

**Diego De La Fuente Rama**

**TRABAJO FINAL DE GRADO**

**“CUESTIONES MARÍTIMAS**

**TRANSFRONTERIZAS**

**Y OTROS PROBLEMAS JURÍDICOS”**

**Curso 2013/2014**

# ÍNDICE

## **I.) Informe sobre la legalidad en la actuación de las autoridades. (pags 4 a 10)**

- I. A) Introducción
- I. B) Antecedentes de hecho
- I. C) Normativa aplicable
- I. D) Fundamentos de derecho
- I. E) Conclusión

## **II.) Informe sobre las solicitudes de asilo. (pags 11 a 22)**

- II. A) Introducción
- II. B) Antecedentes de hecho
- II. C) Normativa aplicable
- II. D) Fundamentos de derecho
- II. E) Conclusión

## **III.) Informe sobre prestaciones de Seguridad Social y acta de infracciones laborales. (pags 23 a 31)**

- III. A) Introducción
- III. B) Antecedentes de hecho
- III. C) Normativa aplicable
- III. D) Fundamentos de derecho
- III. E) Conclusión

#### **IV.) Informe sobre contratos mercantiles que puedan intuirse en el caso. (pags 32 a 45)**

- IV. A) Introducción
- IV. B) Antecedentes de hecho
- IV. C) Normativa aplicable
- IV. D) Fundamentos de derecho
- IV. E) Conclusión

#### **V.) Informe sobre responsabilidad del administrador de la empresa de conservas y congelados. (pags 46 a 50)**

- V. A) Introducción
- V. B) Antecedentes de hecho
- V. C) Normativa aplicable
- V. D) Fundamentos de derecho
- V. E) Conclusión

#### **VI.) Anexos de los informes III.) y IV.) (pags 51 a 66)**

- VI. A) Acta de infracciones laborales.
- VI. B) Solicitud de prestación por desempleo.
- VI. C) Contrato de fletamento a casco desnudo.
- VI. D) Contrato de seguro marítimo.

#### **VII.) Bibliografía (pags 67 a 68)**

# I.) INFORME SOBRE LEGALIDAD EN LA ACTUACIÓN DE LAS AUTORIDADES

## A) INTRODUCCIÓN

La cuestión principal en este informe es determinar si la actuación de la Guardia Civil es ajustada a derecho, tanto desde el punto de vista de la competencia para la interceptación del buque como por el trato dispensado a la tripulación. Para poder explicar estos extremos se hace necesaria una previa calificación jurídica de los hechos y un examen pormenorizado de las circunstancias que rodean el caso, teniendo en cuenta que nos pueden llevar a diferentes consecuencias jurídicas.

## B) ANTECEDENTES DE HECHO

**Primero.** El 30 de diciembre de 2013 patrulleras de la Guardia Civil interceptan un buque de pabellón español, llamado Pobre Mitrofán, a 50 millas de las costas gallegas. El referido buque transporta desde Mauritania un cargamento para una empresa de conservas y congelados llamada Sousa-Holstein SA, pero sobre el recae la sospecha de realizar actividades de contrabando.

**Segundo.** Durante la inspección del barco los agentes incautan 2000 cajetillas de tabaco.

**Tercero.** Detienen a todos los miembros de la tripulación, de los que 6 son de nacionalidad española, 4 de nacionalidad danesa, otros 4 nacionales de Burkina Faso, 2 de Perú y 2 más de nacionalidad filipina. Excepto españoles y daneses, todos están indocumentados.

**Cuarto.** Al llegar al puerto de Burela los nacionales españoles son puestos a disposición de la autoridad judicial, mientras que los demás son entregados a la Policía.

**Quinto.** El 3 de enero de 2014 el Juez de Instrucción ordena detener al administrador de la empresa Sousa-Holstein SA, quién tiene nacionalidad española y es Senador de las Cortes Generales del Reino de España.

## C) NORMATIVA APLICABLE

- Artículos 17 y 18 de la Constitución española
- Convenio sobre Derecho del Mar de 1982, hecho en Montego Bay el día 10 de diciembre.
- Ley orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando
- Ley orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad.

- Artículo 23 de la Ley Orgánica del Poder Judicial Artículo 22 del Texto Refundido del Reglamento del Senado aprobado por la Mesa del Senado, oída la Junta de Portavoces, en su reunión del día 3 de mayo de 1994.

- Artículo 318 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal

- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, aprobatorio de la Ley de Enjuiciamiento Criminal

-Real Decreto 246/1991, de 22 de febrero, por el que se regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil

- Artículo 22 del Texto Refundido del Reglamento del Senado aprobado por la Mesa del Senado, oída la Junta de Portavoces, en su reunión del día 3 de mayo de 1994

## D) FUNDAMENTOS JURÍDICOS

**Primero.** La primera cuestión a determinar es si entre las competencias del Servicio Marítimo de la Guardia Civil está perseguir los delitos de contrabando. Sobre este extremo, el **artículo 1 del Real Decreto 246/1991, que regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil** nos remite a las competencias que la **Ley Orgánica 2/1986, de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad** atribuye a la Guardia Civil. La respuesta a esta cuestión nos la da el **artículo 12.1.B.b**, el cual establece que entre las funciones atribuidas a la Guardia Civil está realizar las actuaciones encaminadas a evitar y perseguir el contrabando. Por este motivo, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil está actuando dentro de su marco competencial al inspeccionar el buque.

**Segundo.** Una vez determinado que su actuación está en su marco competencial, hay que aclarar si está dentro del ámbito en el que puede ejercer dichas competencias. En el caso que nos ocupa es importante diferenciar tres cuestiones principales: la distancia del buque respecto de las costas españolas por un lado, si estamos ante una embarcación española o una embarcación extranjera por otro y, por último el tipo de delito perseguido.

La distancia en relación con las costas gallegas es de 50 millas, por lo que el buque estaría más allá del mar territorial y de la zona contigua, puesto que la anchura máxima del mar territorial pueden ser 12 millas y la de la zona contigua otras 12 a contar desde el límite exterior del mar territorial (24 millas desde la línea de base), tal y como establecen los **artículos 3 y 33 del Convenio de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982**. Este hecho condicionaría en gran medida el derecho del Servicio Marítimo de la Guardia Civil a efectuar de forma legítima las intervenciones realizadas si estuviésemos ante un buque de pabellón extranjero, puesto que al no haber cometido el delito en aguas territoriales españolas, nada podrían hacer respecto del mismo porque ni siquiera cabría alegar el derecho de persecución recogido en el **artículo 111 del Convenio** anteriormente citado, puesto que para poder alegar este derecho la persecución debería iniciarse dentro del mar territorial, de las aguas interiores o de la zona contigua por haber indicios de que el buque ha cometido una infracción de las normas del Estado ribereño. Para que la persecución pueda proseguir en altamar es

preciso que no se haya interrumpido con anterioridad y, en cualquier caso, tendrá que cesar cuando el buque perseguido entre en el mar territorial de otro Estado.

En el caso objeto de este informe, como podemos deducir de los antecedentes de hecho, el buque tiene pabellón español. Este hecho implica que España tiene jurisdicción sobre el mismo, ya que el **artículo 23 de la Ley Orgánica del Poder Judicial** recoge lo siguiente “*1. En el orden penal corresponderá a la jurisdicción española el conocimiento de las causas por delitos y faltas cometidos en territorio español o cometidos a bordo de buques o aeronaves españoles (...)*”

Por esta razón es irrelevante la distancia a la que el buque se encuentre de la costa española, porque al ser un buque español el Servicio Marítimo de la Guardia Civil está actuando en territorio español y tiene las mismas competencias que la Guardia Civil en tierra o las mismas que tendría si estuviese dentro del mar territorial.

También comenté al principio de este fundamento jurídico que era importante el tipo de delito cometido, porque los delitos fiscales como el de contrabando pueden ser perseguidos en la zona contigua de igual manera que en el mar territorial y en las aguas interiores, tal y como se deduce de la redacción dada al **artículo 33.1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 en sus apartados a) y b)** que dice lo siguiente “*1. En una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:*

*a) Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial;*

*b) Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial”*

**Tercero.** Centrándonos ya de lleno en la manera de actuar del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, entiendo que procede analizar por separado las diferentes conductas y valorar si son correctas o no.

En primer lugar, la inspección del barco. Tenemos que saber en relación con esta cuestión si los buques gozan de la protección constitucional que el **artículo 18.2 de nuestra Constitución** otorga al domicilio, reconociendo su inviolabilidad, es decir, que solo se podrá entrar en un domicilio en tres supuestos:

- Con el consentimiento del titular
- Con una resolución judicial
- En caso de flagrante delito

También tenemos que aclarar otro aspecto jurídico en relación con esta conducta y es la diferencia entre el abordaje y el registro.

Para resolver la primera cuestión jurídica recurrimos a la jurisprudencia, en concreto, a la **Sentencia del Tribunal Supremo 2292/2001, de 29 de noviembre**, que nos dice lo

siguiente sobre el domicilio: *«es considerado como el espacio cerrado donde una persona desarrolla su vida privada. Constitucionalmente el concepto de domicilio aparece asociado al de privacidad, de manera que la vulneración del derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio se concreta a la entrada ilícita e ilegítima en los ámbitos de privacidad de una persona en los espacios que acota para su desarrollo. El que el art. 554 de la Ley Procesal establezca la consideración de domicilio a los buques mercantes nacionales no atrae sobre todo el buque la protección constitucional derivada de la inviolabilidad del domicilio sino exclusivamente a aquellos apartados del buque donde pueda ser desarrollada la vida privada de una persona. En este sentido, Sentencias de esta Sala, con la de 3 de febrero de 1997, excluyen la necesidad de autorización judicial previa al registro efectuado sobre la bodega de un buque -por no constituir domicilio de una persona-; en el mismo sentido la STS 1108/1999, de 6 de septiembre»*

Esta jurisprudencia viene respaldada más recientemente por STS 894/2007, de 31 de octubre, y trata de decirnos que hay determinadas partes del buque, como los camarotes, que sí equivalen al domicilio y que para poder ser inspeccionados por las autoridades debe darse alguno de los supuestos del artículo 18 de nuestra Carta Magna. Sin embargo, otros compartimentos como las bodegas (si las hay), la cubierta, o cualquier otro espacio que no tengo carácter de lugar en el que se desarrolla la vida privada podrían ser inspeccionados por las autoridades sin que se diese ninguno de los supuestos anteriores.

A mi juicio, en el caso que nos ocupa, en el buque hay dos supuestos de flagrante delito o, al menos indicios de ello, por un lado un posible delito de contrabando y, por otro, un posible delito de tráfico ilícito de inmigrantes. Por lo tanto, con independencia de que al buque o a algunas de sus partes les otorguemos una protección jurídica equivalente a la del domicilio, esto no es óbice para impedir la entrada del Servicio Marítimo de la Guardia Civil al estar ante un supuesto de flagrante delito.

En relación con la diferencia entre abordaje y registro, en el caso objeto de este trabajo entiendo que se produce un abordaje, puesto que las autoridades interceptan el buque a 50 millas de las costas gallegas, sin esperar que llegue a puerto.

En el caso del abordaje no es necesario cumplir con las exigencias del registro domiciliario según la jurisprudencia (**STS 845/2001, de 16 de mayo y STS 624/2002**) pero lo que sí se exigirá es al menos una percepción visual de los objetos delictivos o de las personas sospechosas de haber perpetrado el delito. En el caso que nos ocupa si se visualizaron desde el barco del Servicio Marítimo de la Guardia Civil las cajetillas de tabaco, o bien, para el caso de que hubiese un delito de tráfico de inmigrantes a las personas transportadas del delito o a aquellas que lo están perpetrando, la actuación de las autoridades sería correcta.

En segundo lugar, la incautación de las cajetillas de tabaco. Sabemos que en el barco, que en principio tendría que llevar un cargamento de conservas, había dos mil cajetillas de tabaco. Si el valor de estas cajetillas de tabaco superase los 15.000 euros estaríamos ante un delito de contrabando tipificado en el **apartado 3 b) del artículo 2 en relación con el apartado 1 b) del mismo artículo de la ley 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del contrabando**. Para saber el valor de estas mercancías, hecho que tiene

gran relevancia a la hora de determinar si nos encontramos ante un delito o una infracción administrativa, debemos tener en cuenta el **apartado tercero del artículo 10 de la misma norma**, puesto que entendemos que el tabaco deja de ser un género estancado tras la entrada en vigor de **la Ley 13/1998, de Ordenación de Mercado de Tabacos y Normativa Tributaria**, que nos dice que cuando estemos ante mercancías objeto de importación su valor será el precio medio declarado a las autoridades aduaneras de productos semejantes (...) En función de cuál sea este precio medio, podremos determinar que estamos ante un delito, si al multiplicar el referido precio por el número de cajetillas superamos los 15.000 euros, o en su caso, determinaremos si estamos ante una infracción administrativa leve, grave o muy grave si al realizar la misma operación el valor de las mercancías supera los 1000 euros, si está entre 1000 o 7200 euros, o si es superior a 7200 euros respectivamente y en relación con lo dispuesto en el **artículo 11 de la Ley de Contrabando**. En cualquier caso, aunque estemos ante una infracción administrativa procede la incautación de las cajetillas de tabaco conforme a lo dispuesto en el **artículo 14 de la Ley de contrabando en relación con el artículo 5 de la misma norma** por ser la mercancía objeto de la conducta sancionable. Sería procedente también el comiso del buque por ser el medio de transporte empleado en la comisión del delito, salvo que este pertenezca a un tercero que nada tiene que ver con la comisión del referido delito o que el Juez estime que la incautación del mismo resulta desproporcionada en relación con el delito o, en este caso, la infracción cometida.

En tercer lugar, la detención de la tripulación y la posterior puesta a disposición judicial o de la policía. En lo relativo a esta cuestión nos encontramos con que el **artículo 17 de nuestra Constitución** establece que nadie podrá ser privado de su libertad, salvo con la observancia de lo establecido en la propia Carta Magna y en las leyes.

En desarrollo de este precepto constitucional, el **artículo 490 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal en su apartado segundo** establece que cualquier persona podrá detener al delincuente “in fraganti” y el **492 de la misma norma dispone en su apartado primero** que las autoridades pueden detener en todos los supuestos recogidos en el ya referido artículo 490. Respecto del caso objeto de este trabajo, entiendo que el Servicio Marítimo de la Guardia Civil está legitimado para detener a todos los presuntos delincuentes “in fraganti”, aunque probablemente en este caso una vez puestos a disposición judicial el Juez estime que finalmente no hubo comisión de un delito en el caso del contrabando de tabaco, por no llegar al valor económico de 15.000 euros que exige el **artículo 2.3b) de la Ley de represión del contrabando**.

Por otro lado, hay que mencionar que el capitán del barco y algunos de los tripulantes podrían ser detenidos por un presunto delito de tráfico ilícito de inmigrantes recogido en el **artículo 318 bis del Código Penal**. Se aplicaría el **apartado segundo del mismo artículo** en el caso de que se confirmase que las hijas del matrimonio de Burkina Faso son menores de edad. Por lo tanto, entiendo que el Servicio Marítimo de la Guardia Civil actuó de forma adecuada a derecho al detener a los tripulantes por haber indicios de delito y con independencia de que posteriormente el Juez pueda entender que los hechos no son constitutivos de delito.

En relación con la detención, para que esta sea lícita deberá realizarse de acuerdo con lo dispuesto en el **artículo 17 de la Constitución**, que establece que esta deberá



realizarse con la observancia de la propia Constitución y lo dispuesto por las leyes. Al respecto de esta cuestión, el **artículo 496 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal** determina que el plazo máximo de duración de la detención son 24 horas, plazo que amplía el **apartado segundo del artículo 17 de nuestra Carta Magna** a 72 horas y, el cual, no puede ser sobrepasado en ningún caso. En el caso objeto de este trabajo, entiendo que dicho plazo no es sobrepasado en ningún momento.

Tras la detención, los españoles que están debidamente documentados, son puestos a disposición judicial tras llegar al puerto de Burela. A mi juicio, el Juzgado de Instrucción competente para conocer de estos presuntos delitos será el del domicilio de los presuntos delincuentes, tal y como establece el **artículo 15.3 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal** y a falta de mejor criterio para poder determinarlo. Al existir dos presuntos delitos, por un lado el de contrabando de tabaco y, por el otro, el de tráfico ilícito de inmigrantes recogido en el ya mencionado **artículo 318 bis del Código Penal**, hay que examinar si los delitos son conexos a la hora de determinar cuál es el Juzgado de Instrucción competente para conocer del caso. Lo serían en el caso de que las personas que han cometido el delito de forma simultánea estén sujetas a diferentes juzgados según establece el **artículo 17.1 de la ya mencionada Ley de Enjuiciamiento Criminal**. No disponemos de datos suficientes sobre las diferentes personas presuntamente implicadas para saber si están sujetas a distintos juzgados. Presumiendo que lo están, procede aplicar el **artículo 18.2 de la misma norma**, en virtud del cual será competente el Juzgado que primero conoció de la causa a falta de mejor criterio para determinar la competencia en el caso de que estuviésemos ante delitos conexos.

Por otra parte, el resto de la tripulación es entregada a la Policía, lo cuál es correcto siempre y cuando no sea superado el plazo máximo de 72 horas, puesto que tal y como dispone el **artículo 12 de la Ley Orgánica de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado en su apartado 1c)** todo lo previsto en la Ley de Extranjería en relación con emigración e inmigración es competencia de la Policía Nacional.

**Cuarto.** La última cuestión de interés de este informe es la detención del Sr. Silvestre Holms, dada su condición de aforado, al ser Senador de las Cortes Generales del Reino de España. En relación con este tema el **artículo 71 de nuestra Constitución dispone en su apartado segundo** lo siguiente *“Durante el período de su mandato los Diputados y Senadores gozarán asimismo de inmunidad y sólo podrán ser detenidos en caso de flagrante delito. No podrán ser inculcados ni procesados sin la previa autorización de la Cámara respectiva”* En este caso, hay que destacar que no se puede realizar la detención sin solicitar la previa autorización a la que se refiere el artículo citado anteriormente, puesto que el Sr. Silvestre-Holms no se encontraba en el lugar donde se produjeron los hechos presuntamente delictivos, lo que implica que no estamos en un supuesto de flagrante delito. Lo que evidentemente podrá hacer el Juzgado de Instrucción es imputarle en este procedimiento en el que están implicadas otras personas no aforadas, ya que el **artículo 12 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal** nos dice que la jurisdicción ordinaria será siempre competente para instruir las primeras diligencias por delitos que cometan los aforados y, una vez concluidas, esta se inhibirá en favor de la jurisdicción especial que tenga la competencia atribuida por ley. En los casos de causas contra Senadores, como la del presente trabajo, el **artículo 71.3 de la Constitución** atribuye la competencia a la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo, lo

que implica que el Juzgado de Instrucción que esté conociendo del caso deberá inhibirse respecto de este imputado en favor de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo.

Una vez asumida la competencia por el Tribunal Supremo, este deberá solicitar autorización a la Cámara para poder procesar al Sr. Silvestre Holms a través del suplicatorio, tal y como dispone el **artículo 22 del Reglamento del Senado**. Este mismo artículo desarrolla el procedimiento del suplicatorio, que es el siguiente: recibido el suplicatorio por el Presidente del Senado, este lo remitirá a la Comisión de Suplicatorios, que previa audiencia del interesado y estudiando los antecedentes del caso si lo considera necesario, emitirá un dictamen en un plazo máximo de 30 días. Posteriormente el Senado se reunirá en sesión secreta para ser informado del dictamen sobre el suplicatorio. En un plazo de 8 días desde el acuerdo de la Cámara será el Presidente del Senado el que remita la resolución adoptada al Tribunal Supremo. Se entenderá denegado el suplicatorio en el caso de que la Cámara no se pronuncie en el plazo de 60 días naturales, que se computarán durante el período de sesiones, a partir del día siguiente al de la recepción del suplicatorio. Una vez concedido el suplicatorio y firme el auto de procesamiento, la Cámara podrá acordar por mayoría absoluta de sus miembros la suspensión temporal de la condición de Senador.

## E) CONCLUSIÓN

Una vez expuesto el análisis detallado de todas las cuestiones complejas de este caso, mi conclusión es que la actuación de las autoridades ha sido correcta por los siguientes motivos:

- Porque el Servicio Marítimo de la Guardia Civil ha actuado dentro de su marco de competencias y dentro del ámbito en el que puede ejercer las mismas.
- Porque como se puede deducir del análisis realizado en el fundamento jurídico tercero, entiendo que puede proceder el abordaje del barco si las autoridades observaran las cajetillas de tabaco o a las personas que presuntamente son responsables del delito. Además, en cualquier caso, la única parte del buque que ostenta la protección que la Constitución otorga al domicilio son los camarotes, que es donde se desarrolla la vida privada de los tripulantes del buque; los demás espacios del mismo podrían ser revisados por las autoridades sin resolución judicial que lo autorice ni permiso de los titulares. Por su parte es procedente la incautación del material objeto del contrabando, tal y como determinan los artículos anteriormente citados de la Ley de Represión del Contrabando. En último lugar, me gustaría destacar que también entiendo procedente la detención, al haber claros indicios de dos posibles delitos, tanto el de contrabando como el de tráfico ilícito de inmigrantes, por lo que yo entiendo que sí es correcto detener a los tripulantes del buque, siempre que la detención no rebase los límites máximos legalmente permitidos para la lícita realización de la misma.

La actuación que no es correcta es la del Juez de Instrucción que ordena la detención del Sr. Silvestre-Holms, puesto que al ser miembro del Senado solo podría ser detenido en caso de flagrante delito, circunstancia que no se da en este supuesto, porque el mencionado Senador no estaba en el buque donde se encontraron las mercancías y las personas objeto del delito, así como las personas que cometieron materialmente el mismo

## **II.) INFORME SOBRE LAS SOLICITUDES DE ASILO**

### **A) INTRODUCCIÓN**

En este informe voy a desarrollar todas las cuestiones relacionadas con el derecho de asilo en nuestro país. Conviene traer a colación esta cuestión dado que, en el caso objeto de este trabajo, un buque con pabellón español transporta a una serie de personas de nacionalidad extranjera que solicitan asilo. Debemos saber, tras analizar la legislación de nuestro país y los correspondientes convenios internacionales, a quiénes procede otorgar la protección ligada al ya mencionado derecho de asilo partiendo de la base que no todos los extranjeros se encuentran en la misma situación jurídica.

### **B) ANTECEDENTES DE HECHO**

**Primero.** El 30 de diciembre de 2013 son detenidos, por el Servicio Marítimo de la Guardia Civil en un buque con pabellón español, todos los miembros de la tripulación; de estos, seis son nacionales de España, cuatro de Dinamarca, cuatro de Burkina Faso, dos de Perú y dos de Filipinas. Ninguno de ellos tenía contrato de trabajo.

**Segundo.** Exceptuando a los ciudadanos españoles y daneses, no se encuentra documentación alguna que acredite la identidad y la nacionalidad de los tripulantes, salvo sus declaraciones verbales.

**Tercero.** Tras la llegada al puerto de Burela, los ciudadanos españoles son puestos a disposición de la autoridad judicial, mientras que el resto de la tripulación es entregada a la Policía, pidiendo acto seguido solicitud de asilo, alegando haber sido víctimas de una trama de tráfico ilícito de inmigrantes.

**Cuarto.** Entre los detenidos, el Sr. Thomas y la Sra. Amina declaran estar casados, ser nacionales de Burkina Faso y estar huyendo con sus hijas menores de edad (Laina y Alima).

**Quinto.** Los señores mencionados en el antecedente de hecho anterior solicitan el asilo alegando haber huido de su país por temor a que sus hijas sufriesen la mutilación genital en su pueblo natal.

### **C) NORMATIVA APLICABLE**

- Artículo 13 de la Constitución española
- Artículo 14 de la Declaración Universal de Derechos Humanos
- Artículo 18 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.
- Reglamento 343/2003, del Consejo de la Unión Europea, de 18 de febrero, por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado Miembro

responsable del examen de una solicitud de asilo presentada en uno de los Estados Miembros por un nacional de un tercer país.

- Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, hecha en Ginebra el 28 de Julio de 1951.

- Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de Naciones Unidas, firmada en Nueva York el 28 de septiembre de 1954.

- Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración.

- Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria.

- Real Decreto 203/1995, de 10 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de aplicación de la ley 5/1984, de 26 de marzo, reguladora del derecho de asilo y de la condición de refugiados, en su redacción dada por ley 9/1994, de 19 de mayo.

## D) FUNDAMENTOS JURÍDICOS

**Primero.** Nos encontramos con un supuesto de hecho en el que todas las personas extranjeras detenidas presentan solicitud de asilo. Podemos clasificar a estos extranjeros en dos grupos: comunitarios y no comunitarios, lo que implica que estamos ante dos situaciones jurídicas diferentes.

En la situación de los extranjeros comunitarios, que son los nacionales daneses, no procede la solicitud de asilo, ya que la **Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria** en su **artículo 1** se refiere a los nacionales no comunitarios y a los apátridas como las personas que pueden ser objeto de protección internacional en España, lo que evidentemente no incluye a los anteriormente referidos nacionales daneses. Además, en este sentido, debemos remarcar que el **artículo 5 del mismo cuerpo legal** hace referencia a que la protección concedida con el derecho de asilo se basa principalmente en la no devolución ni expulsión de las personas a las que se les haya reconocido este derecho, reconocimiento que no necesitan los nacionales de Estados que forman parte de la Unión Europea, como es el caso de Dinamarca, puesto que tienen derecho a entrar y residir en España, con base en el principio de libre circulación y residencia en los Estados Miembros de los ciudadanos de la Unión Europea y sus familiares, desarrollado en la **Directiva 2004/38/CE** y reconocido en el **apartado segundo del artículo 3 del Tratado de la Unión Europea**, así como en el **apartado primero del artículo 21 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea**.

Por lo tanto, los ciudadanos daneses tienen derecho a entrar en España, tal y como dispone el **artículo 5 de la Directiva arriba mencionada**, siempre que estén en posesión de un documento de identidad o pasaporte válidos. Este derecho de entrada, al igual que el de residencia, solo podrá ser limitado por razones de orden público, seguridad pública o salud pública, en virtud de lo establecido en el **artículo 27 de la Directiva** que regula esta materia, que es la **2004/38/CE**.

En relación con el derecho de residencia, si es hasta tres meses tendrán derecho a residir solamente con tener documento de identidad o pasaporte válidos según determina el **artículo 6 de la Directiva 2004/38/CE**. Si pretenden residir en España por un período de tiempo superior a tres meses deberán estar en algunas de las siguientes situaciones: trabajar por cuenta ajena o cuenta propia en nuestro país, disponer de recursos económicos suficientes para no convertirse en una carga excesiva para el Estado, estar matriculado en algún centro público o privado para cursar estudios de cualquier tipo y contar con seguro de enfermedad que cubra todos los riesgos en España o, ser familiar de un ciudadano de la Unión Europea y acompañarlo o ir a reunirse con el y estar en alguna de las circunstancias anteriores; todo ello en virtud del **artículo 7.1 de la Directiva citada anteriormente**. La limitación del derecho de residencia obedece a las mismas limitaciones que el derecho de entrada. Conviene añadir también, que en virtud del **artículo 16 de la referida Directiva**, los ciudadanos de la Unión Europea podrán adquirir el derecho de residencia permanente en España si residen legalmente durante un período continuado de 5 años.

La mencionada **ley 12/2009** hace también referencia a los nacionales de Estados miembros de la Unión Europea en el **apartado 1f) de su artículo 20**, indicándonos que lo que procede en casos como el que nos ocupa es la no admisión a trámite de la solicitud presentada, puesto que el Protocolo sobre asilo a nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea establece que todos los Estados miembros de la UE constituyen Estados recíprocamente seguros a todos los efectos jurídicos y prácticos en relación con el asilo, por lo que solo podría ser admisible examinar una solicitud por parte de otro Estado Miembro en los casos excepcionales que explico a continuación: cuando el Estado miembro del que es nacional el solicitante, procede a incumplir de forma reiterada las obligaciones asumidas en virtud del Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y las Libertades Fundamentales; que lo decida unilateralmente el Estado miembro receptor, siempre que informe inmediatamente al Consejo y la solicitud se atienda bajo la presunción de que es manifiestamente infundada; por último, en el caso de que se haya iniciado un procedimiento por violación grave de principios de la Unión Europea y el Consejo aún no ha resuelto, o cuando ha resuelto determinando que se ha producido una violación grave y persistente de los principios mencionados en el apartado 1 del artículo F. En mi opinión, en el caso objeto de este trabajo no procedería admitir la solicitud de asilo porque Dinamarca no es un Estado que vulnere los derechos humanos. Como mucho, se podría admitir la solicitud informando al Consejo y presumiendo que es manifiestamente falsa, pero entiendo que esta opción aunque posible, no sería la más correcta.

**Segundo.** Para los demás extranjeros si procede la solicitud de asilo, puesto que tal y como podemos deducir de los antecedentes de hecho, estos no portan documentación que acredite ni su identidad ni su nacionalidad, lo que implica que no pueden entrar de forma legal en España, porque para ello sería necesario, como mínimo, que tuviesen en su poder un documento de viaje o pasaporte que acreditase su identidad junto con un visado o una autorización de regreso si fuese el caso, todo ello, según lo dispuesto en los **apartados primero y segundo del artículo 25 de la Ley 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social**. Por lo tanto, la única forma de que no sean devueltos a su país de forma inmediata, es que tras la solicitud de asilo este derecho les sea concedido.

El derecho de asilo es un derecho reconocido en convenios internacionales de suma importancia, como la **Declaración Universal de Derechos Humanos (1948)** y la **Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea (2007)** artículos 14 y 18, respectivamente. Tiene su origen en la **Convención de Ginebra de 28 de julio de 1951, sobre Estatuto de los Refugiados**, que en su artículo 1 define como Refugiado a aquel: *“Que, como resultado de acontecimientos ocurridos antes del 1.º de enero de 1951 y debido a fundados temores de ser perseguida por motivos de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a determinado grupo social u opiniones políticas, se encuentre fuera del país de su nacionalidad y no pueda o, a causa de dichos temores, no quiera acogerse a la protección de tal país; o que, careciendo de nacionalidad y hallándose, a consecuencia de tales acontecimientos, fuera del país donde antes tuviera su residencia habitual, no pueda o, a causa de dichos temores, no quiera regresar a él”* En nuestro país, el derecho de asilo está regulado en la **ley 12/2009**, a la cuál hice referencia en el fundamento jurídico anterior de este informe.

Centrándonos ahora en el caso que nos ocupa, comenzaré por analizar la situación de los dos nacionales peruanos y los dos nacionales filipinos. Todos ellos, dada su pertenencia a un Estado no comunitario y su entrada en nuestro país sin la documentación necesaria para poder acreditar que su situación en el mismo es legal, solo pueden recurrir a solicitar el derecho de asilo para no ser expulsados. Antes de seguir, conviene hacer referencia a los apátridas: que son aquellas personas que no son consideradas como nacionales suyos por ningún Estado, conforme a su legislación, según la definición del **artículo 1 de la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de las Naciones Unidas, firmada en Nueva York el 28 de septiembre de 1954**. A los apátridas también se les puede conceder el derecho de asilo si se dan las condiciones que nuestro derecho exige para ello, pero en este supuesto de hecho no parece que ninguno de los solicitantes de asilo se encuentre en esta situación, puesto que todos declaran verbalmente ser nacionales de los Estados de Perú y Filipinas, por lo que al no manifestar ellos la condición de apátridas no cumplirían uno de los requisitos exigidos por el **artículo 1 del Real Decreto 865/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de reconocimiento del estatuto del apátrida** para ser considerados como tal.

Por lo tanto, a estas personas se les concedería asilo si pudiesen acreditar que tienen temores fundados de ser perseguidos en su país por alguno de los siguientes motivos: raza, religión, nacionalidad, opinión política, pertenencia a un determinado grupo social, género u orientación sexual; y no quieren o no pueden acogerse a la protección del país del que son nacionales, según dispone el **artículo 3 de la ley 12/2009**. En relación con esta cuestión, el **artículo 6 de la misma norma** exige que los actos de persecución sean suficientemente graves por su naturaleza o reiteración como para constituir una violación grave de los derechos fundamentales, especialmente de aquellos como el derecho a la vida, el derecho a no ser sometido a tratos inhumanos o degradantes, el derecho a no ser sometido a esclavitud o a realizar trabajos forzados u obligatorios, así como el derecho a no ser castigado por realizar una acción que en el momento de su comisión no sea considerada como infracción por el derecho nacional o internacional, los cuáles están recogidos en el **Convenio Europeo de Derechos Humanos y Libertades Fundamentales**. Exige este mismo artículo que estos actos sean una acumulación de medidas lo suficientemente grave como para afectar a los derechos fundamentales de las personas que solicitan asilo. Podemos añadir también que estos actos de persecución podrían ser: actos de violencia física, psíquica o sexual,

procesamientos o penas desproporcionadas o discriminatorias, medidas legislativas, administrativas, judiciales o policiales discriminatorias en su contenido o aplicación... entre otros.

Por otra parte, el **artículo 9 de la ley 12/2009** establece que procedería la denegación de asilo a los solicitantes si se diese alguna de las circunstancias siguientes:

- Que el solicitante de asilo constituya, por razones fundadas, un peligro para la seguridad de España.
- Que el solicitante de asilo, habiendo sido objeto de una condena firme por delito grave, constituya una amenaza para la comunidad.

Asimismo, es conveniente hacer referencia a que los solicitantes de asilo estarían excluidos de este derecho, tal y como dispone el **artículo 8 de la referida ley 12/2009**, si se encontrasen en alguna de las situaciones que señalaré a continuación:

- Las personas comprendidas en la **sección D del artículo 1 de la Convención de Ginebra** (aquellos que reciban protección de un órgano de Naciones Unidas distinto al Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados)
- Las personas a quienes las autoridades competentes del país donde hayan fijado su residencia les hayan reconocido los derechos y obligaciones que son inherentes a la posesión de la nacionalidad de tal país, o derechos y obligaciones equivalentes a ellos.
- Los extranjeros sobre los que existan motivos fundados para considerar que están en alguno de los siguientes supuestos:

Haber cometido delitos contra la paz, delitos de guerra o delitos contra la humanidad.

Haber cometido delitos graves fuera de España antes de ser admitidos como refugiados, si dichos delitos afectan a la vida, la libertad, la libertad o indemnidad sexual, la integridad de las personas o el patrimonio y han sido cometidos con violencia e intimidación en las personas, fuerza en las cosas o en el seno de una banda de delincuencia organizada.

Ser culpables de actos contrarios a los principios y finalidades de las Naciones Unidas.

Una vez explicado en que supuestos procedería conceder o denegar el asilo según lo dispuesto en nuestra legislación, procedo a explicar como es la tramitación de la solicitud de este derecho, la cuál está regulada en los **capítulos I y II del Título II de la ley 12/2009** y en el **Real Decreto 203/1995, de 10 de febrero, por el que se aprueba el reglamento que desarrolla las leyes de asilo anteriores a la actualmente vigente.**

De estas normas podemos deducir que la solicitud de asilo puede presentarse ante cualquiera de las siguientes dependencias (**según el artículo 4 del reglamento**): Oficina de Asilo y Refugio, Puestos Fronterizos de entrada en territorio español, Oficinas de Extranjeros, Comisarías Provinciales de Policía o Comisarías de distrito señaladas por

el Ministro competente o en Misiones Diplomáticas y Oficinas Consulares en el extranjero. En el caso que nos ocupa, se presentaron en una Comisaría de Policía, ya que las personas extranjeras que iban en el buque fueron puestas a disposición de la Policía, tal y como podemos deducir de los antecedentes de hecho del caso. En este momento de la presentación, los solicitantes, de acuerdo con el **apartado tercero del artículo 17 de la ley 12/2009** deberán ser informados en una lengua que les sea comprensible de los siguientes extremos: el procedimiento que debe seguirse, sus derechos y obligaciones durante la tramitación de la solicitud, la posibilidad de contactar con el Alto Comisionado de Naciones Unidas para que les preste asesoramiento y ayuda, así como informarlos sobre las posibles consecuencias del incumplimiento de sus obligaciones y los derechos y prestaciones a las que tienen acceso dada su condición de solicitantes de protección internacional. A continuación, el **artículo 6 del ya mencionado reglamento**, nos indica que todas las solicitudes deben remitirse a la Oficina de Asilo y Refugio y, que esta, en un plazo no superior a 24 horas desde la recepción de las mismas deberá informar al representante en España del ACNUR (Alto Comisionado de Naciones Unidas para Refugiados); por su parte, el **artículo 7 de la misma norma** establece que el plazo máximo para presentar las solicitudes es de un mes a contar desde la entrada en España, a no ser que el extranjero disfrute de un período de estancia legal superior al citado, que en ese caso tendrá hasta que expire el plazo. En el caso que nos ocupa, al no haber ningún indicio que nos indique lo contrario, entiendo que los extranjeros acaban de llegar a nuestro país. El **artículo 8** expone que la solicitud se presentará mediante comparecencia personal o a través de representante en alguna de las dependencias anteriormente citadas. En estas se cumplimentará un formulario que firmará el solicitante, en el que expondrá los hechos y alegaciones en los que fundamenta su pretensión. Deberán acompañar a este formulario los documentos acreditativos de su identidad de los que dispongan. En el supuesto de hecho que nos ocupa, tanto los nacionales peruanos como los filipinos carecen de documentación que acredite sus identidades, lo que no es óbice para impedir que puedan solicitar asilo, pero si impone justificar cuáles son las causas por las que están indocumentados, ya que este hecho dará un indicio de inverosimilitud a los hechos en los que los solicitantes basen su pretensión, puesto que no se sabe cuál es su verdadera identidad ni si realmente son nacionales del país que dicen. En este sentido la **Sentencia del Tribunal Supremo 6880/2008**, de 19 de diciembre, expone lo siguiente en su fundamento jurídico tercero: *“TERCERO.- El recurso de casación no puede ser estimado.*

*La recurrente basa todo su alegato en su condición de mujer de nacionalidad nigeriana, pero al razonar de esa manera hace supuesto de lo que es cuestión, pues nada útil dice para rebatir las apreciaciones de la Administración acerca de la inverosimilitud que se imputa a ese relato justamente por las dudas sobre su verdadera identidad, derivadas del hecho de que no ha aportado ninguna documentación acreditativa de la misma ni ha dado ninguna explicación convincente para justificar por qué no dispone de ella. Este dato, por sí solo, priva de solidez a su exposición, pues no sabiéndose con certeza su verdadera identidad y por ende su auténtica nacionalidad, su relato queda desprovisto de vigor”* En relación con el ya referido **artículo 8**, los solicitantes deberán designar, en su caso, las personas que dependan de ellos o formen su núcleo familiar, aclarando si solicitan para estas el asilo por extensión. Por último, en el **artículo 9 del mismo reglamento**, se establece que los solicitantes de asilo tendrán la obligación de acreditar su identidad y proporcionar un relato verosímil, aportando todas las pruebas e indicios a su alcance para justificar estos dos extremos; deberán indicar



además un domicilio e informar a la autoridad competente de cualquier cambio que se produzca a la mayor brevedad.

Una vez presentada la solicitud, el **artículo 18 de la ley 12/2009**, otorga una serie de derechos a los solicitantes de asilo, que son los que cito a continuación: derecho a ser documentados como solicitantes de protección internacional, a tener asistencia jurídica gratuita e intérprete, a que se comunique su solicitud al ACNUR, a la suspensión de cualquier procedimiento de devolución, expulsión o extradición que les afecte, a conocer el contenido del expediente en cualquier momento, a la atención sanitaria y a determinadas prestaciones sociales. También impone este mismo artículo una serie de obligaciones, que podemos resumir en las siguientes: cooperar con las autoridades españolas proporcionándoles toda la información que requieran y compareciendo ante ellas si es necesario, informar sobre el domicilio en España y sobre cualquier cambio en este; y, por último, presentar toda la documentación de la que dispongan relacionada con su solicitud, además de proporcionar sus huellas dactilares, permitir ser fotografiados y, si son avisados, consentir que sean grabadas sus declaraciones.

Conviene hacer referencia también a que las solicitudes de asilo podrían no ser admitidas a trámite en el plazo de un mes desde su presentación, si el solicitante se encuentra en alguno de los supuestos recogidos en el **artículo 20 de la ley 12/2009**. Estos supuestos son, por un lado, falta de competencia del estado español con base en lo dispuesto en el derecho derivado de la Unión Europea en relación con esta materia o en los Convenios Internacionales suscritos por el propio estado español; por otro lado, por falta de requisitos cuando: los solicitantes de asilo gocen de protección internacional en un tercer estado y su vida no corra peligro, los solicitantes de asilo procedan de un tercer país seguro según lo dispuesto en el **artículo 27 de la Directiva 2005/85/CE**, la persona solicitante reitere una solicitud ya denegada sin que concurran nuevas circunstancias o la persona solicitante sea nacional de un Estado Miembro de la Unión Europea (es el caso de los nacionales daneses)

A mi juicio, ni Filipinas ni Perú son Estados que puedan ser considerados como terceros Estados seguros, ya que su respeto a los derechos humanos según organizaciones de defensa de los mismos es “cuestionable”. No solo eso, por ejemplo, un informe sobre Derechos Humanos realizado en 2013 por el Departamento de Estado de Estados Unidos considera que Perú es un país con mucha corrupción en la aplicación de las leyes, además de que ejerce violencia sobre mujeres y niños, sus prisiones tienen unas condiciones extremadamente duras y la trata de seres humanos no está plenamente extinguida. Por su parte, Filipinas destaca por ser uno de los países que más ataca a los defensores de los derechos humanos que habitan en el país, a la vez que sigue teniendo una gran cantidad de asesinatos y desapariciones forzadas por razones políticas.

Los órganos competentes para la instrucción de las solicitudes de protección internacional son: La Oficina de Asilo y Refugio y la Comisión Interministerial de Asilo y Refugio, el primero es un órgano dependiente del Ministerio de Justicia, el segundo, un órgano adscrito a este. Dichos órganos tramitarán las solicitudes por procedimiento ordinario o, por tramitación de urgencia, instado de oficio o a instancia de parte, si nos encontramos en alguno de los supuestos del **artículo 24 de la ley 12/2009**. Los supuestos de este artículo son los siguientes: que las solicitudes parezcan infundadas, que hayan sido formuladas por solicitantes con necesidades específicas (menores no acompañados, por ejemplo), que planteen exclusivamente cuestiones que no tengan

relación con la concesión de la protección internacional, que el solicitante proceda de un país de origen seguro, que la solicitud sea presentada sin justificación fuera del plazo de un mes, que el solicitante incurra en un supuesto de exclusión o denegación. Finalmente, tras la propuesta de resolución de los órganos instructores, resolverá el Ministro de Interior, que es quién tiene competencia para ello. Contra su resolución cabe recurso potestativo de revisión o recurso ante la jurisdicción contencioso-administrativa, aunque antes interponer estos recursos cabe la posibilidad de presentar petición de reexamen ante el propio Ministro de Interior en el plazo de dos días desde la notificación de la resolución. Todo esto está regulado en el **Capítulo II del Título II de la ley 12/2009**.

**Tercero.** En este fundamento jurídico hablaré sobre la situación de los inmigrantes de Burkina Faso, que son una familia que alega haber huido del país del que son nacionales por miedo a que las hijas, menores de edad, sufriesen la mutilación genital. Por lo tanto, en este caso concreto lo que haré es analizar si el motivo alegado es suficiente como para entender que procede primero admitir o no la solicitud y segundo concederles o no el asilo.

En un principio, los solicitantes de asilo por mutilación genital, como las menores de esta familia de Burkina Faso encajan dentro de las personas a las que se les puede reconocer la condición de refugiadas conforme al **artículo 3 de la ya mencionada ley 12/2009**, por ser nacionales de un país no comunitario y porque pueden tener fundados temores a ser perseguidas, en este caso, por razón de género, ya que la mutilación genital principalmente afecta a la mujer. Podríamos encuadrar además, el propio acto de la mutilación como un acto de violencia física, psicológica o sexual que afecta a los derechos fundamentales conforme a los **apartados 1 y 2 a) del artículo 6 de la ley 12/2009** y un acto de persecución hacia un grupo social determinado por su idéntica identidad sexual, la mujer, de acuerdo con el **párrafo tercero de la letra e) del apartado 1 del artículo 7 de la misma norma**. Por lo tanto, si que existiría la posibilidad de que las solicitudes fuesen examinadas, las de las menores, con base en los preceptos citados anteriormente, como posibles víctimas de la mutilación genital y las de sus padres con base en el principio de extensión familiar del derecho de asilo reconocido en el **artículo 40 de la Ley 12/2009** siempre que acrediten el parentesco y la dependencia, puesto que estos últimos no podrían fundamentar su pretensión en el temor a sufrir la mutilación genital.

En relación con esta solicitud de asilo hay que hacer referencia en primer lugar a si es susceptible de ser admitida a trámite y, en segundo lugar, a si finalmente procede la concesión de asilo o algún otro tipo de protección internacional.

En cuanto a la admisión de la solicitud, nos encontramos con que la línea jurisprudencial de la Audiencia Nacional reflejada en la **sentencia 3089/2011 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del referido órgano jurisdiccional** señala una serie de razones por las que esta solicitud podría no ser admitida a trámite y son las siguientes: en primer lugar, el hecho de que no haya documentación que acredite la nacionalidad ni la identidad de los solicitantes, aunque no es algo determinante, si que resta vigor y verosimilitud a los alegatos de persecución al no quedar demostrado que los solicitantes proceden del país que dicen ni que las conductas persecutorias se hayan producido en ese Estado; en segundo lugar, que los solicitantes basan su pretensión en una alegación puramente genérica desligada de todas circunstancias personal; en tercer y

último lugar, el hecho de que la persecución en este supuesto no vendría del Estado, puesto que el derecho de Burkina Faso no impone la mutilación genital, lo que implicaría que tendrían que acreditar también que las autoridades son incapaces de atajar ese tipo de costumbres o las toleran. Todo ello en consonancia, con que la admisión de la solicitud exige la verosimilitud de los hechos y datos aportados así como una prueba indiciaria de los mismos (no se exige como es lógico, prueba completa)

Esta no admisión a trámite por motivos de fondo tendría su base legal en el **apartado segundo del artículo 21 de la ley 12/2009**, en el cuál se le otorga al Ministro de Interior la potestad de no admitir por motivos de fondo, siempre y cuando lo notifique al interesado, en un plazo de 4 días desde la presentación de la solicitud, en aquellos casos en que en las solicitudes se planteen cuestiones como las que enumero a continuación: cuestiones no relacionadas con los requisitos para la concesión de la protección internacional el solicitante proceda de un país considerado como seguro, el solicitante esté incurso en una causa de exclusión o denegación (apartados c, d y f del artículo 25), la solicitud se base en alegaciones incoherentes, contradictorias, inverosímiles, insuficientes o que contradigan información contrastada sobre la situación del país de origen del solicitante poniendo de manifiesto que la solicitud es infundada en relación con el temor del solicitante de ser perseguido o de sufrir graves daños. Por su parte el artículo 20 y el apartado 1 del artículo 21 de la referida ley reguladora del derecho de asilo, solo permiten la no admisión a trámite por motivos formales que ya fueron citados anteriormente.

Sin embargo, la jurisprudencia del Tribunal Supremo matiza la de la Audiencia Nacional según dispone la **Sentencia del Tribunal Supremo 6012/2013, de 17 de diciembre de 2013**, la cuál recoge lo siguiente: *“cuando esa incoherencia, inverosimilitud o insuficiencia del relato no se revela manifiesta, obvia o patente, lo que hay que hacer es admitir la solicitud a trámite presentada por el internado en el CIE y darle el curso del procedimiento de urgencia como exige el artículo 25.2, con los actos de instrucción necesarios para verificar la verosimilitud del relato, de su posible incardinación entre las causas de persecución protegibles, y su acreditación indiciaria suficiente, con la preceptiva intervención de la CIAR”* Teniendo en cuenta que estamos ante una solicitud de asilo por un supuesto de temor a sufrir la mutilación genital de una menores que proceden de un país africano, en el cuál existe un riesgo efectivo de que las mujeres jóvenes sufran la misma, lo que procedería desde mi punto de vista es la admisión de la solicitud, porque en un caso de estas características no se manifiesta de forma obvia o patente la ausencia del riesgo de ser perseguidas en su país de origen.

Tras la admisión de la solicitud y su tramitación, conforme a lo dispuesto en el **Real Decreto 203/1995**, hay que resolver sobre la concesión o denegación de la misma. En relación con casos de mujeres africanas que puedan sufrir la mutilación genital o ser forzadas a contraer matrimonio, la jurisprudencia del Tribunal Supremo, patente en múltiples sentencias como la dictada por la **sección 5ª de la Sala 3ª de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, de fecha 11 de mayo de 2009 y número de recurso 3155/2006**, la cual recoge lo siguiente: *“Esta Sala Tercera ya ha tenido ocasión de declarar en distintas ocasiones que una situación de desprotección y marginación social, política y jurídica de las mujeres en su país de origen, que vulnere de forma evidente y grave sus derechos humanos, es causa de asilo (SSTS de 7 de julio de 2005 -RC 2107/2002-, y 8 de julio de 2008 -RC 2316/2005); que la persecución por razón de sexo resulta encuadrable sin duda entre las persecuciones sociales (SSTS de*

31 de mayo de 2005 -RC 1836/2002-, 9 de septiembre de 2005 -RC 3428/2002- y 10 de noviembre de 2005 -RC 3930/2002), y más concretamente, que una situación de hostigamiento y amenazas contra una mujer para obligarla a casarse reviste carácter protegible por resultar encuadrable sin duda entre esas persecuciones sociales (SSTS de 28 de febrero de 2006 -RC 735/2003-, 15 de febrero de 2007 -RC 9300/2003- y 31 de enero de 2008 -RC 4773/2004-, referidas, por cierto, a solicitantes de asilo procedentes de Nigeria).

Más específicamente, en STS de 10 de octubre de 2006 -RC 6597/2003- recogimos el criterio del ACNUR sobre la práctica de la mutilación o ablación genital en Nigeria, en el sentido de que "existen numerosos informes que hacen dudar de que en Nigeria finalmente se otorgue protección efectiva a las personas que intentan evitar la mutilación genital" y que la mutilación genital, aun estando prohibida en algunos Estados, "parecería que aún se practica extensivamente en todo el país, y que las mujeres podrían verse sometidas a esta práctica desde la primera semana hasta después de dar a luz a su primer hijo", concluyendo en dicha sentencia que la huida con la finalidad de evitar esa reprobable práctica de la ablación genital encuentra acomodo y acogida dentro de las causas de asilo por constituir la amenaza de dicha práctica una persecución por razón de género encuadrable entre las persecuciones sociales a que se refiere la Convención de Ginebra.

En estas y otras sentencias sobre casos similares, referidas a solicitantes de asilo procedentes de Nigeria, transcribíamos un informe del ACNUR que resulta sumamente expresivo de la situación de las mujeres en ese país. Decía aquel informe: "según la ONG Human Rights Watch los derechos de las mujeres se violan de un modo rutinario. El Código Penal establece explícitamente que la violencia ejercida por un hombre dentro del matrimonio no son ofensas si están permitidos por la costumbre o no se infringen daños corporales graves. Los matrimonios infantiles continúan siendo algo común sobre todo en el norte de Nigeria. Las mujeres no poseen derechos en derecho hereditario de las propiedades y se estima que el 60% de las mujeres nigerianas son sometidas a mutilación genital en todo el país".

Y, lo que es más importante, esas mismas consideraciones se recogen en los informes obrantes en los autos de este concreto recurso sobre la situación sociopolítica de Nigeria. En efecto, en el curso del periodo probatorio se unió a las actuaciones un informe del ACNUR en el que se indica que aun cuando la mutilación genital femenina (MGF) está decreciendo en ese país y se han promovido campañas oficiales en su contra, "la práctica es todavía común en la mayor parte de Nigeria, especialmente en las áreas rurales. Generalmente, la MGF se practica a las niñas durante la infancia, cuando llegan a la pubertad o como preparación para el matrimonio. En casos muy excepcionales, las mujeres son circuncidadas antes o después de dar a luz el primer hijo". Más aún, se apunta en ese informe que ciertamente algunos Estados han aprobado normas para prohibir la MGF, pero las penas impuestas son mínimas, y "a pesar de la prohibición en algunos de estos Estados sigue siendo practicada regularmente"; se insiste en que "la edad a que se somete a niñas y mujeres a la MGF varía desde la primera semana de nacimiento hasta que la mujer da a luz a su primer hijo", y se especifica que "la MGF se practica particularmente entre las comunidades de carácter étnico edo y urhobo", dato este último que es particularmente relevante en el caso que nos ocupa porque en el listado de datos personales obrante al folio 2.1 del expediente consta que el idioma materno de la solicitante de asilo y recurrente en

*casación es, precisamente, el edo. Y más todavía, aclara el informe del ACNUR que "una mujer que se haya negado a contraer matrimonio o a sufrir la MGF puede que no sea recibida con facilidad por sus familiares o por miembros de su comunidad en otra parte del país (...) abandonar la familia supone la exclusión social y económica para la mayor parte de los nigerianos y particularmente para las mujeres (...) la única salida para las mujeres que se encuentran en estos casos es la prostitución". Sin que sea garantía de protección suficiente la denuncia ante las Autoridades del país, pues, aclara este informe, "las mujeres que sufren violencia doméstica se enfrentan a numerosas barreras cuando buscan protección. Estas barreras incluyen leyes discriminatorias y punitivas (incluyendo la sharia), el estigma social que supone denunciar, los altos costes de cualquier acción legal, las actitudes de la policía y del sistema judicial, la falta de refugios y albergues para las mujeres que huyen de la violencia y las dificultades de vivir como una mujer divorciada. El sistema legal nigeriano ha sido acusado de crear un sistema jurídico complejo y confuso donde a las mujeres se les deniega por lo general una protección adecuada".*

Pues bien, de la citada sentencia podemos deducir que los casos de desprotección o marginación social, política o jurídica de las mujeres en su país de origen en los cuales estas vean vulnerados sus derechos fundamentales, son causa de asilo, más aún cuando esta desprotección o marginación se convierte en una persecución por razón de sexo que se puede encuadrar entre las persecuciones sociales recogidas en el artículo 1 de la Convención de Ginebra de 1951.

Centrándonos en el caso concreto, podemos aplicarle al mismo lo que dispone la jurisprudencia del Tribunal Supremo, dado que Burkina Faso es un país de África donde se lleva a cabo la mutilación genital con frecuencia, siendo esta conducta consentida por las autoridades. Este hecho implica que nos encontramos ante unas menores que en su país sufren una persecución por razón de sexo que se lleva a cabo a través de una conducta como la mutilación genital, la cuál vulnera un derecho fundamental de las mujeres, como es el derecho a no sufrir tratos inhumanos o degradantes.

Por lo tanto, procedería conceder el asilo a estas menores siempre y cuando quedase acreditado que son nacionales de Burkina Faso (siendo secundario saber su identidad, que su relato es congruente y verosímil y, por último, que lo argumentado en sus alegaciones en relación con su país es coincidente con la situación sociopolítica del mismo.

Aparte de la sentencia anteriormente recogida, este criterio viene respaldado por otras resoluciones del Tribunal Supremo, como pueden ser la sentencia de la **Sala 3ª del Tribunal Supremo, de fecha 15 de febrero de 2007 y número de recurso de casación 9036/2003**, y, más reciente, la sentencia de la **misma Sala, de fecha 15 de junio y número de sentencia 4013/2011**, en la cuál se establece lo siguiente: *"Asimismo, estimamos que la decisión de la Sala de instancia es acorde con la doctrina jurisprudencial de esta Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, que ha estimado en las sentencias de 15 de febrero de 2007 (RC 9036/2003) y de 11 de mayo de 2009 (RC 3155/2006), que en aquellos supuestos en que se acredite la existencia de «indicios suficientes», según las circunstancias de cada caso, de que una mujer sufre persecución por su pertenencia al género femenino, que le ha supuesto la imposición de prácticas contrarias a la dignidad humana, como el matrimonio forzoso o la mutilación de un órgano genital, y que el régimen legal del país de origen no*

*ofrece una protección jurídica eficaz, procede la concesión del derecho de asilo a la luz de lo dispuesto en los artículos 3 y 8 de la Ley 5/1984, de 26 de marzo, reguladora del derecho de asilo y de la condición de refugiado”*

## E) CONCLUSIÓN

Con base en lo expuesto en los fundamentos jurídicos anteriores podemos establecer las siguientes conclusiones:

Que nos encontramos con que los nacionales daneses, como nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea se encuentran en una situación jurídica diferente a la del resto de extranjeros nacionales de Estados no comunitarios.

Que a los ciudadanos daneses no procede admitirles a trámite la solicitud de Asilo por lo dispuesto en el **apartado f) del artículo 20**, el cuál nos conduce al Protocolo del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea sobre el derecho de asilo a nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea, que nos dice que los Estados miembros de la UE constituyen recíprocamente países de origen seguros a todos los efectos y que solo se podrán admitir solicitudes de asilo en casos excepcionales. Estos casos ya fueron expuestos en los fundamentos jurídicos de este informe y en mi opinión no procede aplicar ninguno de esos supuestos excepcionales al supuesto de hecho objeto de este informe.

Para el caso de los nacionales peruanos y filipinos la concesión del indulto dependerá de cuáles sean sus circunstancias, ya que estas no se exponen en los antecedentes de hecho. Si lograsen acreditar de forma verosímil que tienen temores fundados de ser perseguidos por alguno de los motivos del **artículo 3 de la ley 12/2009** en sus países, podrían adquirir la condición de refugiados, ya que son nacionales de Estados no comunitarios.

En el caso de los nacionales de Burkina Faso, entiendo que procede primeramente la admisión a trámite de la solicitud, porque los supuestos de persecución por género pueden incluirse en las persecuciones por pertenencia a un determinado grupo social, las cuáles son siempre posibles supuestos de concesión de la condición de refugiado, conforme a lo dispuesto en el **artículo 1 de la Convención de Ginebra de 1951** y en el ya referido **artículo 3 de la ley 12/2009, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria**. Tras la admisión a trámite y la posterior tramitación, este procedimiento finalizará con una resolución del Ministro de Interior, en la cuál, debería concedérsele el asilo a las menores solicitantes, puestos que las persecuciones por razón de género que se concreten en conductas como la mutilación genital o el matrimonio forzoso son causa de asilo, siempre y cuando, quede acreditada la nacionalidad de las solicitantes y sus alegaciones reúnan los indicios mínimos de veracidad y sean coincidentes con la situación sociopolítica del país del que están acreditadas ser nacionales, todo ello, en consonancia con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal Supremo citada en el fundamento jurídico tercero de este informe.

### **III.) INFORME SOBRE SOLICITUD DE PRESTACIONES A LA SEGURIDA SOCIAL Y ACTA DE INFRACCIONES LABORALES**

#### A) INTRODUCCIÓN

En este informe analizaremos dos cuestiones jurídicas diferentes: por un lado, si los nacionales de Burkina Faso solicitantes de asilo tienen derecho a una prestación familiar de seguridad social por hijos menores de edad y a una prestación por desempleo tal y como solicitan, por otro lado, desarrollar todas las cuestiones relativas al levantamiento de un acta por infracciones laborales realizada por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (infracciones cometidas, quién es el responsable, cual es la sanción...)

#### B) ANTECEDENTES DE HECHO

**Primero.** La Sra. Amina y el Sr. Thomas, nacionales de Burkina Faso, con dos hijas menores de edad que les acompañan y solicitantes de asilo en España, solicitan también una prestación de seguridad social por hijos menores y una prestación por desempleo.

**Segundo.** El día 3 de enero de 2014, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social levanta un acta de infracciones laborales.

#### C) NORMATIVA APLICABLE

- Artículo 13 de la Constitución.
- Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.
- Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria.
- Ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.
- Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el reglamento de la Ley Orgánica 4/2000
- Real Decreto 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.
- Real Decreto 203/1995, de 10 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de aplicación de las leyes reguladoras de asilo anteriores Ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.
- Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de Seguridad Social.

## D) FUNDAMENTOS JURÍDICOS

**Primero.** En relación con el derecho a percibir las prestaciones solicitadas es importante el hecho de si se ha concedido o se ha denegado el derecho de asilo, además de tener en cuenta los derechos que ostentan los solicitantes desde el momento en que presentan la solicitud de asilo en España. Este último extremo es el que voy a desarrollar en este fundamento jurídico.

Como ya comenté en informes previos, el **artículo 13.4 de nuestra Constitución** nos dice que: *“la ley establecerá los términos en que los ciudadanos de otros países y los apátridas podrán gozar del derecho de asilo en España”* pues bien, la ley que establece estos términos es la **ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y la protección subsidiaria**. En su **artículo 30**, esta norma establece que a los solicitantes de protección internacional que carezcan de recursos económicos se les proporcionarán los servicios sociales y de acogida necesarios para que puedan satisfacer sus necesidades básicas en condiciones de dignidad. Esta disposición legal se desarrolla en la **sección 2 del capítulo primero del Real Decreto 203/1995, de 10 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de aplicación de las leyes reguladoras de asilo anteriores**, en la cual se establece que los efectos de la presentación de la solicitud son los siguientes: permanencia provisional del solicitante en España, cualquiera que sea su situación jurídica según la ley de extranjería y con independencia de la documentación de la que disponga (**artículo 11**), garantía de no expulsión hasta que no se haya analizado y resuelto su petición (**artículo 12**), se proveerá al solicitante de un comprobante de su solicitud que se unirá a su pasaporte y le habitará para permanecer en España por un período máximo de 60 días. En este caso, los solicitantes solo dispondrán del comprobante de la solicitud porque llegaron a España sin ningún tipo de documentación. Si tras la presentación, se admite a trámite la solicitud, se les expedirá a los solicitantes un documento de solicitante de asilo que les habilitará para permanecer en España durante la tramitación del expediente, toda vez que tendrán la obligación de entregar su documentación en el momento en que se les expida, aunque en este caso no porque no tienen, y de comunicar cualquier cambio de domicilio (**artículo 13**); al no tener ninguna documentación aparte de la expedida por las autoridades españolas, procederá imponerles la medida cautelar de fijarles un domicilio obligatorio hasta la resolución definitiva del expediente (**artículo 14**); tendrán derecho a prestaciones sociales para poder cubrir sus necesidades básicas en los términos establecidos en la **Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos libertades de los extranjeros en España y su integración social**. Dichas prestaciones podrán modularse cuando la solicitud estuviese pendiente de admisión a trámite. También cabe destacar que podrán ser autorizados para trabajar, según la situación del expediente y las circunstancias de los interesados (**artículo 15**).

Por lo tanto, teniendo en cuenta que el **artículo 14 de la anteriormente mencionada Ley 4/2000** dispone que los extranjeros tendrán derecho a acceder a las prestaciones de Seguridad Social en las mismas condiciones que los españoles, procedo a determinar si los solicitantes de asilo pueden tener derecho a percibir alguna de las prestaciones que solicitaron.

En relación con la prestación de Seguridad Social por hijos menores, entiendo que tienen derecho a la misma por cumplir los siguientes requisitos recogidos en el **artículo 182 de la Ley General de Seguridad Social**: que tienen dos hijos menores de 18 años,



que no perciben ingresos de ningún tipo, que tras presentar la solicitud de asilo residen legalmente en España hasta que haya resolución sobre la misma no admitiéndola o denegando el asilo; no tienen derecho a otra prestación de la misma naturaleza en otro régimen público de prestación social. Hay que aclarar que según el **artículo 182 bis de la misma norma** la cuantía de la prestación será de 291 euros al año por cada una de las hijas, es decir, un total de 582 euros. Además, tal y como dispone el **artículo 189 de la referida Ley General de Seguridad Social**, aunque los dos padres tengan derecho a percibir la referida prestación, esta solo podrá ser reconocida a favor de uno de ellos.

Por otra parte, entiendo que ninguno de los dos solicitantes tiene derecho a percibir una prestación por desempleo, ni de carácter contributivo ni de carácter asistencial, puesto que tal y como podemos deducir de los antecedentes de hecho estos acaban de llegar a España sin ningún tipo de documentación, lo que implica que en ningún caso pueden haber cumplido algunos de los requisitos exigidos para tener derecho a esta prestación como, por ejemplo, estar afiliados a la Seguridad Social y en situación de alta o haber agotado la prestación por desempleo, los cuales están recogidos en los **artículos 207 y 215 de la Ley General de la Seguridad Social** respectivamente.

**Segundo.** En este fundamento jurídico aclararé cuáles son las consecuencias para los solicitantes según se les deniegue o se les conceda el derecho de asilo.

Si se les deniega el asilo serán expulsados de España, según establece el **artículo 37 de la Ley 12/2009**, puesto que llegaron a nuestro país en situación irregular, es decir, sin ningún tipo de documentación y sin entrar en él mismo cumpliendo los requisitos exigidos por la **Ley Orgánica 4/2000 en su artículo 25**. Este hecho implicaría como es evidente que no tendrían derecho a ninguna de las otras prestaciones solicitadas. La posibilidad que si cabría, según el **artículo 34 de la citada Ley Orgánica 4/2000**, es que si acreditan no poder ser documentados por ningún país y se entiende que concurren razones de índole humanitaria merecedoras de protección, aunque no lo sean de acuerdo con los requisitos exigidos para la concesión de asilo o protección subsidiaria, procede que sean documentados por España y que, por lo tanto, puedan tener acceso a las prestaciones sociales en condiciones de igualdad respecto de las nacionales de los españoles porque pasarían a residir en España legalmente durante el período que les autorice la documentación expedida. Todo ello, siempre y cuando no tengan prohibida la entrada a nuestro país por estar incurso en alguno de los supuestos del **artículo 26 de la misma norma**.

Para el caso de que se les concediese el derecho de asilo, gozarían en nuestro país del elenco de derechos que les otorga el **apartado 1 del artículo 36 de la Ley 12/2009**, entre los que se encuentra el derecho de acceso a prestaciones sociales y el de acceso a los servicios públicos de empleo. Una vez que accedan a estos servicios, si

posteriormente encuentran trabajo, es cuando podrán tener derecho a una prestación por desempleo como la que solicitan. En un primer momento, si cumplieren los requisitos que exige la Ley General de Seguridad Social como es el de cotizar durante un determinado período de tiempo tendrían derecho a una prestación de desempleo de carácter contributivo. Si al finalizar su derecho a esta, no tuviesen trabajo y cumplieren los correspondientes requisitos es cuando podría concedérseles una prestación por desempleo de carácter asistencia denominada subsidio, pero todo ello, si cumplen los requisitos establecidos en la mencionada Ley General de Seguridad Social.

**Tercero.** Se nos dice en los antecedentes de hecho de este informe que el 3 de enero de 2014 la Inspección de Trabajo y Seguridad Social levanta un acta de infracciones laborales. Según el **apartado 4 del artículo 7 de la Ley Orgánica de la Inspección de Trabajo** la extensión de un acta de infracciones laborales es la forma mediante la que se inicia el procedimiento sancionador en vía administrativa. Pero antes del levantamiento del acta de infracciones laborales el Inspector de Trabajo, que deberá ser un funcionario que reúna los requisitos del **artículo 2 de la misma norma** y que será competente para: vigilar y exigir el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias, así como el contenido normativo de los Convenios Colectivos en ámbitos como la ordenación del trabajo y las relaciones sindicales, la prevención de riesgos laborales, el sistema de Seguridad Social o el empleo y las migraciones entre otros; prestar asistencia técnica; intervenir en conflictos laborales a través del arbitraje, la mediación y la conciliación, **según dispone el artículo 3**, realizará una inspección en el centro de trabajo.

En este caso, el lugar de trabajo es un buque, el cuál en virtud del **apartado 1.2 del artículo 4 de la referida Ley Orgánica de la Inspección de Trabajo**, está dentro del ámbito de actuación de la Inspección de Trabajo. Por su parte, el **artículo 5 del mismo cuerpo legal** establece cuales son las facultades del inspector de trabajo en el desarrollo de sus competencias, y estas se pueden resumir en las siguientes: entrar libremente y sin previo aviso en el centro de trabajo (salvo cuando este coincida con el domicilio), hacerse acompañar en la inspección por los trabajadores, sus representantes o por peritos que puedan facilitar su trabajo, practicar cualquier diligencia de investigación, examen, o prueba como puede ser el interrogatorio de testigos y trabajadores o el examen en el centro de trabajo de la documentación y los libros de empresa; y adoptar si lo consideran oportuno y de forma proporcionada medidas cautelares para evitar la ocultación o destrucción de documentos.

Por su parte el **artículo 7** nos habla de las medidas que pueden derivar de la actividad inspectora, una de ellas es la apertura de un procedimiento sancionador como ya se dijo anteriormente, pero otras medidas podrían ser: advertir o requerir al sujeto para que adopte medidas para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa del orden social o para que modifique lo que sea preciso en las instalaciones, en el montaje o en los métodos de trabajo, así como promover procedimientos para la inscripción de empresas y afiliación de trabajadores o para su encuadramiento en el régimen de la Seguridad Social que proceda, entre otras.

Pues bien, teniendo en cuenta que en el supuesto de hecho de este trabajo nos encontramos con que la medida adoptada es la apertura de un procedimiento sancionador en vía administrativa, procedo a explicar primeramente cuales son los principios que rigen la **potestad sancionadora de la administración**:

*Principio de legalidad:* Nos dice que la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas solo podrá ser ejercida cuando esté reconocida en una norma con rango de ley.

*Irretroactividad:* Serán de aplicación las disposiciones sancionadoras vigentes en el momento de producirse los hechos que constituyan infracción administrativa. Solo producirán efectos retroactivos cuando sean favorables al infractor.

*Principio de tipicidad:* Solo constituyen infracción administrativa aquellas conductas recogidas como tal en una norma con rango de ley.

*Principio de responsabilidad:* serán sancionadas por la comisión de una infracción administrativa aquellas personas responsables de los hechos que dieron lugar a la misma.

*Principio de proporcionalidad:* Las sanciones administrativas, sean o no pecuniarias, en ningún caso podrán implicar privación de libertad. Adecuación entre la gravedad del hecho que da lugar a la infracción y la sanción impuesta.

*Prescripción:* las infracciones y sanciones prescribirán según los plazos dispuestos en las leyes que las establezcan.

*Principio de no concurrencia de sanciones:* no podrán sancionarse los hechos que hayan sido sancionados penal o administrativamente, siempre identidad de hecho, sujeto y fundamento.

En segundo lugar entiendo también conveniente hacer referencia a los principios que rigen el procedimiento administrativo sancionador, que son los siguientes:

*La garantía del procedimiento:* el ejercicio de la potestad sancionadora requerirá de un procedimiento predeterminado legal o reglamentariamente en el que se deberá establecer la separación entre la fase instructora y la sancionadora encomendándolas a órganos distintos.

*Derechos del presunto responsable:* derecho a que se le notifique los hechos que se le imputen, el nombre del instructor o la sanción a la que se enfrenta; derecho a formular alegaciones y a utilizar los medios de defensa que sean procedentes, y todos los derechos que el artículo 35 de ley 30/1992 reconoce a los ciudadanos en sus relaciones con la Administración Pública.

*Medidas de carácter provisional:* se podrá recurrir a ellas cuando lo permitan las normas del procedimiento sancionador, mediante acuerdo motivado y para asegurar la eficacia de la resolución final.

*Presunción de inocencia.*

*Resolución:* pondrá fin al procedimiento, tendrá que ser motivada y resolverá todas las cuestiones planteadas en el expediente. Siempre y cuando ponga fin al procedimiento administrativo será ejecutiva.

Tras explicar cuáles son los principios que rigen la potestad sancionadora de la administración y el procedimiento administrativo sancionador, haré referencia a las partes del mismo.

En primer lugar, la **iniciación del procedimiento** se puede producir de cuatro formas: por acuerdo del órgano competente, por orden de un órgano superior, por petición razonada de otros órganos o por denuncia. En esta fase se llevan a cabo las actuaciones previas con el objeto de determinar con la mayor precisión posible los hechos que motivan la incoación del procedimiento e identificar a los presuntos responsables.

Además, si es necesario para la eficacia de la resolución final, se pueden adoptar medidas de carácter provisional.

En segundo lugar, la **instrucción del procedimiento**, en la que se realizarán las correspondientes actuaciones, como pueden ser la práctica de la prueba pertinente, así como el trámite de audiencia o de alegaciones a los interesados. Esta fase finalizará con una propuesta de resolución.

En tercer y último lugar, la **fase de resolución**, en la que antes de dictar la misma se podrán realizar las actuaciones complementarias que se consideren indispensables para resolver el procedimiento. El órgano que dicta la resolución es siempre un órgano distinto al órgano responsable de la instrucción. El plazo para dictar resolución es de seis meses y, en cuanto expira este plazo, se inicia el plazo de caducidad.

A continuación, tras haber explicado detenidamente el procedimiento administrativo sancionador me centraré en determinar cuáles son las infracciones que se pudieron cometer en el caso objeto de este trabajo, a la vez que determino cual es la sanción correspondiente por cada una de ellas según lo dispuesto en el **Real Decreto 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social**. Las infracciones y sanciones son las siguientes:

**Artículo 6.4** No informar por escrito al trabajador sobre los elementos esenciales del contrato y las principales condiciones de ejecución de la prestación laboral, en los términos y plazos establecidos reglamentariamente. Estamos ante una infracción leve, por lo que conforme al **artículo 40.1.a) de la misma norma** procede imponer una sanción de 311 a 625 euros al empresario si aplicamos el grado máximo, que es el que corresponde a mi juicio.

**Artículo 7.1** No formalizar por escrito el contrato de trabajo cuando este requisito sea exigible o cuando lo haya solicitado el trabajador. Estamos ante una infracción grave, por lo que conforme al **artículo 40.1.b) de la misma norma** procede imponer una sanción de 3126 a 6250 euros si aplicamos el grado máximo, que es el que corresponde a mi juicio.

**Artículo 8.4** La transgresión de las normas sobre trabajo de menores contempladas en la legislación laboral. Estamos ante una infracción muy grave, por lo que conforme al **artículo 40.1.c) de la misma norma** procede imponer una sanción de 6251 a 25000 euros si aplicamos el grado mínimo, que es el que corresponde a mi juicio.

**Artículo 10.3** Constituye infracción muy grave la ausencia de comunicación de desplazamiento, así como la falsedad o la ocultación de los datos contenidos en la misma. Estamos ante una infracción muy grave, por lo que conforme al **artículo 40.1.c) de la misma norma** procede imponer una sanción de 25.001 a 100.005 euros si aplicamos el grado medio, que es el que corresponde a mi juicio.

**Artículo 22.2.** No solicitar la afiliación inicial o el alta de los trabajadores que ingresen a su servicio, o solicitar la misma, como consecuencia de actuación inspectora, fuera del plazo establecido. A estos efectos se considerará una infracción por cada uno de los trabajadores afectados. Estamos ante una infracción grave, por lo que conforme al

**artículo 40.1.f).1º de la misma norma** procede imponer una sanción de 8.001 a 10.000 euros si aplicamos el grado máximo, que es el que corresponde a mi juicio.

**Artículo 23.1.b)** No ingresar, en el plazo y formas reglamentarios, las cuotas correspondientes que por todos los conceptos recauda la Tesorería General de la Seguridad Social, no habiendo presentado los documentos de cotización ni utilizado los sistemas de presentación por medios informáticos, electrónicos o telemáticos. Estamos ante una infracción muy grave, cuya sanción se graduará conforme a lo dispuesto en el **párrafo segundo del artículo 39.2**, es decir, en función del importe de la cuantía no ingresada. En cuanto a la sanción que corresponde imponer, será la del **artículo 40.1.d).2 de la misma norma** o, lo que es lo mismo, los intervalos de porcentaje que correspondan según el importe de la cuantía no ingresada a la que hice referencia anteriormente.

**Artículo 37.1.** Los empresarios que utilicen trabajadores extranjeros sin haber obtenido con carácter previo el preceptivo permiso de trabajo, o su renovación, incurriendo en una infracción por cada uno de los trabajadores extranjeros que hayan ocupado. Estamos ante una infracción muy grave, por lo que conforme al **artículo 40.1.c) de la misma norma** procede imponer una sanción de 25.001 a 100.005 euros si aplicamos el grado medio, que es el que corresponde a mi juicio.

Por lo tanto, estaríamos ante un acta de infracciones laborales que contiene siete infracciones: cuatro en materia de relaciones laborales, dos en materia de Seguridad Social y una en materia de movimientos migratorios y trabajo de extranjeros. En relación con esta cuestión hay que aclarar que la comisión del tipo del **artículo 22.2 y del tipo del artículo 37.1** implica que se incurre en una infracción por cada uno de los trabajadores afectados, puesto que así lo disponen los preceptos en cuestión.

Por otra parte, en relación con los criterios de graduación de sanciones, entendí procedente según lo dispuesto en el **párrafo primero del apartado segundo del artículo 39 en relación con el apartado sexto del mismo precepto** adoptar como criterio base para graduar las sanciones el del número de trabajadores afectados, lo que implica que aplique el grado máximo a aquellas infracciones que afectan a la totalidad o a la gran mayoría de los trabajadores, el grado medio a aquellas infracciones que afectan solamente a una parte de los trabajadores, como pueden ser los extranjeros; y el grado mínimo a aquellas que afectan a una parte ínfima de los mismos.

Sin embargo, en relación con la apertura del expediente sancionador entiendo que este deberá paralizarse en virtud de lo dispuesto en el **apartado segundo del artículo 3 del Real Decreto 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social**, puesto que los hechos que son causa del acta de infracciones laborales pueden ser constitutivos de tipos penales como tráfico ilícito de inmigrantes o delitos contra los derechos de los trabajadores. Las conductas anteriores están tipificadas en el **artículo 318 bis y en los apartados 1 y 2 del artículo 311 del mismo cuerpo legal**.

En esta situación, el ya mencionado **apartado 2 del artículo 3 del Real Decreto 5/2000** impone a la Administración la obligación de abstenerse de continuar el procedimiento sancionador y de remitir las actuaciones al órgano jurisdiccional competente o al Ministerio Fiscal, no pudiendo continuar el procedimiento hasta que la

autoridad judicial dicte sentencia o cualquier otra resolución que ponga fin al procedimiento penal indicando que los hechos puestos en su conocimiento no son constitutivos de delito o, hasta que el Ministerio Fiscal no comunique la improcedencia de iniciar o proseguir actuaciones. Si se sancionasen estos hechos en el orden jurisdiccional penal, la administración no podría sancionar en virtud del principio de no concurrencia de sanciones. El **apartado 3 del mismo artículo** establece que si no se estimase la existencia de ilícito penal, la Administración continuará el procedimiento sancionador con base en los hechos que los Tribunales hayan considerado probados. Esta prevalencia de la jurisdicción penal sobre la potestad sancionadora de la administración se refleja en múltiples sentencias, entre ellas, la **sentencia del Tribunal Supremo de fecha 11 de enero de 2006 y número de recurso de casación 226/2003 dispone lo siguiente:** *”... siguiendo la citada doctrina constitucional, de la que en casos similares se ha hecho eco la Sala en Sentencias del 18 diciembre 1991 y 26 abril 1996 , debemos declarar que, dada la identidad de hechos entre el procedimiento administrativo-sancionador y el proceso penal, según ha quedado expuesto, y habiendo llegado el primero a la fase de decisión, el principio non bis in idem exigía la paralización del procedimiento administrativo a las resultas del proceso penal, sin perjuicio, naturalmente, de la resolución que procediera, desde la perspectiva de dicho principio, a la vista de los hechos fijados por la autoridad judicial...”* o la **sentencia del mismo órgano jurisdiccional de fecha 19 de enero de 2012 y número de recurso de casación 1619 /2009** que dice lo siguiente *“...lo cierto es que concurrían los requisitos previstos en el artículo 7.2 del Reglamento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora aprobado por Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, esto es la triple identidad de hechos, sujetos y fundamento, de los que se deriva la procedencia de suspensión del procedimiento administrativo sancionador cuando concurren con un proceso penal”*

#### E) CONCLUSIÓN

Con base en los fundamentos jurídicos de este informe voy a exponer las siguientes conclusiones:

- Que durante la tramitación del procedimiento de asilo los solicitantes si tienen derecho a la prestación que solicitan de la Seguridad Social por tener hijas menores a su cargo. Ciertamente es que aún que los dos tengan derecho a esta prestación, la misma solo puede ser cobrada por uno de ellos. La cuantía de la referida prestación es de 291 euros anuales por cada hija menor de edad. En ningún caso tendrían derecho a la prestación por desempleo que solicitan, ni a nivel contributivo ni a nivel asistencial, puesto que presumimos que acaban de llegar a España y en ningún caso pueden tener cumplidos requisitos como el de la cotización mínima o el de estar inscritos como demandantes de empleo, los cuales son imprescindibles para tener acceso a la referida prestación por desempleo.

- En caso de denegación del derecho de asilo no tendrían derecho a ninguna prestación, puesto que al entrar ilegalmente en España lo procedente sería que fuesen expulsados. Solo cabría la opción de que con base en la Ley Orgánica 4/2000, se les permitiese por razones humanitarias residir en España y, por tanto, tener acceso a prestaciones en igualdad de condiciones que los españoles. En este último caso tendrían derecho a la prestación de Seguridad Social por hijos menores, además de que podrían

inscribirse como demandantes de empleo, para si en algún momento posterior trabajan, tener derecho a desempleo en el caso de ser despedidos.

- La concesión del asilo les otorgaría los mismos derechos que a los extranjeros que residen legalmente en España, lo que le permitiría acceder a las prestaciones solicitadas si cumplierse los requisitos que exige la legislación española, a mayores del de residir legalmente en España.

- En relación con el acta de infracciones laborales, si hay motivos para iniciar un procedimiento sancionador en vía administrativa, puesto que como he señalado en el fundamento jurídico tercero de este informe se han cometido siete infracciones laborales, sin embargo, dado que podemos encontrarnos con hechos que pueden constituir ilícitos penales procede la suspensión del procedimiento administrativo hasta que se dicte resolución condenatoria o absolutoria en vía penal. Si hubiese resolución condenatorio la Administración no podría sancionar, en virtud del principio de no concurrencia de sanciones.

## **IV) INFORME SOBRE CONTRATOS MERCANTILES QUE PUEDAN INTUIRSE EN EL CASO**

### **A) INTRODUCCIÓN**

En el derecho marítimo, por las circunstancias especiales en las que se desarrolla, se suscriben una serie de contratos de carácter mercantil con características especiales. En este informe analizaré con detalle dos de ellos, que son el contrato de fletamento y el contrato de seguro, aunque también haré referencia a otros como el de remolque o el de salvamento.

### **B) ANTECEDENTES DE HECHO**

**Único.** El buque Pobre Mitrofan llevaba un cargamento de la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein S.A.

### **C) NORMATIVA APLICABLE**

- Protocolo de Bruselas de 23 de febrero de 1968 - Reglas de la Haya-Visby
- Ley de 22 de diciembre de 1949, de Transporte Marítimo de Mercancías en Régimen de conocimiento de embarque.
- Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio.
- Real Decreto de 24 de julio de 1889, del Código Civil, artículo 1456 y siguientes.

### **D) FUNDAMENTOS JURÍDICOS**

**Primero.** El contrato de fletamento es aquel por el fletante se obliga a poner un buque armado y equipado a disposición del fletador, a cambio de que este último se comprometa al pago de una determinada cantidad denominada flete. Dicha cantidad puede variar en función de que el contrato sea por tiempo o por viajes o a casco desnudo. Está regulado en los **artículos 652 a 718 del Código de Comercio**, aunque actualmente esta regulación se considera insuficiente y se completa con Convenios Internacionales.

Se diferencia del contrato de transporte en que el porteador no tiene porque asumir en todo caso la obligación de transportar las mercancías y, en caso de asumirla, no tiene porque ser la obligación principal.

Existen tres tipos de contratos de fletamento:

- **Fletamento a casco desnudo.** Es aquel en el que una persona llamada fletador durante cierto tiempo logra el disfrute y el dominio total de un buque, aceptando la íntegra responsabilidad de su navegación, administración y aprovechamiento a cambio de un alquiler remunerable al propietario o naviero de dicho buque.



Este fletamento tiene las consecuencias que explicaré a continuación:

El fletador se adjudica todos los derechos y obligaciones que habitualmente incumben al naviero o propietario comprendiendo el mantenimiento, suministro de provisiones y aseguramiento del casco, maquinaria y equipos, pero a beneficio del propietario; en conjunto toma la completa responsabilidad de la navegación, administración y explotación del buque, procediendo en este sentido como armador mientras se mantenga el fletamento. Ciertamente hay muchos casos donde el fletador simplemente desea tener el uso del buque por un periodo de tiempo acordado y, al final del cual, entregará el buque a su propietario; sin embargo frecuentemente este fletamento a casco desnudo es usado como parte de una transacción financiera con la finalidad de que el fletador adquiera la propiedad del buque al final del periodo del fletamento.

El fletador proporciona al buque el Capitán, oficiales y tripulación y a todos los fines legales estos actúan como sus dependientes.

El único derecho del naviero en este tipo de fletamento, es el de percibir regularmente el pago del alquiler con la regularidad y en la suma que se haya ajustado.

En correspondencia con la particularidad precedente, el naviero no acepta ningún tipo de responsabilidad ante terceras personas que proporcionen servicios al buque, ni ante los propietarios o partes interesadas en los productos que transporte el mismo; tampoco tendrá ninguna clase de obligación o responsabilidad por los hechos u omisiones de la oficialidad y la tripulación ya que de ellas responde el fletador.

Este tipo de fletamento no está regulado en nuestro Código de Comercio y como ya he dicho, en la actualidad se suele emplear como medio para terminar adquiriendo la propiedad del buque.

- **Fletamento por viaje.** Es aquel en el que el naviero pone a disposición del fletador toda o parte de la cabida de su buque para el transporte de mercancías para uno o varios viajes consecutivos, entre puertos y fechas establecidas.

Es el naviero o fletante quien asume en este caso todos los aspectos significativos de la explotación del buque, es decir, en esta clase de contrato es el naviero quien conserva el dominio sobre la manipulación náutica de su buque y asume la obligación por el transporte de la carga que se trate, percibiendo una retribución a cambio por una suma denominada flete, que es el precio del alquiler de la embarcación para la finalidad acordada, por ejemplo, transportar mercancías.

Las características principales de este tipo de fletamento son:

Por parte del fletador:

La ejecución de las operaciones de carga y descarga, para lo cual el naviero otorga un período de tiempo denominado "días de estadía"

La asunción de la responsabilidad por los retrasos en los puertos de carga y descarga; si estas operaciones exceden los días de estadía, el fletador será responsable del pago de la demora y si toma menos tiempo se hará acreedor al cobro del despacho.

Para el caso de que no suministre el cargamento o no lo suministre en la cuantía acordada, tendrá que abonar igualmente el flete.

Por parte del fletante:

Conserva el control sobre las operaciones náutica y comercial del buque y asume la responsabilidad por el transporte de un cargamento determinado entre el puerto o los puertos que se pacten en uno o varios viajes, por lo cual recibe como pago el importe del flete.

Tiene la obligación de costear los desembolsos que tienen conexión directa con los viajes que el buque ejecuta, tales como consumos de combustible, derechos portuarios, remolque, practica, etc.

Está obligado a ofrecer ciertas garantías en cuanto a la buena condición de navegabilidad del buque a la vez que tiene algunos derechos que le garantizan el pago del flete, flete en vacío y demora de no producirse los abonos debidos por los conceptos indicados, como lo es el derecho a la retención de la carga.

Otra peculiaridad de este contrato es que el flete se establece en proporción con la cantidad de carga en forma de un tanto alzado por viaje, sin tener en cuenta el tiempo empleado en ejecutar el viaje, consiguientemente, la posibilidad de pérdida de tiempo en el mar reincide en principio en el naviero o fletante, no obstante, a veces se transfiere al fletador una parte del riesgo de demora en los puertos de carga por medio de las disposiciones sobre el tiempo de plancha y demoras.

- **Fletamento por tiempo.** Es aquel en el que el naviero se compromete a situar el buque a disposición del fletador por un espacio de tiempo precisado para ser empleado en el acarreo de productos y durante el cual éste ostentará la explotación libre de buque por su cuenta y únicamente sujeto a ciertas exclusiones que regularmente se señalarán, entre los puertos que determine el fletador y dentro de los límites que se hayan pactado y donde el naviero proseguirá con sus deberes financieros y será encargado de la navegación y administración técnica del buque.

En este contrato, el naviero se compromete a situar el buque a disposición del fletador durante cierto periodo de tiempo (tres meses, 6 meses, etc) con independencia de los viajes que se ejecuten.

Generalmente es el propio naviero quien conserva la responsabilidad en cuanto a un seguro transporte de las mercaderías, y se obliga a tener continuamente el buque en la disposición de ofrecer al fletador los servicios que establezca la Póliza de Fletamento.

Por su parte, el fletador está facultado a utilizar libremente el buque por cuenta propia (operación comercial) durante el tiempo estipulado, podrá efectuar los viajes que desee y cargarlo con las mercancías (lícitas y no peligrosas) que él quiera, con sujeción exclusivamente a los límites o exclusiones que lógicamente se muestran en el contrato. El derecho a utilizar libremente el buque por cuenta propia se precisa en una cláusula nombrada "cláusula de empleo"

Tiene además una significativa intervención en la explotación del buque, pues materialmente asume todo el desempeño mercantil mientras que el naviero atiende fundamentalmente el desempeño náutico; por lo que en el naviero recaerá la responsabilidad de la administración técnica-náutica propiamente dicha, ya que está en la obligación de poner a disposición del fletador un buque equipado, navegable, clasificado, asegurado con tripulación completa y competente con todos sus certificados exigidos por las regulaciones internacionales (IMO) y mantenerla en ese estado durante todo el tiempo de duración del contrato, todo desembolso con relación a esta obligación va por cuenta del primero.

Otra particularidad de este tipo de Fletamento, es que aquí el fletador es el responsable de costear los gastos que tienen correspondencia directa con los viajes que se realicen saber, combustible, trincaje y destrincaje de la carga, gravámenes portuarios, estiba y desestiba, los desembolsos de escala en los puertos, la nominación de los agentes y su retribución, trámites para conseguir mercancías, etcétera.

Además de todo lo anterior, el fletador tiene como obligación fundamental sufragar regularmente el alquiler que se establece con independencia del tipo y cantidad de cargas que efectivamente se transporten y sí sobre la base de la permanencia del contrato.

Lo que se expone en la particularidad precedente, tiene considerable conexión con la asignación del riesgo de pérdida de tiempo, que en esta modalidad de fletamento, considerando lo planteado anteriormente, recae normalmente sobre el fletador, si bien prevalecen excepciones de esta importante regla que llevan a una redistribución de este riesgo entre las partes. Por ejemplo, por razón de la cláusula de suspensión del pago del fletamento parte del riesgo de pérdida de tiempo reincide sobre el naviero, al instituir la expresada cláusula, que el fletador no estará forzado a sufragar el importe del fletamento, por el tiempo que haya perdido como resultado de acontecimientos imputables al naviero o al buque.

En cuanto a la rescisión del contrato, se está a lo dispuesto en los **artículos 688 a 692 del Código de Comercio**. Por su parte, el **artículo 688 del referido Código** recoge la rescisión a petición del fletador, que puede tener lugar en los siguientes casos:

Si antes de cargar el buque abandonare el fletamento, pagando la mitad del flete convenido.

Si la cabida del buque no se hallase conforme con la que figura en el certificado de arqueo, o si hubiere error en la designación del pabellón con que navega. Podrá además exigir indemnización al fletante por los perjuicios causados.

Si no se pusiere el buque a su disposición en el plazo y forma convenidos. Podrá además exigir indemnización al fletante por los perjuicios causados.

Si, salido el buque a la mar, arribare al puerto de salida, por riesgo de piratas, enemigos o tiempo contrario, y los cargadores convinieren en su descarga. Tendrá que pagar en este caso entero el flete de ida. Si el flete se pagase por meses, tendrán que pagar una mensualidad si el viaje es a un puerto del mismo mar y, dos mensualidades si es a un puerto de distinto mar.

Si para reparaciones urgentes arribase el buque durante el viaje a un puerto, y prefirieren los fletadores disponer de las mercaderías. En este caso, pagarán entero el flete de ida si la dilación no excede de 30 días y pagarán el flete proporcional a la distancia recorrida en el caso de que si exceda.

El **artículo 689 del Código** es el que regula la rescisión a petición del fletante, la cual puede tener lugar en los siguientes supuestos:

Si el fletador no pusiese la carga al costado cumplido el término de las sobreestadías. En este caso además, el fletador deberá abonar la mitad del flete pactado más las estadías y sobreestadías devengadas.

Si el fletante vendiere el buque antes de que sea cargado por el fletador, y este fuese cargado por el comprador. El fletante vendedor indemnizará al fletador los perjuicios causados.

En el **artículo 690 del Código** se establecen los casos en los que se rescindirá el contrato y, se extinguirán todas las acciones que de él derivan. Estos supuestos tienen una circunstancia común, que es que el buque no se haya hecho a la mar desde el puerto de salida y, partiendo de esta circunstancia, los supuestos de rescisión son los siguientes:

Declaración de guerra o interdicción del comercio en los puertos a los que el buque debía viajar.

Estado de bloque del puerto de destino.

Prohibición de recibir en el mismo punto las mercancías del cargamento del buque.

Detención indefinida del buque por causa ajena a la voluntad del naviero.

Inhabilitación del buque para navegar por causa ajena al naviero.

La descarga en estos casos se hará por cuenta del fletador.

Tras explicar con bastante detalle en que consiste el contrato de fletamento, he de decir en relación con el supuesto de hecho de este informe es que el contrato existente entre el naviero del buque y la empresa de conservas es un **contrato de fletamento a casco desnudo**, puesto que, a mi juicio, el Sr. Holmes es detenido por la responsabilidad penal que tiene la empresa de conservas como naviero del buque y que deriva en la persona del Sr. Holmes por su condición de administrador de la empresa.

**Segundo.** El arrendamiento de buques es un contrato por el que una de las partes (arrendador) pone a disposición de la otra (arrendatario) un buque para su uso y disfrute por el tiempo pactado en el contrato y a cambio de una cantidad de dinero. Durante el tiempo que dura el arrendamiento, el arrendador es totalmente ajeno a la explotación del buque, de la que se encarga de forma exclusiva el arrendatario, por su cuenta y riesgo y a su nombre, convirtiéndose por tanto en el naviero del buque. El arrendatario adquiere la posesión de un buque ajeno con el que lleva a cabo la empresa de la navegación en su propio interés, mientras que el arrendador a cambio de ceder el uso y gestión del buque

tendrá derecho a percibir durante el tiempo del contrato una renta periódica. Podemos calificarlo como un arrendamiento de cosa mueble, que según la doctrina mayoritaria estaría regulado en los **artículos 1456 y ss del Código Civil**, sin embargo, si tenemos en cuenta que el buque tiene un carácter itinerante, productivo y sujeto a riesgos de responsabilidad esta regulación no es adecuada, por lo que existe una doctrina minoritaria que entiende que lo procedente es aplicar de forma analógica la regulación del **Código de Comercio para el contrato de fletamento (arts 652 a 718)** en virtud de lo dispuesto en el **artículo 2 de la misma norma**. Los elementos de este contrato son los siguientes:

**Personales:** Son el arrendador, que normalmente es el propietario del buque, y es quien cede la posesión y la explotación del buque al arrendatario, que se convierte este en el naviero del buque. Para que el contrato se pueda celebrar válidamente el arrendatario debe tener capacidad general para obligarse, mientras que el arrendador debe gozar de la libre disposición de sus bienes.

**Reales:** el buque, que se puede poner a disposición del arrendatario a casco desnudo o armado y equipado y, la renta, que es una determinada cantidad que el arrendatario paga al arrendador a cambio de que este le ceda a aquel la posesión y explotación del buque.

**Formales:** Es un contrato consensual que no exige forma escrita, sin embargo, en la práctica si recoge por escrito porque es necesario a efectos probatorios para sea eficaz entre las partes y frente a terceros.

Las obligaciones de las partes son las siguientes:

El arrendador está obligado a:

- Entregar el buque según lo pactado, es decir, o a casco desnudo o armado y equipado y en perfectas condiciones de navegabilidad.
- Reparar el buque cuando sea necesario durante el contrato de arrendamiento. Esto implica que el arrendador además de entregar el buque en perfecto estado de navegabilidad deberá realizar por su cuenta las reparaciones necesarias para mantener el referido nivel de navegabilidad, exceptuando aquellas que sean consecuencia de una actitud dolosa o culposa del arrendatario.
- Mantener al arrendatario en el goce pacífico del buque durante la vigencia del contrato.

Por su parte el arrendatario está obligado a:

- Pagar la renta o flete pactado de forma periódica. El impago de esta renta de forma reiterada le da derecho al arrendador a reclamar ante los tribunales el importe de las rentas impagadas y la posesión del buque.
- Uso diligente del buque dentro de los límites geográficos acordados.

- Pago de sueldos a la tripulación y de gastos derivados de la explotación del buque.
- La doctrina mayoritaria entiende que el arrendatario deberá hacer frente a los daños causados al buque por su culpa o negligencia o la de sus dependientes. Por su parte, Rodríguez Carrión, entiende que el arrendatario debe hacer frente a todos los daños derivados de la explotación del buque, incluso los que se produzcan de forma fortuita.
- Asegurar el buque según lo acordado con el arrendador en relación con el pago de las primas. Del seguro sobre el casco debe ocuparse el arrendador como propietario del buque, mientras que del seguro de protección e indemnización deberá ocuparse el arrendatario como gestor del buque mientras esté vigente el contrato.
- Obligación de devolver el buque en las mismas condiciones que lo recibió cuando finalice el contrato. En caso de retraso, si este se considera razonable, el arrendatario deberá pagar lo pactado en el contrato para el período de tiempo que se ha excedido, pero si no se considera razonable, este deberá indemnizar al arrendador los daños y perjuicios causados.
- Indemnizar al arrendador de las reclamaciones que deriven de la explotación del buque.

Para poner fin a la explicación sobre las características básicas del contrato de arrendamiento, haré referencia a la responsabilidad frente a terceros. En relación con esta cuestión, cierto es que el Código de Comercio atribuye ciertas responsabilidades al arrendador por su mera condición de propietario o si fuere el caso, por su condición de titular registral, especialmente en casos de créditos marítimos privilegiados, sin embargo, la doctrina mayoritaria entiende que lo dispuesto en el Código de Comercio no es acorde con la realidad actual y, entiende que de los daños causados a terceros derivados de la explotación del buque debe hacerse cargo el arrendatario, dada su condición de naviero del buque.

**Tercero.** El contrato de transporte marítimo no se encuentra definido en el Código de Comercio, por lo que para definirlo debemos recurrir a una construcción doctrinal que establece que el contrato de transporte marítimo es aquel en el que el porteador se obliga, a cambio de un precio, a transportar por mar de un puerto a otro, mercancías de otra persona asumiendo, a su vez, el deber de custodiarlas hasta entregarlas en el lugar acordado como destino. Entre sus características podemos destacar que es un contrato oneroso, puesto que el transporte se realiza a cambio del pago de un precio, además de ser consensual y no formal, puesto que la emisión del documento de embarque no es presupuesto para la formalización del contrato; no es tampoco de carácter real, puesto que no se perfecciona con la entrega de la cosa, sino que la entrega de las mercancías es presupuesto de la ejecución del contrato e implica la obligación de custodiarlas; es bilateral aunque se haga a favor de un tercero, el destinatario; y es sinalagmático porque el contrato nace con la entrega de las mercancías por parte del cargador y la recepción por parte del porteador a cambio de un documento.

En el ámbito nacional el contrato de transporte marítimo está regulado por lo dispuesto en el Código de Comercio para el contrato de fletamento por viaje, mientras que en el ámbito internacional el régimen legal aplicable es el del **Protocolo de Bruselas de 1968 - Reglas de la Haya-Visby** y el de la **Ley de Transporte de Mercancías**, aunque no las Reglas de Hamburgo al no ser ratificadas por España.

Los elementos personales del contrato de transporte marítimo son:

- El porteador, es quién asume la obligación de llevar a cabo el transporte acordado con el cargador y formalizado en el conocimiento. Esta figura puede ser tanto el propietario del buque, como el naviero, como el fletador si existe un contrato de fletamento. En la práctica el problema suele ser que en el conocimiento de embarque no queda claro quién es el obligado a realizar el transporte ya que en ocasiones este documento va suscrito por el capitán o el consignatario.
- El consignatario es un representante del naviero o del fletador que solo actúa en la fase terrestre del transporte marítimo. De sus actos, aunque él sea quién ha suscrito el conocimiento de embarque, responderán el naviero o el fletador según corresponda.
- Los transitarios son empresarios que por cuenta ajena se dedican a la contratación de transportes y se comprometen a realizar todo lo necesario para la estancia y desplazamiento de las mercancías en los puertos ya sean de origen, de destino o de tránsito.
- El cargador es aquel que contrata el transporte con el porteador y quién figura como tal en el conocimiento de embarque. En la práctica, en muchos casos, se dan ciertas dificultades para identificar al cargador porque quién figura como tal en el conocimiento de embarque es un intermediario o mandatario de aquel.
- El destinatario es quién tiene el derecho a recibir o retirar las mercancías cuando el buque llega al puerto de destino. Esta circunstancia le atribuye legitimidad para reclamar por los daños, pérdidas o incumplimientos del contrato que se produzcan durante el transporte.

Tras analizar brevemente los elementos personales, señalare también con brevedad cuáles son las obligaciones de los diferentes sujetos intervinientes en esta relación contractual. En primer lugar, el cargador está obligado a:

- Entregar las mercancías en el tiempo y lugar acordados con el porteador y a declarar por escrito cuál es su naturaleza, puesto que para el caso de que estas sufran algún daño o perjuicio deberá responder del mismo el cargador si lo dispuesto en su declaración escrito no coincide con lo que recoge el conocimiento de embarque. Responderá también de los daños que sufra el buque o el porteador siempre que medie culpa suya o de sus agentes.
- Pagar el flete correspondiente al porteador como contraprestación por el transporte de mercancías. En cuanto a los gastos de carga y descarga se estará a

lo acordado entre las partes, aunque en principio correrían por cuenta del porteador. El importe del flete puede variar según las características de la mercancía y, además en ocasiones, puede suceder que en lugar de ser el cargador el que abone el flete este puede haber pactado con el destinatario que finalmente sea este último el que haga frente a la referida obligación.

En segundo lugar entiendo procedente determinar cuáles son las obligaciones del destinatario. Son las siguientes:

- El destinatario es aquella persona que recibe las mercancías en el puerto de destino. Si recibe las mercancías estará obligado a abonar al porteador aquellos gastos que este haya anticipado quedando las mercancías afectas al pago de los referidos gastos. Cuando el destinatario sea persona diferente al cargador, el porteador entregará las mercancías al titular legítimo del conocimiento de embarque. Para el caso de que no reciba las mercancías, no estará obligado al pago de los gastos anticipados que haya realizado el porteador, aunque este último podrá dirigirse al órgano jurisdiccional competente para que disponga la venta de las mercancías en aras a satisfacer los fletes o demás gastos impagados.

En tercer lugar hablaré sobre las obligaciones del porteador. Se reparten en tres momentos y son las siguientes:

- Antes de iniciar el transporte: Asegurarse de que el buque se encuentra en perfectas condiciones de navegabilidad, tener la debida diligencia y el debido cuidado en las operaciones de carga, así como en la estiba de la carga, puesto de la correcta colocación de las mercancías dependerá la correcta navegación del buque. Por último emitir el conocimiento de embarque.
- Durante el viaje: En esta fase el porteador debe custodiar y conservar las mercancías en el mismo estado en el que le fueron entregadas, así como seguir la ruta pactada en el contrato con el cargador. Solo podrá desviarse de esta ruta por decisión propia cuando lo haga con la finalidad de salvar vidas o bienes en el mar. Si se desvíe por cualquier otra razón responderá por los daños que sufran las mercancías como consecuencia del cambio de ruta. En estos casos, el capitán o el patrón del buque responderán civilmente frente al naviero.
- Después del viaje: En esta última fase el porteador deberá seguir custodiando las mercancías, lo que implica tener especial cuidado en el momento de la descarga y, posteriormente, entregársela a quién porte el conocimiento de embarque en el momento y lugar pactados en el contrato.

Para finalizar, entiendo conveniente hacer referencia a que la responsabilidad del porteador es la que se deriva del incumplimiento culpable de las obligaciones que le impone el contrato de transporte. En relación con la obligación de transporte, se hará responsable cuando de forma culpable no entregue las mercancías en el momento acordado o cuando no ejecute el transporte ni total ni parcialmente. Por otro lado, en relación con la obligación de custodiar las mercancías, se hará responsable por la pérdida absoluta de las mismas, por la pérdida parcial o para el caso de que no las entregue en el estado en que las recibió. Quedará exonerado cuando estos daños se



produzcan por causas ajenas a él, ahora bien lo que no es posible es añadir causas de exoneración en las cláusulas de los contratos.

**Cuarto.** El contrato de seguro marítimo es aquel por el cual una persona (el asegurador) consiente en indemnizar a otra persona (el asegurado) el perjuicio sufrido con ocasión de una expedición marítima, que consiste en una pérdida real de valor, mediante el pago de una prima, y hasta coincidir con una indemnización que no podría exceder el valor de las cosas perdidas. Está regulado en los **artículos 737 a 805 del Código de Comercio y en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro.** Esta última tiene una aplicación subsidiaria.

El contrato de seguro marítimo debe recogerse por escrito en una póliza en la que se recogerán los riesgos asegurados, que son los hechos que pueden provocar daños o la pérdida del interés asegurado. Si se produjesen estos hechos el asegurador tendría que pagar la indemnización pactada al asegurado.

Viene establecido como un contrato en el cual se considera que se formaliza entre empresarios, la empresa de seguros y la empresa armadora, por lo cual **prima la autonomía de la voluntad.** Es decir, no se admite una interpretación de las cláusulas contractuales de una forma más favorable al asegurado, como en el caso de otro tipo de seguros. Hay que destacar también como principio característico de este seguro el **principio de universalidad de riesgos.** Es decir, dentro de los límites convenidos, existe para el asegurador la obligación de indemnizar cualquiera sea la causa que haya producido el siniestro, siempre y cuando se traten de riesgos de la navegación, objeto de la cobertura. El aspecto material de esta noción de riesgo de mar es amplia, comprendiendo cualquier evento que tenga relación con el mar o se produzca con ocasión de la navegación marítima.

En el **artículo 743 del Código de Comercio** se recogen aquellas cosas que pueden ser objeto del seguro marítimo. Son las siguientes:

El casco del buque en lastre o cargado, en puerto o en viaje.

El aparejo.

La máquina, siendo el buque de vapor.

Todos los pertrechos y objetos que constituyen el armamento.

Víveres y combustibles.

Las cantidades dadas a la gruesa.

El importe de los fletes y el beneficio probable.

Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada.

El **artículo 744** por su parte establece lo siguiente: *“Podrán asegurarse todos o parte de los objetos expresados en el artículo anterior, junta o separadamente, en tiempo de*

*paz o de guerra, por viaje o a término, por viaje sencillo o por viaje redondo, sobre buenas o malas noticias”*

Conviene destacar también que el **artículo 755 de la misma norma** se recogen las causas por las que los aseguradores tendrán que indemnizar los daños y perjuicios que sufran los objetos asegurados. Las referidas causas son las que expongo a continuación:

Varada o empeño del buque, con rotura o sin ella.

Temporal.

Naufragio.

Abordaje fortuito.

Cambio de derrota durante el viaje, o de buque.

Echazón.

Fuego o explosión, si aconteciere en mercaderías tanto a bordo como si estuviesen depositadas en tierra, siempre que se hayan alijado por orden de la autoridad competente para reparar el buque o beneficiar el cargamento; o fuego por combustión espontánea en las carboneras de los buques de vapor.

Apresamiento.

Saqueo.

Declaración de guerra.

Embargo por orden del Gobierno.

Retención por orden de potencia extranjera.

Represalias.

Cualesquiera otros accidentes o riesgos de mar.

Los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por conveniente, mencionándolas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto.

Mientras que el **artículo 756** hace referencia a aquellas causas, que sin estar excluidas de las pólizas, no obligan a los aseguradores a indemnizar los daños que provoque. Son las siguientes:

Cambio voluntario de derrotero de viaje o de buque sin expreso consentimiento de los aseguradores.

Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que iría en conserva con él.

Prolongación de viaje a un puerto más remoto que el designado en el seguro.

Disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza de fletamento o al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores.

Baratería del patrón, a no ser que fuera objeto del seguro.

Mermas, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.

Falta de los documentos prescritos en este Código, en las Ordenanzas y Reglamentos de Marina o de Navegación u omisiones de otra clase del capitán en contravención de las disposiciones administrativas, a no ser que se haya tomado a cargo del asegurador la baratería del patrón.

Para finalizar esta explicación sobre el contrato de seguro marítimo conviene hacer referencia a las causas de rescisión del contrato y a los casos de abandono de las cosas aseguradas.

De regular el primer extremo se ocupa el **artículo 781**, el cuál nos dice que será nulo el contrato cuando recayere:

Sobre los buques o mercaderías afectos anteriormente a un préstamo a la gruesa por todo su valor. Si el préstamo a la gruesa no fuere por el valor entero del buque o de las mercaderías, podrá subsistir el seguro en la parte que exceda al importe del préstamo.

Sobre la vida de los tripulantes y pasajeros

Sobre los sueldos de la tripulación.

Sobre géneros de ilícito comercio en el país del pabellón del buque.

Sobre buque dedicado habitualmente al contrabando, ocurriendo el daño o pérdida por haberlo hecho, en cuyo caso se abonará al asegurador el medio por ciento de la cantidad asegurada.

Sobre un buque que, sin mediar fuerza mayor que lo impida, no se hiciera a la mar en los seis meses siguientes a la fecha de la póliza; en cuyo caso, además de la anulación, procederá el abono del medio por ciento al asegurador de la suma asegurada.

Sobre el buque que deje de emprender el viaje contratado, o se dirija a un punto distinto del estipulado; en cuyo caso procederá también el abono al asegurador del medio por ciento de la cantidad asegurada.

Sobre cosas en cuya valoración se hubiere cometido falsedad a sabiendas.

Mientras que de regular el abandono de las cosas aseguradas se ocupa el **artículo 789 del Código**. Las cosas aseguradas se podrán abandonar en los siguientes supuestos:

En el caso de naufragio.

En el de inhabilitación del buque para navegar, por varada, rotura o cualquier otro accidente de mar.

En el de apresamiento, embargo o detención.

En el de pérdida total de las cosas aseguradas, entendiéndose por tal la que disminuya en tres cuartas partes el valor asegurado

Los demás daños se reputarán averías y se soportarán por quien corresponda, según lo dispuesto en el Código.

No procederá el abandono en ninguno de los dos primeros casos, si el buque naufrago, varado o inhabilitado, pudiera desencallarse, ponerse a flote y repararse para continuar el viaje al puerto de su destino, a no ser que el coste de la reparación excediese de las tres cuartas partes del valor en que estuviere el buque asegurado.

Tras explicar las características principales del contrato de seguro proceda a relacionarlo con el caso objeto de este informe. A pesar de que no contamos con ningún elemento que nos indique que se haya realizado un contrato de seguro entre el naviero del buque (en este caso el fletador, por lo explicado anteriormente) y una empresa de seguros, parece posible que si se haya suscrito, dada la gran cantidad de riesgos que se derivan de la actividad marítima, la amplia responsabilidad del naviero y que, además, en espacios de tiempo más o menos dilatados el buque está fuera del control directo e inmediato del mismo. La responsabilidad civil del naviero está regulada en los **artículos 586 y 587 del Código de Comercio** y consiste en lo siguiente:

Responder de los actos del capitán o patrón y de las obligaciones contraídas por este para reparar, rehabilitar o avituallar el buque.

Responder de las indemnizaciones a favor de tercero a las que diere lugar la conducta del capitán o el patrón en la custodia de los efectos que cargó en el buque; podrá eximirse de esta responsabilidad abandonando el buque con todas sus pertenencias y de los fletes que hubiera devengado en el viaje.

Hay que añadir también que la existencia de una conducta dolosa por parte del naviero o sus dependientes (la tripulación) exime al asegurador de hacerse cargo de los resultados lesivos derivadas de la referida conducta.

Por último, decir que en el caso que nos ocupa, la hipotética aseguradora podría alegar la nulidad del contrato de seguro marítimo en el caso de que el buque sufriese algún daño indemnizable, si consigue demostrar que el referido buque objeto de este trabajo se dedicaba a actividades de contrabando de forma habitual y que el daño o pérdida ha ocurrido como consecuencia de su dedicación a las mismas.

**Quinto.** Tras explicar brevemente los posibles contratos que podrían darse en el supuesto de hecho objeto de este trabajo, procedo a valorar jurídicamente cuál es la relación contractual que existe entre el buque y la empresa de Conservas y Congelados Sousa Holstein S.A. Nos encontramos con que el transporte marítimo de mercancías que realiza la referida empresa es susceptible de encajar en cualquiera de los tres contratos de explotación del buque explicados en este informe. Sin embargo, si tenemos

en cuenta que en los antecedentes de hecho se nos dice que el administrador de la empresa es detenido, su detención con base en la posible comisión de delitos, como puede ser el tráfico ilícito de inmigrantes o un delito de vulneración de los derechos de los trabajadores, solo puede tener lugar si era él quién asumía la explotación y la gestión del buque, puesto que en caso contrario no se le podría imputar ninguno de estos delitos. A mi juicio, la empresa es quién figura como arrendataria y quién asume la condición de naviera y, el Sr. Silvestre-Holms como administrador único de la misma debe responder por los delitos cometidos por esta. Por lo tanto, tomando en consideración esta circunstancia, la relación contractual que liga a la empresa con el buque es un contrato de arrendamiento o de fletamento a casco desnudo, puesto que en este tipo de relaciones contractuales de explotación del buque el arrendatario o el fletador en el caso del casco desnudo asumen la gestión y explotación del buque, situación en la cuál se hacen responsables de los tripulantes, de lo que estos hagan como dependientes de aquel, así como de destinar el buque al uso para el que le fue cedido.

Por lo tanto, la empresa de Conservas y Congelados Sousa Holstein S.A. es el arrendatario del buque “Pobre Mitrofan” y en tal condición asume la gestión y explotación del mismo, lo que le convierte en el naviero del buque. Si el contrato suscrito hubiese sido el de transporte o el fletamento por tiempo o por viaje, la referida empresa sería cargador y fletador respectivamente y, en esos supuestos, no asumiría la gestión y explotación del buque y, por lo tanto, no adquiriría las responsabilidades propias del naviero.

## E) CONCLUSIÓN

En los fundamentos jurídicos precedentes realicé una exposición de los aspectos más importantes de los principales contratos de explotación de buques.

En el supuesto de hecho objeto de este trabajo se intuye un contrato de fletamento a casco desnudo o un contrato de arrendamiento, puesto que las responsabilidades que se le exigen al Sr. Silvestre-Holms solo son procedentes en el caso de la empresa de la que él es administrador tenga la condición de naviero del buque y, por ello, asuma la gestión, dirección y explotación del mismo a la vez que las responsabilidades propias de su cargo. En este caso, la empresa de conservas como arrendataria o fletador, si estuviésemos ante un contrato de fletamento asume la condición de naviero y la responsabilidad penal de la misma deriva en el Sr. Holmes por ser el administrador de la misma.

En cuanto a los demás contratos comentados, tanto el fletamento en su modalidad de tiempo o viaje, así como el de transporte son dos contratos que se suelen emplear con frecuencia en el transporte marítimo, por lo que es procedente comentarlos en este informe. Por su parte, el seguro marítimo, pese a no ser un contrato de explotación de buques, es un contrato de vital importancia en el derecho marítimo, puesto que la actividad marítima lleva inherentes una gran cantidad de riesgos que a su vez pueden causar unos daños de elevada cuantía al naviero.

## V.) INFORME SOBRE RESPONSABILIDAD DEL ADMINISTRADOR DE LA EMPRESA DE CONSERVAS Y CONGELADOS

### A) INTRODUCCIÓN

En el supuesto de hecho objeto de este trabajo nos encontramos con una serie de conductas que pueden ser ilícitas, lo que implicaría que a los responsables, si su culpabilidad quedase acreditada en vía judicial, se les exigirían responsabilidades penales y civiles, estas últimas si hubiese lugar a ellas. Pues bien, en este informe, voy a analizar si pueden ser penalmente responsables las personas jurídicas y, en caso de serlo, que responsabilidades se podrían derivar a quién legalmente los representa.

### B) ANTECEDENTES DE HECHO

**Único.** El día 3 de enero de 2014 el juez de instrucción ordena detener al Sr. Silvestre-Holmes en su condición de administrador de la empresa de Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A., con domicilio social en Lalín, y Senador de las Cortes Generales del reino de España.

### C) NORMATIVA APLICABLE

- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

### D) FUNDAMENTOS JURÍDICOS

**Primero.** Como se puede deducir de lo dispuesto en informes anteriores la responsabilidad penal por un delito de tráfico ilícito de inmigrantes recogido en el **apartado 1 del artículo 318 bis del Código Penal**, en concurso con un delito contra los derechos de los trabajadores tipificado en los **apartados 1 y 2 del artículo 311 de la misma norma**, deberá imputársele a la empresa de Conservas y Congelados Sousa-Holstein S. A., por ser esta quién suscribió un contrato de fletamento a casco desnudo con el naviero del buque “Pobre Mitrofan” El hecho de haber suscrito el referido contrato le atribuye la condición de naviero del buque durante el tiempo convenido en el contrato, siempre y cuando, aboné el flete pactado en la cuantía acordada.

Pues bien, para saber si se puede imputar a la empresa los referidos delitos hay que saber si nuestro derecho permite que se atribuya responsabilidad penal a las personas jurídicas. La respuesta la encontramos en el **apartado 1 del artículo 31 bis del Código Penal**, que establece lo siguiente: *“1. En los supuestos previstos en este Código, las personas jurídicas serán penalmente responsables de los delitos cometidos en nombre o por cuenta de las mismas, y en su provecho, por sus representantes legales y administradores de hecho o de derecho”*

Por lo tanto, en este caso podemos concluir que a la empresa de conservas y congelados Sousa-Holstein S. A., se le puede exigir responsabilidad penal para el caso de que quede demostrado ante los tribunales competentes de la jurisdicción penal que es culpable de cometer los delitos anteriormente mencionados.

**Segundo.** Una vez aclarado que la persona jurídica, en este caso la empresa de conservas, puede ser penalmente responsable paso a centrarme en la responsabilidad penal que se le podría exigir al Sr. Silvestre-Holms en su condición de administrador de la misma. Para empezar, entiendo que es conveniente hacer referencia a que el **artículo 233 de la Ley de Sociedades de Capital en su apartado 1** establece que corresponde a los administradores de la sociedad la representación de la misma en las condiciones que determinen sus estatutos. Hago referencia al artículo anterior en el sentido de destacar que las personas jurídicas actúan siempre por medio de personas físicas y, en el caso de los administradores, estos ostentan la representación de las mismas, por lo que es lógico y razonable plantearnos si corresponde exigir responsabilidad penal al administrador de la empresa de conservas.

Pues bien, la respuesta a la cuestión planteada en el párrafo anterior la encontramos en el **artículo 31 del Código Penal**, el cuál viene a decir que los administradores de hecho o de derecho de una persona jurídica tendrán que responder personalmente de los delitos cometidos por esta, aunque no concurren en ellos las condiciones, cualidades o relaciones que el correspondiente delito o falta exija para poder ser sujeto activo del mismo.

Por lo tanto, y como podemos deducir de lo expuesto, si se le puede exigir responsabilidad personal al Sr. Silvestre-Holms por la conducta delictiva de la empresa de conservas, de la cuál es administrador.

**Tercero.** Por otra parte debemos determinar si también se le podría exigir la responsabilidad civil derivada de los delitos anteriormente mencionados a la empresa de conservas y al Sr. Silvestre-Holms.

Para empezar, entiendo conveniente destacar que la responsabilidad civil derivada de los delitos y faltas está regulada en los **artículos 109 a 122 del Código Penal**. En relación con esta cuestión el **artículo 116 de la referida norma** nos dice en su **apartado primero** que toda persona responsable de la comisión de un delito o falta lo es también civilmente si del hecho se derivaren daños o perjuicios; mientras que en su **apartado tercero** nos dice que la responsabilidad penal de una persona jurídica llevará consigo su responsabilidad civil de forma solidaria con las personas físicas que fueren condenadas por los mismos hechos.

Por lo tanto, si una vez imputados al Sr. Silvestre-Holms los mismos delitos que a la empresa de conservas de la que es administrador, este fuese condenado en un procedimiento penal por los mismos, se hará responsable solidariamente con la empresa de las responsabilidades civiles que se deriven de los mencionados delitos.

**Cuarto.** Finalmente paso a analizar la responsabilidad social del Sr. Silverstre-Holms dada su condición de administrador. En relación con esta cuestión nos encontramos, con que el **artículo 233 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital**,

anteriormente mencionado, nos dice que la representación de la sociedad en juicio o fuera de él le corresponde al administrador en los términos establecidos en los estatutos., mientras que el **artículo 234 de la misma norma** nos aclara que el poder de representación se extenderá siempre a los actos comprendidos en el objeto social delimitado en los estatutos y a los actos no comprendidos en el objeto social cuando la otra parte contratante sea un tercero que actúe de buena fe y sin culpa grave.

Pues bien, en el caso que nos ocupa, la empresa de Conservas y Congelados ha suscrito por medio de su administrador único un contrato de fletamento a casco desnudo con un tercero, con la finalidad de que transporte de un lugar a otro los productos envasados por la empresa, por lo que estamos ante un acto que está dentro del objeto social. De este contrato se derivan la obligación de contratar a los trabajadores del buque, ya que la empresa adquiere el rol del naviero y los tripulantes del buque pasan a ser sus dependientes. Al realizar la empresa unos hechos que son constitutivos de delitos, como es el tráfico ilícito de inmigrantes o vulnerar las condiciones de trabajo y Seguridad Social de sus trabajadores, tendrá que hacer frente a las correspondientes multas penales y responsabilidades civiles si las hubiera en caso de ser condenada en vía penal. Esta circunstancia implica que los delitos imputados a la empresa fueron cometidos por medio de su administrador único, el Sr. Silvestre-Holms, por lo que ahora este tendrá una responsabilidad social que es la que procedo a explicar a continuación.

El **artículo 236 del Real Decreto 1/2010** establece cuáles son los presupuestos de la responsabilidad de los administradores, es decir, el administrador de hecho o de derecho de la sociedad responderá frente a la misma, frente a los socios y frente a los acreedores sociales del daño que cause por actos u omisiones contrarias a la ley, a los estatutos o a los deberes inherentes a su cargo. No exonerará de responsabilidad al administrador que el acto lesivo haya sido adoptado, autorizado o ratificado por la junta general. Nos encontramos en un caso en el que si se cumplen los presupuestos de responsabilidad que señala el **referido artículo 236**, puesto que el administrador de derecho de la sociedad ha realizado actos y omisiones contrarios a las leyes que han causado un resultado lesivo para la sociedad, por lo que esta, en virtud de lo dispuesto en el **artículo 238 de la misma norma** podrá entablar contra el administrador la acción social de responsabilidad, previo acuerdo de la junta general, que puede ser adoptado a solicitud de cualquier socio aunque no conste en el orden del día. Nos dice también el **referido artículo en su apartado segundo** que la junta podrá transigir o renunciar al ejercicio de la acción de responsabilidad, siempre que no se opongan a ello socios que representen el 5% del capital social. En relación con esta cuestión, la jurisprudencia, más concretamente la **sentencia del Tribunal Supremo 391/2012, de 25 de junio** nos matiza estos presupuestos de la siguiente manera: *“El artículo 133.1 del texto refundido de la Ley de Sociedades Anónimas aprobado por Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 diciembre, aplicable para la decisión del conflicto dada la fecha en la que se desarrollaron los hechos -hoy artículo 236 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital-, disponía que “[l]os administradores responderán frente a la sociedad, frente a los accionistas y frente a los acreedores sociales del daño que causen por actos u omisiones contrarios a la Ley o a los estatutos o por los realizados incumpliendo los deberes inherentes al desempeño del cargo”. De la exégesis de la norma se deduce - como declaramos en la sentencia 760/2011, de 4 de noviembre, reproduciendo la 477/2010, de 22 de julio - que para dar lugar a la responsabilidad prevista en el mismo es precisa la concurrencia de los siguientes requisitos: -un comportamiento activo o*



*pasivo desplegado por los administradores; que tal comportamiento sea imputable al órgano de administración en cuanto tal; que la conducta del administrador sea antijurídica por infringir la Ley, los estatutos o no ajustarse al estándar o patrón de diligencia exigible a un ordenado empresario y a un representante leal; que la sociedad sufra un daño; y que exista relación de causalidad entre el actuar del administrador y el daño”*

Teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 236 del Real Decreto 1/2010 y lo dispuesto en la sentencia del Tribunal Supremo anteriormente referida, estamos ante un supuesto en el que claramente procede el ejercicio de la acción social de responsabilidad, puesto que nos encontramos con que el administrador ha tenido comportamientos activos, como el delito de tráfico de inmigrantes, así como comportamientos pasivos, como no realizar contrato de trabajo a los trabajadores, que son conductas contrarias a la Ley y, por tanto, antijurídicas, por la cuáles la sociedad ha sufrido un daño en forma de sanciones pecuniarias que han perjudicado su situación patrimonial y, la causa de este daño son claramente las conductas ilícitas del administrador anteriormente citadas.

Por otra parte, se podrá exigir responsabilidad al administrador con carácter subsidiario por parte de la minoría de socios, los cuáles deben representar al menos el 5% del capital social. Esta opción se recoge en el **artículo 239 del Real Decreto 1/2010** y podrá ejercitarse con carácter subsidiario a la acción social de dos formas, o bien que la minoría de socios solicite la convocatoria de la junta general para que esta decida sobre el ejercicio de la acción de responsabilidad; o bien que entablen conjuntamente la acción de responsabilidad si el administrador no convoca la junta solicitada, o si la sociedad no ejercita la acción en el plazo de un mes desde la adopción del acuerdo, o si el acuerdo adoptado ha sido contrario al ejercicio de la acción.

Subsidiariamente a la acción social y a la acción de la minoría de los socios, el **artículo 240 del Real Decreto 1/2010** abre la puerta a que los acreedores ejerciten la acción de responsabilidad contra los administradores, siempre y cuando esta no haya sido ejercitada ni por lo sociedad ni por los socios y el patrimonio de la sociedad resulte insuficiente para satisfacer sus créditos.

Finalmente es procedente añadir, que al margen de las acciones anteriormente explicadas, el **artículo 241 del mismo cuerpo legal** deja a salvo las indemnizaciones que puedan corresponder a los socios y a los terceros por actos u omisiones de los administradores que perjudiquen directamente sus intereses, a través del ejercicio de la acción individual. En el supuesto de hecho objeto de este trabajo, podría haber lugar a una acción individual de responsabilidad contra el administrador, si se hubiese dado la circunstancia de que mientras se investigan los posibles delitos cometidos se paralizase la actividad del buque y esto provocase perjuicios económicos al propietario. En relación con esta cuestión la jurisprudencia, más concretamente la **sentencia del Tribunal Supremo 2037/2014 de 23 de mayo**, determina lo siguiente: *“Por último, de acuerdo con lo expuesto y con la doctrina sentada por esta Sala, la acción individual de responsabilidad es una acción directa y principal, no subsidiaria, que se otorga a los accionistas, socios y terceros, para recomponer su patrimonio particular ( STS 11 de marzo de 2005 ), que resultó afectado directamente por los actos de administración ( STS 10 de marzo de 2003 ), siendo los actos u omisiones constitutivos de esta acción*

*idénticos a los de la acción social de responsabilidad, es decir, los contrarios a la ley, a los estatutos o los realizados sin la diligencia con la que los administradores deben desempeñar su cargo, con la diferencia que el daño (o la disminución patrimonial) no se ocasiona a la sociedad sino directamente a un tercero, que es el legitimado para el ejercicio de la acción que, cuando carece de fuerza ejecutiva, se suelen acumular las acciones contra ambos ( STS 17 de diciembre de 2003 )”*

En mi opinión, si se hubiese dado la circunstancia antes reseñada si habría lugar a la mencionada acción individual recogida en el **artículo 241 del Real Decreto 1/2010**, puesto que el arrendatario estaría realizando una acción antijurídica, como es el uso del buque para fines ilícitos totalmente diferentes a los que le son propios, por lo que si por ese motivo el buque no pudiese ser usado por el propietario este estaría sufriendo un perjuicio en su patrimonio por culpa de la conducta del administrador que debe ser indemnizado por este último.

## E) CONCLUSIÓN

Con base en lo expuesto en los fundamentos jurídicos anteriores, determinó que al Sr. Silvestre-Holms, en su condición de administrador de la empresa de Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A. se le pueden exigir responsabilidades de carácter penal y de carácter civil, aunque esta última compartida de forma solidaria con la empresa, es decir, los perjudicados podrán exigir indistintamente la reparación de los daños causados al Sr. Silvestre-Holmes o a la empresa de congelados de la que es administrador.

Por otra parte, quiero destacar que también procede exigir responsabilidad social al administrador de la empresa, puesto que al haber realizado este actos, como el tráfico ilícito de inmigrantes, y omisiones, como no realizar contrato escrito a los trabajadores o no cotizar por ellos a la Seguridad Social, que son contrarios a las leyes y que perjudican a la sociedad, puesto que esta si es condenada en vía penal o se le exigen responsabilidades civiles tendrá que afrontar el pago de multas e indemnizaciones que empeorarán su situación patrimonial, se cumplen los requisitos exigidos en el artículo 236 del Real Decreto 1/2010 para poder exigir responsabilidades al Sr. Silvestre-Holms.

Finalmente, entiendo procedente hacer referencia a que la sanción penal para el Sr. Silvestre-Holms, consistiría en el cumplimiento de una pena de prisión que podría llegar hasta los 14 años y en el pago de una multa de entre 6 y 12 meses. Mientras que la responsabilidad civil consistiría en el pago de una indemnización por los perjuicios morales si los hubiera o por las horas de trabajo no remuneradas o cotizaciones a las Seguridad Social no abonadas o, por todas ellas, según determine el órgano jurisdiccional penal competente.

## **VI.) ANEXOS DE LOS INFORMES III.) Y IV.)**

El anexo A) es el hipotético acta de infracciones laborales al que hice referencia en el informe III.) de este trabajo. Por su parte, los anexos B), C) y D) son el contrato de arrendamiento del buque, el contrato de fletamento a casco desnudo y el de seguro marítimo a los que hice referencia en el informe IV.) de este trabajo.

### A) ACTA DE INFRACCIONES LABORALES

#### **Acta de infracción de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de A Coruña**

Fecha: enero 2014

Naviero del Buque: Debido a la suscripción de un contrato de fletamento a casco desnudo en fecha 15 de marzo de 2013 ejerce como naviero del buque la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein S.A.

Motivo:

- **artículo 6.4** No informar por escrito al trabajador sobre los elementos esenciales del contrato y las principales condiciones de ejecución de la prestación laboral, en los términos y plazos establecidos reglamentariamente
- **artículo 7.1** No formalizar por escrito el contrato de trabajo cuando este requisito sea exigible o cuando lo haya solicitado el trabajador
- **artículo 8.4** La transgresión de las normas sobre trabajo de menores contempladas en la legislación laboral.
- **artículo 10.3** Constituye infracción muy grave la ausencia de comunicación de desplazamiento, así como la falsedad o la ocultación de los datos contenidos en la misma.
- **artículo 22.2.** No solicitar la afiliación inicial o el alta de los trabajadores que ingresen a su servicio, o solicitar la misma, como consecuencia de actuación inspectora, fuera del plazo establecido. A estos efectos se considerará una infracción por cada uno de los trabajadores afectados.
- **artículo 23.1.b)** No ingresar, en el plazo y formas reglamentarios, las cuotas correspondientes que por todos los conceptos recauda la Tesorería General de la Seguridad Social, no habiendo presentado los documentos de cotización ni utilizado los sistemas de presentación por medios informáticos, electrónicos o telemáticos.
- **artículo 37.1.** Los empresarios que utilicen trabajadores extranjeros sin haber obtenido con carácter previo el preceptivo permiso de trabajo, o su renovación, incurriendo en una infracción por cada uno de los trabajadores extranjeros que hayan ocupado.

El/la Inspector/a de Trabajo y Seguridad Social que suscribe, en uso de las facultades que le otorgan la Ley 42/97, de 14 de Noviembre ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, hace constar:

**RESPONSABLE PRINCIPAL**

Conservas y Congelados Sousa-Holstein S.A.  
Domicilio: C/ Rua do Areal Nº12 Lalín, Pontevedra  
CIF: A-36179984

**RESPONSABLE SUBSIDIARIO**

Manuel Silvestre-Holmes García  
Domicilio: C/ De La Torre Nº3 1º D Pontevedra  
NIF: 54378692 -F

Que en virtud de visita efectuada el día 3 de enero de 2014 en compañía de don Pedro Gutiérrez Díaz (patrón del buque) al centro de trabajo denominado Buque “Pobre Mitrofan” en el que los tripulantes realizaban diferentes funciones que no estaban previamente definidas se constataron los siguientes hechos:

**Primero.** Que ninguna de las personas que presta servicios en el buque ha suscrito un contrato de trabajo en el que se recojan sus condiciones laborales. Además pese a que lo han solicitado en ningún momento a empresa ha mostrado intención de remitirles por escrito el referido contrato.

**Segundo.** Que dos de las personas que realizan trabajos en el buque inspeccionado son niñas menores de 16 años, es decir, que no se encuentran en edad de poder prestar servicios laborales.

**Tercero.** No se comunica el desplazamiento de trabajadores a España para realizar una prestación laboral transnacional.

**Cuarto.** Ocho de los presuntos trabajadores del buque no tienen permiso para residir legalmente ni mucho el correspondiente permiso de trabajo.

**Quinto.** Ninguno de los trabajadores figura dado de alta en la Seguridad, ni la empresa contratante ha cotizado a la Seguridad Social en ninguna ocasión por ninguno de sus trabajadores.

Los hechos comprobados suponen vulnerar los preceptos y normas relacionados a continuación:

Los artículos **6.4, 7.1, 8.4, 10.3, 22.2, 23.1 b) y 37.1 del Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.**

El criterio de graduación de sanciones empleado en este caso es del número de trabajadores a los que afecta la infracción, puesto que es uno de los criterios recogidos en el apartado segundo del **artículo 39 del Real Decreto Legislativo 5/2000.**

**La sanción que corresponde imponer asciende a la cuantía de 242.698 euros, a lo que debemos sumar el resultado de multiplicar el porcentaje del artículo 40.2 aplicado a la correspondiente cantidad no abonada por cada uno de los trabajadores.**

**Suscribe y firma la presente propuesta de resolución,**

**D. Antonio Álvarez González, Inspector de Trabajo y Seguridad Social**

## B) CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DEL BUQUE

Reunidos en Pontevedra a 10 de septiembre de 2013, suscriben el presente contrato:

De un lado, D. Manuel Silvestre-Holms García, mayor de edad, con DNI 45678912 – C, con domicilio en la Avenida de la Marina nº44 2º D Pontevedra en nombre y representación de la mercantil Conservas y Congelados Sousa Holstein S.A., con domicilio social en la C/ Eva Perón Nº 11 Lalín, Pontevedra, en adelante llamado el arrendatario

Por otro lado, D. Javier García Vaquero, mayor de edad, con DNI 48976513 – L con domicilio en la C/ Río Miño Nº 55 Vigo, Pontevedra en su propio nombre y derecho, en adelante llamado el arrendador

### 1. Objeto del contrato

Una embarcación con las siguientes características:

Marca: Alabai    Modelo: mercante    Bastidor/Matrícula nº: 7 BA 310-45

### 2. Período de arrendamiento

Desde el 10 de septiembre de 2013 hasta el 10 de marzo de 2014

### 3. Precio del arrendamiento

El precio total por los seis meses que dura el contrato es 6000 euros.

### 4. Tripulación

Sus datos se aportarán en el momento en que se realicen los contratos, los cuales serán realizados por el arrendatario.

### 5. Forma de pago

El pago del flete se realizará a través de transferencia bancaria, fraccionado en mensualidades por importe de 1000 euros y será ingresado en el siguiente número de cuenta los cinco últimos días de cada mes.

Número de cuenta: 00000008979991456

### 6. Patrón

El Sr. Luis Gutiérrez Amado, contratado por el arrendatario, cuenta con los conocimientos y la experiencia necesaria para desempeñar correctamente las funciones inherentes al cargo de patrón de un buque mercante.

## . CLAUSULAS

PRIMERA.- El arrendatario se obliga a utilizar la embarcación arrendada como si fuera de su propiedad, según las normas de buen navegante, y con respeto de las normas de la Comandancia de Marina. Será obligación del arrendatario mantener en buen estado de uso la embarcación arrendada, así como todas las instalaciones en ella existentes.

El arrendatario se obliga a transportar a bordo de la embarcación arrendada aquellas mercancías relacionadas con el objeto social de la empresa. La embarcación objeto de este contrato será destinada al transporte de mercancías, no pudiendo ser utilizada para llevar a cabo operaciones diferentes a la reseñada sin consentimiento del arrendador.

El arrendatario se compromete a asumir la gestión y explotación del buque, por lo que a su vez se hará responsable de indemnizar los daños y perjuicios que cause a terceros en el ejercicio de sus funciones de dirección de la actividad marítima.

El arrendatario se compromete a armar y equipar el buque por su cuenta y riesgo, haciéndose responsable de cualquier acto contrario a la ley que realice en el ejercicio de esta función.

El arrendatario se compromete a realizar la contratación de la futura tripulación del buque y a hacerse responsable de cumplimentar todos los trámites legales que requiera la referida actuación.

El arrendatario es responsable de cualquier perjuicio o daño que se produzca en la embarcación arrendada, por causas no atribuibles a terceros, y de la pérdida o rotura del equipamiento incluido en el inventario. Por lo tanto, si la embarcación sufriese cualquier daño, su reparación correrá a cargo del arrendatario, quién tendrá la obligación de devolver el buque al arrendador en perfectas condiciones de navegabilidad y, en todo caso, en idénticas condiciones a las que le fue cedido.

SEGUNDA.- El arrendatario se compromete a devolver la embarcación en el puerto base, establecido por parte del arrendador el día y hora acordados. Cada día de retraso en la entrega supondrá un coste adicional de 60 euros.

TERCERA.- El arrendatario, para el caso de que quisiera subarrendar el buque a un tercero, deberá solicitar por escrito el consentimiento del arrendador.

CUARTA.- El arrendatario asume la obligación de asegurar a la tripulación y las mercancías que transporte, mientras que el arrendador se hará cargo de asegurar el casco del buque dada su condición de propietario del mismo.

QUINTA.- El arrendatario podrá prorrogar el contrato por período de un año de forma automática, para el caso de que no quiera prorrogar el mismo deberá notificar al arrendador esta circunstancia con un mes de antelación a la expiración del plazo contractual.

SEXTA.- Para cualquier interpretación del presente contrato son solamente competentes los Tribunales de Pontevedra renunciando ambas partes al fuero que pudiera corresponderles.

Y en prueba de conformidad, los concurrentes, en sus respectivas intervenciones, que firman el presente contrato en conocimiento y aprobación de las cláusulas, por duplicado ejemplar y a un solo efecto.

En Pontevedra, a 10 de septiembre de 2013

EL ARRENDADOR

D. Javier García Vaquero

EL ARRENDATARIO

D. Manuel Silvestre-Holms García en  
Representación de la sociedad Sousa  
Holstein S.A.



## C) CONTRATO DE FLETAMENTO A CASCO DESNUDO

A 15 de marzo de 2013

**Contrato de fletamento a casco desnudo** entre D. Manuel Silvestre-Holms, en nombre y representación de la sociedad Conservas y Congelas Sousa-Holstein, S. A., con C.I.F.: A-36179984 domiciliada en la población de Lalín, Pontevedra, en adelante denominada el fletador y D. Javier García Vaquero, en su propio nombre, con DNI 43788641- S, con domicilio en la C/ Avda. de la Marina Nº42 3ºI en la población de Pontevedra, de ahora en adelante denominado el fletante.

### A. EMBARCACIÓN OBJETO DEL CONTRATO DE FLETAMENTO

Marca: Alabai Modelo: mercante  
Bastidor/Matrícula nº: 7 BA 310-45

### B. PERÍODO DE FLETAMENTO

Desde el día 15 de marzo de 2.013 a las 12.00 horas.  
Hasta el día 15 de marzo de 2.014 a las 12. 00 horas.

### C. PRECIO DEL FLETE

Importe del flete 1.000 €mensuales

### D. FORMA DE PAGO

Ingreso en cuenta bancaria el día 1 de cada mes mientras dure el contrato.

El fletador deberá entregar además la cantidad de: 500 en concepto de fianza mediante pago en efectivo en el momento de presentarse en la embarcación para la entrega de las llaves y la documentación.

La fianza será devuelta al fletador en el momento en que finalice este contrato y se haya comprobado por parte del fletante el estado de la embarcación. El fletador se obliga a devolver la embarcación al fletante con el depósito de combustible de reserva lleno o de pagar la diferencia consumida al precio de 2.00 €L.

### E. EQUIPAMIENTO DE LA EMBARCACIÓN:

El equipamiento de la embarcación será el que se define en las tarifas de precios del arrendador, salvo que se especifique lo contrario en este contrato.

### F. TITULACIÓN MÍNIMA REQUERIDA:

El fletador asegura que posee los conocimientos y la experiencia necesarios para el gobierno de la embarcación arrendada, dado que su administrador que será quién asuma

la función del naviero en nombre de la empresa trabaja durante más de 5 años enrolado como marinero.

## G. PERÍODO DE FLETAMENTO

D. Javier García Vaquero arrienda la embarcación destinada a transporte de mercancías descrita en el apartado A, por el período y el precio anteriormente descritos, con sujeción a las cláusulas que figuran a continuación:

## CLÁUSULAS

### 1. PRECIO DEL FLETE

El precio del flete incluye el uso de una embarcación sin equipar. No están incluidos los costes de repuesto de carburante, los amarres fuera del puerto base ni otros servicios extra.

### 2. FORMA DE PAGO:

En efectivo el pago de la fianza y por medio de ingreso en la cuenta bancaria establecida a tal efecto el pago del flete, siempre el primer día de cada mes.

### 3. OBLIGACIONES DEL FLETADOR

- El fletador podrá navegar por cualquier parte del planeta sin ningún tipo de restricción, exceptuando las prevista en la Ley y en los Convenios Internacionales.

-El fletador se compromete a no alquilar o prestar el barco a terceros y a destinarlo a los fines propios de la empresa.

- El fletador debe respetar las leyes y las reglas relacionadas con los trámites aduaneros y deberá llevar diario de navegación y cuidar el inventario del barco durante el alquiler. Deberá además contratar los servicios de un patrón

- El fletador se hará responsable de las posibles infracciones cometidas, de acuerdo con las leyes Españolas vigentes, aunque esté tripulando el barco fuera del periodo de alquiler.

### 4. DOCUMENTACIÓN

El fletante recibirá toda la documentación necesaria por parte del fletador, así como una fianza para cubrir cualquier daño o desperfecto durante la duración del fletamento de la embarcación. Es necesario que guarde en un lugar seguro esta documentación durante el período que dure el fletamento.

## 5. ENTREGA DEL BARCO

El fletante está obligado a entregar el barco en condiciones, sin equipar pero a la vez sin ningún desperfecto que pueda retrasar su puesta a punto. Deberá entregarlo también lleno de carburante.

Durante el período de fletamento, el barco será propiedad de D. Javier García Vaquero, aunque mientras dure el contrato el uso, la manutención y la dirección del buque corresponderán a la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A. El fletador podrá revisar que el buque no tiene ningún desperfecto antes de suscribir el contrato.

## 6. FIANZA

En el momento de la firma de la documentación y de entrada en el barco, el fletador deberá pagar en concepto de depósito una fianza que cubra cualquier desperfecto, daño por uso indebido o colisión de la embarcación que no esté amparado por la Póliza de Seguros que posteriormente se suscribirá por cuenta del fletador. La fianza dependerá de la embarcación y estará fijada en el Contrato. La formalización de la fianza se realizará en efectivo. La fianza será devuelta una vez el barco haya sido revisado tras dejarlo en el puerto de destino.

## 7. PRÓRROGA DEL FLETAMENTO

En caso de que el fletador desee prorrogar el contrato, deberá contactar con el fletante con una antelación razonable y solicitar su conformidad por escrito de la prórroga indicando las fechas.

## 8. CANCELACIONES

En el caso de que el fletador desista del contrato por cualquier razón una vez hecha la entrega del barco, el fletante retendrá la suma entera del flete en concepto de daños, cobrando al fletador todos los gastos originados por la cancelación, salvo que el que puede el fletante suscribir un nuevo contrato en los previos a la finalización del contrato de fletamento vigente.

En el caso de que el fletador cancele el alquiler 4 semanas antes de la prestación del servicio, el fletante retendrá el 50 % del precio total hasta que consiga un cliente para las fechas previamente reservadas, en caso de no poderse alquilar, dicho importe no será reembolsado al fletador. Si la cancelación se comunica con menos de 4 semanas de antelación, la penalización será del 100%, con los mismos criterios anteriormente expuestos. En todo caso solo será devuelta la cantidad recuperada.

## 9. DAÑOS

El fletador subsanará todos los daños que sufra el buque mientras dure el contrato, exceptuando aquellos que pueda demostrar que son anteriores o posteriores al período de duración del mismo.

## 10. DERECHOS DEL FLETADOR

Si por cualquier razón, y fuera de las responsabilidades del fletador, el barco estuviera fuera de servicio, el fletador podrá solicitar que se le devuelva la parte proporcional de la cantidad abonada y dependiendo de los días que el barco estuviera fuera de servicio.

## 11. FINALIZACIÓN DEL FLETAMENTO

El fletador deberá devolver el barco al fletante en el puerto de destino final, a la hora acordada, limpio e intacto, y con el depósito de reserva de carburante lleno. El fletador llenará el depósito de reserva de carburante en el caso de que el fletante no lo hubiera hecho así. El importe de dicha operación se ejercerá con cargo a la fianza depositada por el fletador.

Si el fletador no devolviera el barco al puerto base a la hora acordada, deberá compensar al fletante pagando el precio diario de alquiler por triplicado por cada día de retraso (se contará día entero si se entrega la embarcación después de las 12:00 horas), junto con los posibles gastos originados durante su retraso al Sr. Javier García Vaquero. El retraso podrá ser justificado sólo en caso de fuerza mayor y si el fletador lo comunicó inmediatamente al fletante.

En el caso de que el barco fuera devuelto en malas condiciones y/o extremadamente sucio, el Arrendador tendrá derecho a descontar la limpieza final y/o arreglos de la fianza, incluidas las comisiones bancarias.

Si la nave, por cualquier circunstancia, no pudiera ser entregada en el puerto base, se aplicaría un recargo de 4 €milla.

## 12. SEGURO

Será contratado por el fletador en el momento en que inicie la actividad marítima.

## 13. RESPONSABILIDADES DEL FLETADOR

El fletador será responsable por los daños a terceros motivados por negligencia y que no estén cubiertos por el seguro, corriendo además con todos los gastos, tanto materiales como jurídicos.

El fletador asume plena responsabilidad de sus hechos especialmente en casos de confiscación del barco por cualquier tipo de infracción legal.

En caso de pérdida o avería, el fletador tiene obligación de anotar detalladamente los hechos o bien solicitar el parte del incidente a las Autoridades Portuarias, médico correspondiente o persona responsable.

El fletador debe informar al fletante sobre lo ocurrido con la mayor brevedad posible. En el caso de pérdida de la embarcación, imposibilidad de navegación, confiscación de la embarcación o prohibición de la navegación por parte de las autoridades competentes, el fletador estará obligado a informar a las personas responsables y al fletante de forma inmediata.

#### 14. PERDIDAS DE BIENES PERSONALES

El fletante no se hace responsable de la pérdida, destrucción y/o daño de los bienes personales depositados o guardados en la embarcación, en las oficinas o en las instalaciones del fletador

La firma de este contrato implica la aceptación de estas condiciones por parte del fletador y que no existirá, por parte del fletante, obligación alguna de indemnizar al fletador en cualquiera de los casos descritos previamente.

#### 15. QUEJAS

Se considerarán únicamente las quejas por escrito y recibidas en el momento de devolución del barco al fletante

#### 16. OPCIÓN DE COMPRA

Al finalizar el contrato de fletamento el fletador podrá realizar una oferta para la adquisición de la titularidad del buque objeto de este contrato.

Y en prueba de conformidad, los concurrentes, en sus respectivas intervenciones, firman el presente contrato en conocimiento y aprobación de las cláusulas, por duplicado ejemplar y a un solo efecto.

En Pontevedra a 15 de marzo de 2013

EL FLETADOR,

Sr. Silvestre-Holms García en representación  
de la empresa Conservas y Congelados Sousa-Holstein S. A.  
D) CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

EL FLETANTE,

Sr. García Vaquero

#### D) CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

A 20 de junio de 2013

Suscriben el **contrato de seguro marítimo a casco desnudo**, por un lado, D. Carlos Sánchez Vicario, en representación de la Compañía de Seguros Marítimo S. A., de

ahora en adelante la Compañía o aseguradora; por el otro lado, D. Manuel Silvestre-Holms García, en representación de la mercantil Conservas y Congelados Sousa-Holstein S. A., de ahora en adelante el asegurado o tomador.

El bien asegurado es un buque llamado Pobre Mitrofan. Se cubrirá el valor del mismo en su totalidad, que asciende a la suma de 600.000 €

La prima mensual que se abonará asciende a 5000 €

El beneficiario del seguro será la empresa de Conservas y Congelados Sousa-Holstein, S. A.,.

Los abajo firmantes se comprometen a respetar las cláusulas de este contrato, que son las que se exponen a continuación:

**CLÁUSULA 1: RIESGOS CUBIERTOS:** Con sujeción a las excepciones que mas adelante se especifican, este Seguro cubre exclusivamente:

La pérdida total real o implícita del buque, causada como consecuencia de los siguientes peligros en los mares u océanos.

La furia de los elementos; explosión y rayo; Varada, hundimiento, incendio y colisión del buque, y la contribución que corresponda al buque, hasta por su valor asegurado, en la avería gruesa o general y en los cargos del salvamento o de auxilio, que será pagada según las disposiciones del Derecho español, conforme a las reglas de York Amberes, si así se pacta, o conforme a las leyes o prácticas extranjeras que sean aplicables. Cuando el valor que se le asigne al buque para propósitos de contribución en avería gruesa, o cuando el valor dado al buque en esta póliza; resulten mayores que el monto del seguro, la responsabilidad de la Compañía para propósitos de contribución en avería gruesa, gastos de salvamento o de auxilio se limitará, dentro de la responsabilidad del asegurado, al mismo porcentaje que exista entre la suma asegurada y el valor dado al buque en esta póliza o dicho valor contribuyente.

**CLÁUSULA 2: PERDIDA TOTAL IMPLICITA:** La Compañía no pagará indemnización por pérdida total implícita a menos que los gastos de recuperación o reparación del buque alcancen las tres cuartas del valor dado al buque en esta póliza.

**CLÁUSULA 3: RIESGOS EXCLUIDOS PERO PUEDEN SER CUBIERTOS MEDIANTE CONVENIO EXPRESO:** La Compañía no será responsable por ningún daño o pérdida que tenga como causa u origen un peligro de los que enseguida se mencionan a menos que se pacte expresamente su protección por medio de endoso a esta póliza. El Asegurado pagará la prima adicional correspondiente.

Los daños materiales causados por huelguistas o personas que tomen parte en paros, disturbios de carácter obrero, motines o alborotos populares, o bien por las medidas que para reprimir esos actos tomen las autoridades.

Los daños materiales causados por apresamiento, confiscación, destrucción o daño por ingenios o barcos de guerra, piratería, apoderamiento, arrestos, restricciones detenciones u otras actividades de guerra o beligerancia, actos de reyes, príncipes, o pueblos en prosecución o en la aplicación de sanciones bajo convenios internacionales, ya ocurran antes o después de declaración de guerra y sean por un beligerante o no, incluyendo facciones empañadas en guerra civil, revolución, rebelión o insurrección o contiendas civiles que resulten de estos acontecimientos, bombardeos aéreos, minas flotantes o

estacionarias o torpedos perdidos o abandonados, así como por cualquier arma de guerra que emplee fisión nuclear, o ambas, u otra reacción, fuerza o materia radioactiva.

**CLÁUSULA 4: RIESGOS EXCLUIDOS QUE NO PUEDEN SER CUBIERTOS POR CONVENIO EXPRESO:** La Compañía en ningún caso aceptara reclamaciones por siniestros, daños o pérdidas que tengan su origen por cualquiera de las siguientes causas:

La violación por el asegurado o cualquier ley, disposición o reglamentos expedidos por autoridades nacionales o extranjeras, cuando la misma haya influidos directamente en la realización del siniestro.

El dolo o la culpa grave del asegurado: Se consideran entre otros, como casos de culpa grave, la falta de la debida diligencia del asegurado para mantener el buque en las condiciones mencionadas en la Cláusula 6ª, y la pérdida de la clasificación del buque después de contratado el seguro.

**CLÁUSULA 5: AUXILIOS:** Queda entendido y convenido que en caso de que el buque se encontrare en necesidad de auxilio y solicitare dicho servicio, la Compañía será responsable, como máximo, de la suma de 500 €por hora de remolque o por milla de remolque cualquiera que sea menor, y en cualquier otra de auxilios la Compañía pagará el total de tales servicios sin exceder, sin embargo, el 10% de la suma asegurada. Si el buque recibiere servicios de salvamento, remolque y otro auxilio de cualquier buque, perteneciente en todo o en parte a los mismos dueños, armadores o fletadores, el asegurado gozará de los mismos derechos que tendría si el otro buque fuera de propiedad ajena.

El asegurado, en caso de que la Compañía lo requiera para ello, se compromete a impugnar y llevar ante el juez que corresponda cualquier convenio de auxilio o de salvamento que se celebre en el momento y bajo la influencia de peligro si a juicio de la Compañía las condiciones en que ha convenido no son equitativas.

**CLÁUSULA 6: OBLIGACIONES DEL ASEGURADO:** El asegurado se obliga a que el buque se mantendrá estancado, exhibirá, en todo tiempo las luces reglamentarias y estará debidamente equipado conforme a la ley y costumbre; contará siempre con la tripulación adecuada para el servicio a que se destina; no cargara mercaderías en exceso del francobordo autorizado y sólo conducirá sobre cubierta las que sea costumbre y práctica en la navegación de que se trate y nunca en cantidad o forma que sea peligrosa; y en general, cumplirá con todos los requisitos establecidos por la ley y los reglamentos aplicables.

Para su debida inspección y/o reparación, el buque deberá subir a varadero o dique seco para reparación y/o pintura con un mínimo de cada seis meses para cascos de madera y doce meses para cascos de acero.

La falta de cumplimiento a esta condición hará que automáticamente deje de estar cubierta la embarcación.

Además, el asegurado se obliga a que el buque no emprenda remolques o servicios de salvamento mediante contrato previamente arreglado o concertado, a menos que obtenga el consentimiento previo de la Compañía. El asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

**CLÁUSULA 7: PROTECCION ADICIONAL:** Si durante la vigencia de esta póliza sobrevinieren circunstancias anormales debidas a riesgos cubiertos por este seguro que hicieren necesario que el buque se desviara de los limites de navegación establecidos,

este seguro continuará en vigor, pero será obligación del asegurado dar aviso a la Compañía tan pronto como tenga conocimiento de haberse presentado alguna de dichas circunstancias y el asegurado pagará la prima adicional que corresponda.

Si la desviación se debe en todo o en parte a la voluntad del Asegurado, o riesgos no amparados o que estén excluidos de esta póliza el seguro cesará desde el momento de tal desviación y solo se reanudará al regresar el buque sano y salvo a la zona de navegación autorizada por ésta póliza.

#### **CLÁUSULA 8 PAGO DE LAS PRIMAS:**

La cobertura del seguro se inicia con el pago de la prima.

La prima del seguro, se abonará mediante ingreso en la cuenta habilitada para ello, cuyo número será facilitado al asegurado por la Compañía.

La falta de pago de la prima dará lugar a la cancelación del contrato de seguro.

La Compañía se reserva el derecho de exigir el pago de la prima devengada, si lo hubiere, más los impuestos, intereses, y gastos originados por la expedición de la póliza. Por estos conceptos la aseguradora tendrá acción ejecutiva contra el asegurado/tomador. Si encontrándose vigente la cobertura del seguro, ocurriese un siniestro y si parte de la prima estuviera insoluble por haberse firmado el convenio de pagos respectivo, la Compañía podrá exigir la cancelación del saldo adeudado, deduciendo los intereses no devengados y dar por vencidos los plazos concedidos para el pago de las cuotas convenidas.

La Compañía puede reclamar judicialmente el importe de las primas vencidas impagadas, junto con los gastos que ello ocasione, o dar por rescindido el seguro, comunicándolo al asegurado dentro de los tres meses siguientes al vencimiento de la prima sin pagar. De no hacer uso de esta última facultad, la Compañía tendrá acción ejecutiva para exigir el pago de la prima, sin otro requisito que el reconocimiento de la firma del Asegurado de la Póliza.

#### **CLÁUSULA 9: MEDIDAS PARA SALVAGUARDA O RECUPERACION:**

Al tener conocimiento de un siniestro que ponga en peligro inminente el buque; el asegurado, el naviero y el patrón deberán actuar para la defensa y protección del buque y para establecer derechos de recobro y por lo tanto, entablaran reclamación o juicio y, en su caso, viajarán y harán por cuenta de quien corresponda las gestiones necesarias para la salvaguarda o recuperación del buque o de sus pertenencias. El incumplimiento de esta obligación afectará los derechos del asegurado en los términos de Ley. A los gastos incurridos por tal concepto contribuirá la compañía con el porcentaje que le corresponde, según la relación que guarde la suma asegurada después de restar el coste de cualquier siniestro por lo que la Compañía resultare responsable y el avalúo del buque convenido en esta póliza. Ningún acto de la Compañía o del asegurado para recuperar, salvar o proteger el buque se interpretará como renuncia o abandono.

#### **CLÁUSULA 10: AVISO DE ACCIDENTE:**

Al ocurrir pérdida o daño que pudiera dar lugar a reclamación al amparo de este seguro, el asegurado, el naviero, el patrón o sus mandatarios tendrá el deber de comunicar a la Compañía por escrito, tan pronto como se enteren de lo acontecido. La falta oportuna de este aviso puede dar lugar a que la Compañía reduzca la prestación debida hasta la suma que habría importado si el aviso se hubiere dado oportunamente.

La Compañía quedará desligada de todas las obligaciones del contrato si el asegurado, el naviero, el patrón o sus mandatarios omiten el aviso inmediato con la intención de impedir que se comprueben oportunamente las circunstancias del siniestro.



**CLÁUSULA 11: CERTIFICACION DE DAÑOS:** En caso de pérdida o daño que pudiera dar lugar a reclamaciones al amparo de este seguro, el asegurado, el naviero, el patrón o sus mandatarios solicitarán desde luego una inspección de daños y la certificación respectiva.

**CLÁUSULA 12: SINIESTRO:** El asegurado comprobará la exactitud de su reclamación y de cuantos extremos están consignados en la misma. La Compañía tendrá el derecho de exigir del asegurado o beneficiario toda clase de informaciones sobre los hechos relacionados con el siniestro y por lo cual puedan determinarse las circunstancias de sus realización y las consecuencias del mismo, y el asegurado entregara a la Compañía dentro de los 15 días siguientes al siniestro o en cualquier otro plazo que esta le hubiera especialmente concedido por escrito, los documentos y datos siguientes:

Copia certificada del libro de navegación.

El certificado de daños obtenido de acuerdo con la Cláusula 10 de este contrato

Copia certificada de la escritura de propiedad o de los documentos que acreditan su interés asegurable.

**CLÁUSULA 13: PERITAJE:** Los daños causados por el siniestro se arreglan amistosamente o se evalúan, después de información o tasación contradictoria, por dos peritos, designados uno por cada parte.

**CLÁUSULA 14: INDEMNIZACIÓN MÁXIMA:** Queda expresamente convenido y entendido que la Compañía no será responsable por una cantidad mayor que la suma asegurada, sin embargo, la Compañía pagará, además los gastos de demanda, juicios y gestiones que se incurran en los términos de la Cláusula 8ª.

**CLÁUSULA 15: DISMINUCION Y REINTEGRACIÓN DE LA SUMA ASEGURADA:** Toda indemnización que la Compañía pague reducirá en igual cantidad la suma original asegurada, pudiendo reintegrarse esta por el resto de la vigencia de la póliza a solicitud del asegurado, quien pagará la prima correspondiente.

**CLÁUSULA 16: TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO:** La Compañía, después de un siniestro y hasta el momento de abonar la indemnización, cualquiera que sea el importe de los daños, podrá rescindir, por carta certificada o en el recibo de dicha indemnización, la póliza siniestrada, devolviendo al asegurado la porción de prima correspondiente al tiempo y naturaleza del riesgo no corrido hasta la terminación del seguro que no haya sido consumida por uno o más siniestros.

Después del siniestro, el asegurado, en igual plazo, tendrá derecho a rescindir el contrato de seguro, sin que pueda reclamar la devolución de la prorrata de prima relativa al tiempo y naturaleza del riesgo no corrido hasta la terminación del seguro.

El contrato de seguro podrá ser revocado unilateralmente por los contratantes:

Por la Compañía mediante noticia escrita al Asegurado, enviada a su última dirección conocida, con no menos de quince (15) días de antelación contados a partir de la fecha del envío; por el asegurado, en cualquier momento, mediante aviso escrito a la Compañía.

En el primer caso, la renovación da derecho al asegurado a recuperar la prima no devengada o sea la que corresponde al lapso comprendido entre la fecha en que

comienza a surtir efecto la renovación y la del vencimiento del contrato. La devolución se computará de igual modo, si la revocación resulta del mutuo acuerdo de las partes. En el segundo caso el importe de la prima devengada y el de la devolución se calculará tomando en cuenta la tarifa de seguros a corto plazo.

**CLÁUSULA 17: LUGAR DE PAGO:** Todo pago que tenga que efectuarse con motivo de la presente póliza se hará en la sucursal de la Compañía en Pontevedra.

**CLÁUSULA 18: MODIFICACIONES:** Todas las modificaciones a que haya lugar se consignaran en anexo firmado por los funcionarios autorizados por la Compañía, que se unirá a la presente póliza.

**CLÁUSULA 19: COMUNICACIONES:** Todas las comunicaciones o declaraciones que el asegurado haya de hacer a la Compañía se enviaran por escrito al domicilio de ésta. Las comunicaciones que por su parte haya de hacer la Compañía, las enviará por escrito al último domicilio conocido por ella.

**CLÁUSULA 20: JURISDICCIÓN:** Todas las cuestiones que se planteen con ocasión del cumplimiento o interpretación del presente contrato quedan sometidas a los Juzgados de lo Mercantil de Pontevedra.

Y en prueba de conformidad, los concurrentes, en sus respectivas intervenciones, firman el presente contrato en conocimiento y aprobación de las cláusulas, por duplicado ejemplar y a un solo efecto.

En Pontevedra a 20 de junio de 2013

EL TOMADOR DEL SEGURO

Sr. Silvestre-Holms en representación  
de la empresa de Conservas y Congelados  
Sousa-Holstein S. A.

LA ASEGURADORA

Sr. Sánchez Vicáριο en representación  
de la Compañía de Seguros Marítimo  
S. A.

## VII.) Bibliografía

- ARROYO MARTÍNEZ, I. “Lección 55. Estatuto Jurídico del Buque y de la aeronave”, Lecciones de Derecho Mercantil. Volumen II. A. Menéndez, A. Rojo (dir.).

Ed. Civitas - Thomson-Reuters. Cizur Menor, 2013. Págs. 631 – 658, 665-666, 673 - 681

- AZNAR LÓPEZ, M. “Los derechos sociales de los extranjeros en España”, J.M. Álvarez-Cienfuegos Suárez (dir.). Reflexiones sobre la nueva Ley de Extranjería. Ed. Consejo General del Poder Judicial. Madrid, 2001. Págs. 140 – 149

- BROSETA PONT, M.; MARTÍNEZ SANZ, F. Manual de Derecho Mercantil. Volumen II. Ed. Tecnos. Madrid, 2012. Págs. 193 – 202

- CALVO ROJAS, E. “El procedimiento administrativo sancionador. Especial referencia a las medidas cautelares”, Álvarez-Cienfuegos Suárez (dir.). Reflexiones sobre la nueva Ley de Extranjería. Ed. Consejo General del Poder Judicial. Madrid, 2001. Págs. 175 - 210

- GABALDÓN GARCÍA, J.L. Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales. Ed. Marcial Pons. Madrid, 2012. Págs. 77- 112, 493 – 538, 636 – 638

- MAGRO SERVET, V. Delitos socioeconómicos. Ed. El Derecho. Madrid, 2010. Págs. 21 – 28, 44- 48, 59, 413 – 436

- MARTÍNEZ GIRÓN, J; ARUFE VARELA, A; CARRIL VÁZQUEZ, X.M. Derecho de la Seguridad Social. Ed. Netbiblo. A Coruña, 2013. Págs. 163 – 166 y 265 – 281

- MARTÍNEZ MOYA, J. “Extranjería: Cuestiones controvertidas en el Orden Social”, J.F. Méndez Canseco (dir.). Extranjería. Ed. Consejo General del Poder Judicial. Madrid, 2006. Págs. 233– 291

- SALINAS MOLINA, F “El Régimen de Extranjería: principios básicos de su normativa orgánica”, F. Salinas Molina (dir.). Derecho internacional privado. Trabajadores extranjeros. Aspectos sindicales, laborales y de Seguridad Social. F. Salinas Molina (dir.). Ed. Consejo General del Poder Judicial. Madrid, 2001. Págs. 122 – 132

- SÁNCHEZ CALERO, F. Principios de Derecho Mercantil. Ed. Thomson Reuters Aranzadi. Cizur Menor, 2013. Págs. 284 – 286

## **Sitios web consultados**

- [noticias.juridicas.com/](http://noticias.juridicas.com/)

- [www.encyclopedia-juridica.biz14.com/](http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/)

-[www.aranzadi.es](http://www.aranzadi.es)