.

VIII. ANEXOS

8.1. Presentación del Registro Marítimo luxemburgués en el *Monaco Yacht Show 2012*



Ámbito Internacional

Fecha 19/09/2012 – 22/09/2012

Edición 22ª edición

Frecuencia Anual

Considerado como la exposición más prestigiosa a nivel mundial de veleros y yates, la edición de 2012 ha contado con la presencia de más de 500 empresas y más de 100 megayates con una longitud media de 44 m. de eslora. Se han contabilizado más de 33.000 visitantes profesionales (entre los que se encuentran arquitectos navales, representantes de marcas de lujo, agentes marítimos, federaciones, revistas especializadas, etc.) y particulares en 2012, con una superficie de 9000 m² de stands para los expositores.

Luxemburgo contó con un stand propio, para dar a conocer su Registro marítimo, como viene haciendo en los últimos años. Los estándares de excelencia y calidad, y la adopción de los Convenios más relevantes para garantizar los derechos de los armadores, cargueros, transportistas, navieros, y gentes del mar, han hecho que sea un referente tanto a nivel de la Unión Europea como a nivel internacional.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA



Luxemburgo ofrece soluciones sencillas, pero eficaces en relación a la complejidad de la industria naviera. Tanto para los pequeños o grandes cruceros comerciales, ofrece su experiencia regulatoria y financiera para sacar el máximo provecho de su inversión.

En menos de 20 años, el Gran Ducado se ha consolidado como una jurisdicción atractiva y fiable. Desde la aprobación de la Ley Marítima en 1990 y la creación de la Administración Marítima de Luxemburgo (CAM), los buques que enarbolan el *León Rojo* han estado navegando a través de los siete mares.



REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Este es un ejemplo de la diversificación de Luxemburgo desde los sectores económicos tradicionales y es un ejemplo de cómo el país sobresale y sabe explotar nuevos nichos de mercado. El sector marítimo luxemburgués sigue creciendo en un contexto de una economía global que cambia continuamente y que afronta nuevos retos.

Además de compañías marítimas tradicionales (GES Maritime SA; Luxembourg Marine Services LMS; That's It SA, Whale international Yachting Sàrl), otros sectores han estado representados, tales como los servicios financieros (Banque Internationale à Luxembourg S.A.; Manaco SA, Société Générale Bank & Trust), las comunicaciones (SES Broadband Services SA) o la artesanía (Menuiserie Kraemer Sàrl).

8.4.1. Programación oficial



El martes 19 de septiembre, se abrió al público a las 10:00 horas oficialmente la 29ª edición del *Monaco Yacht Show*, siendo accesible el stand **QP39** del Gran Ducado.

El jueves 20 de septiembre, se celebró el *Día de Luxemburgo* a las 17 :00 horas, contando con un *happy hour*, que concentró la atención del público.

El viernes 21 de septiembre, tuvo lugar a las 17:00 la *Recepción luxemburguesa*, que contó con la presencia del Sr. Etienne Schneider, Ministro de Economía y Comercio Exterior, quien pronunció un discurso. La recepción acogió a los asistentes en:

Brasserie de Monaco

Port Hercule

36, route de la Piscine

98000 Monaco

Página web: www.brasseriemonaco.com

El sábado 22 de septiembre tuvo lugar a las 17:00 horas la clausura de la feria, con un notable éxito tanto de la crítica como de los asistentes.

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

8.4.2. Lugar de celebración



Port Hercule

98011 Monaco Cedex

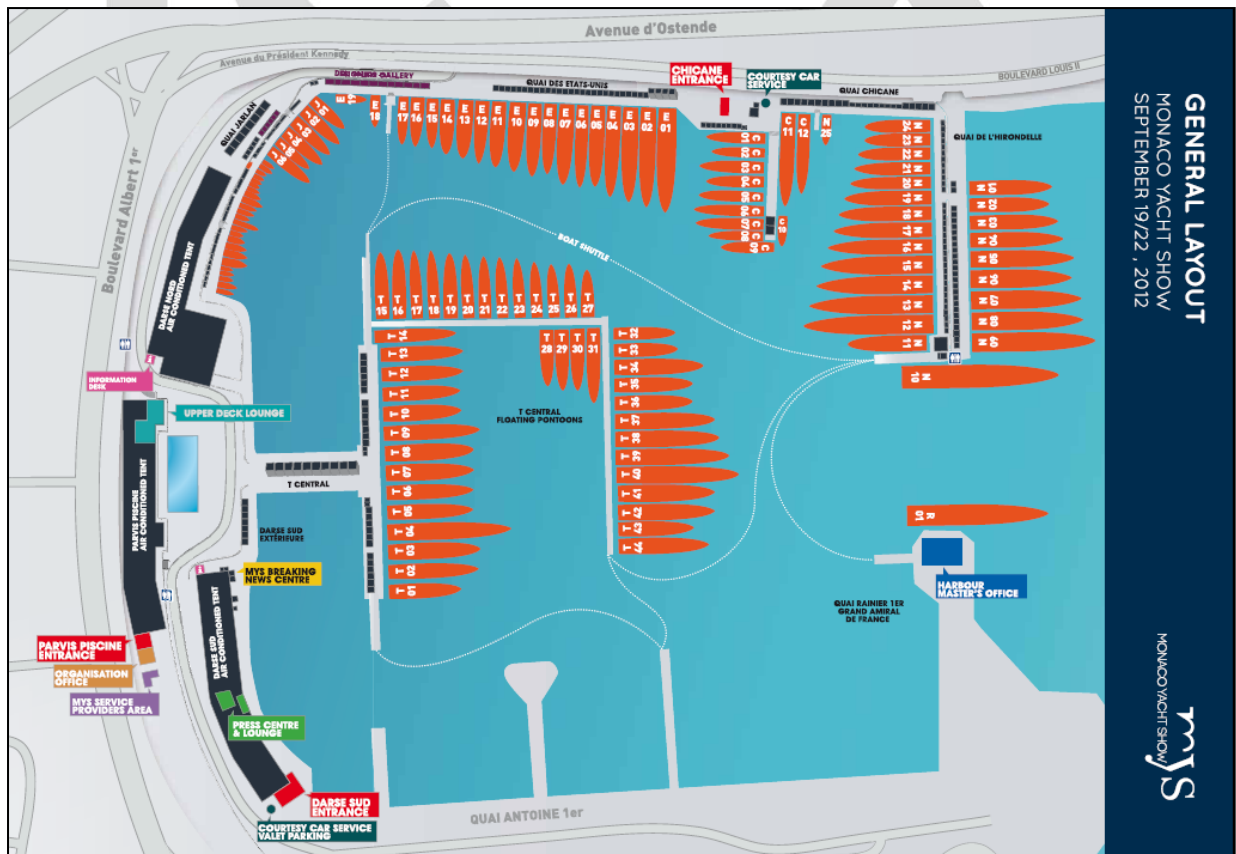
Monaco

Tlf: +377 97 77 30 00

Fax: +377 97 77 30 01

Página web: www.ports-monaco.com/lang-fr/le-port-hercule.html

Superficie: Port Hercule cuenta con 22.000 m² a disposición de la feria. A continuación se detalla el plano:



REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

8.4.3. Organización



Monaco Yacht
Show S.A.M.
7, rue Suffren-Reymond - Le Suffren
MC 98000 Monaco
Tlf: +377 93 10 41 70
Fax: +377 93 10 41 71
Página web: www.monacoyachtshow.com
E-mail: info@monacoyachtshow.mc

informa
yacht group

Informa Yacht Group
3, Rue du Léopard
1227 Carouge
Switzerland
Tlf: +41 22 300 6317
Fax: +41 22 545 7669
Página web: www.informayachtgroup.com
E-mail: will.morris@informayachtgroup.com

8.4.4. Listado de empresas expositoras

El listado de las empresas expositoras en la *Monaco Yacht Show 2012*, puede encontrarse en la siguiente página web:

www.monacoyachtshow.com/index.php?option=com_flexicontent&view=items&cid=7&id=99&temid=123&official_list_exponent=1&lang=fr

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

8.2. Direcciones de interés

Comisariado de Asuntos Marítimos (CAM)

Ministerio de Economía y Comercio Exterior
Boulevard Royal, 19-21
L-2449 Luxembourg
Tlf: +352 247 84453
Fax: +352 299 140
Email: cam@cam.etat.lu
Dirección web: www.maritime.lu

Clúster Marítimo luxemburgués

Tiene como misión contribuir al desarrollo del sector marítimo y de los servicios asociados a estas actividades en Luxemburgo, mediante la implementación de estrategias de promoción y comunicación tanto en el Gran Ducado como en el extranjero.

En este contexto, toma en consideración servicios relacionados, como las operaciones de transporte, la logística, los servicios de consultoría y financieros, así como las actividades de servicio en un sentido amplio, sirviendo de enlace con las actividades marítimas y portuarias, y con los operadores directamente activos en estos sectores.

Rue Alcide de Gasperi, 7
L-1615. Luxemburgo
Tlf: +352 26 38 90 27
Fax: +352 26 25 80 72
Dirección web: www.cluster-maritime.lu
Email: cluster@pt.lu

Clúster logístico luxemburgués

El Cluster Marítimo luxemburgués es miembro fundador de la agrupación logística, junto con la Cámara de Comercio de Luxemburgo, Luxinnovation, el Centro Público de Investigación Henri Tudor, la Universidad de Luxemburgo, la Federación Empresarial FEDIL y la Confederación de Comercio luxemburguesa. Se encuentra abierto a todas las agrupaciones marítimas presentes en el Gran Ducado que deseen unirse por medio de solicitud, de forma gratuita.

Rue Alcide de Gasperi, 7
L-1615. Luxemburgo
Tlf: +352 42 39 39 849
Dirección web: www.clusterforlogistics.lu

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

FEDIL - Business Federation Luxembourg

La Federación Empresarial de Luxemburgo fue fundada en 1918, y en la actualidad agrupa a empresas multisectoriales representativas del sector de la industria, de la construcción, y de los servicios a las empresas. La federación está interesada también en el sector marítimo y cuenta con una estructura dedicada al *shipping*.

Rue Alcide de Gasperi, 7
Luxembourg-Kirchberg
C.P. 1304
L-1013 Luxembourg

Tlf: +352 43 53 66-1
Fax: +352 43 23 28
Dirección web: www.fedil.lu
Email: fedil@fedil.lu

Cámara de Comercio del Gran-Ducado de Luxemburgo

Boulevard Konrad Adenauer, 31
C.P. L-2981 Luxembourg
Tlf: +352 42 39 39 - 1
Fax +352 43 83 26
Dirección web: www.cc.lu
Email: chamcom@cc.lu

Cámara de Oficios del Gran-Ducado de Luxemburgo

Circuit de la Foire Internationale Luxembourg-Kirchberg, 2
C.P. 1604, L-1016 Luxembourg
Tlf: +352 42 67 67-1
Fax: +352 42 67 87
Dirección web: www.cdm.lu
Email: contact@chambre-des-metiers.lu

Embajada de España en Luxemburgo

Bld. Emmanuel Servais, 4.
2535 Luxemburgo.
B.P.: 290. 2012 Luxemburgo.
Tlf: +352 46 02 55.
Fax: +352 46 12 88.
Dirección web:
www.maec.es/subwebs/Embajadas/Luxemburgo/es/MenuPpal/Embajada/Paginas/embajada.aspx
E-mail: Emb.Luxemburgo@maec.es

REGULACIÓN NORMATIVA DEL SECTOR MARÍTIMO EN EL DERECHO LUXEMBURGUÉS: BLOQUES NORMATIVOS EN PRESENCIA

Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Bélgica y Luxemburgo

Rue Montoyer, 10.

B-1000, Bruselas. Bélgica.

Tlf: +32 25 51 10 40

Fax: +3225511069

Página web:

www.oficinascomerciales.es/icex/cda/controller/pageOfecomes/0,,5280449_5282899_5283038_0_LU,00.html

E-mail: bruselas@comercio.mityc.es

Cámara Oficial de Comercio de España en Bélgica y Luxemburgo

Rue Belliard 20, 1ºB - 1040 Bruselas

Tlf. Bélgica: +32 25 17 17 40

Tlf. Luxemburgo: +352 49 47 63

Fax: +32 25 13 88 05

Página web: www.e-camara.com

Email: info@e-camara.com

