

**INSTRUCCIÓN DE SERVICIO 09/2019 POR LA QUE SE AUTORIZA LA PRESENTACIÓN DE MANUALES Y DOCUMENTACIÓN QUE HAYA DE OBRAR A BORDO DE LOS BUQUES DE BANDERA ESPAÑOLA PARA USO Y CONSULTA POR SU TRIPULACIÓN EN IDIOMA INGLÉS, CUANDO ÉSTE SEA EL IDIOMA OFICIAL DE TRABAJO A BORDO DECLARADO POR EL CAPITÁN.**

La realidad del transporte marítimo precisa de una adaptación de las estructuras administrativas al mismo. Esta adaptación, debe, conforme al principio de seguridad jurídica, cumplir con lo establecido en el Ordenamiento Jurídico, el cual actúa como límite necesario a la flexibilización de la actuación de la Administración.

El artículo 15 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece que *la lengua de los procedimientos tramitados por la Administración General del Estado será el castellano*. Hecha esta consideración preliminar, y los efectos de comprobar el régimen del idioma de trabajo de los buques nacionales, ha de integrarse el Derecho aplicable a dicho régimen.

En relación con lo anterior, ha de incidirse inicialmente en la Regla V/14 del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), la cual indica que *con objeto de garantizar que la tripulación desempeñe eficazmente sus funciones en relación con la seguridad, en todos los buques se establecerá un idioma de trabajo y se dejará constancia de ello en el diario de navegación del buque. La compañía, según se define ésta en la regla IX/1, o el capitán, según sea el caso, decidirán el idioma de trabajo. Se exigirá que cada uno de los tripulantes entienda, y cuando sea oportuno, dé órdenes e instrucciones y presente informes en dicho idioma. Si el idioma de trabajo no es un idioma oficial del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque, todos los planos y listas que deban fijarse en el buque incluirán una traducción al idioma de trabajo*. Además, en dicha regla se indica el carácter del inglés como idioma estándar de las comunicaciones marítimas internacionales<sup>1</sup>, lo cual es congruente con la utilización generalizada de dicho idioma en el ámbito marítimo.

Asimismo, en el apartado 6 del Código Internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (CGS), aprobado mediante la Resolución A.741(18), de la Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, y elevado a rango obligatorio mediante la Regla IX/3 del precitado Convenio SOLAS; se indica que:

*6.4 La compañía se asegurará de que todo el personal relacionado con el SGS comprende adecuadamente los oportunos reglamentos, códigos y directrices (...)*

*6.6 La compañía adoptará procedimientos para que la información sobre los SGS<sup>2</sup> se facilite al personal del buque en un idioma o idiomas de trabajo que entienda.*

*6.7 La compañía se asegurará de que, en la realización de las tareas relacionadas con el SGS, el personal del buque puede comunicarse de manera efectiva.*

<sup>1</sup> SOLAS Reg. V/14.4: *En todos los buques a los que se aplique lo dispuesto en el capítulo I, el inglés se usará en el puente como idioma de trabajo para las comunicaciones de seguridad de puente a puente y de puente a tierra, así como para las comunicaciones a bordo entre el práctico y el personal de guardia en el puente, a menos que las personas que participen directamente en la comunicación hablen un idioma común distinto del inglés.*

<sup>2</sup> Acrónimo del Sistema de Gestión de la Seguridad del Buque.

Así pues, se observa que mediante un instrumento internacional, del que España es parte, se establece la obligatoriedad de fijar un idioma de trabajo a bordo de los buques por razón de la seguridad en la operación de estos. En dicha norma se indica que, en determinados documentos de a bordo, se precisa de una traducción al idioma del Estado del pabellón del buque, siempre que dicho idioma no sea el idioma de trabajo de dicho buque; luego el uso del idioma del Estado del pabellón no es obligatorio, cuestión que es congruente con la normativa nacional interna, que no regula dicho idioma de trabajo. La relación de los documentos que precisan de traducción al idioma del Estado del pabellón, conforme a la Regla V/14 del Convenio SOLAS, es cerrada, indicándose específicamente que han de ser los planos y listas que deban fijarse en el buque. Por otra parte, el Código CGS, en aras de la seguridad de la bordo, abunda en que el personal del buque debe comprender las reglas de aplicación, el que la información relativa a la seguridad debe facilitarse en el idioma de trabajo del buque y que la comunicación, en el ámbito del sistema de gestión de la seguridad, debe ser efectiva.

Si bien el Manual de Gestión de la Seguridad, en relación con el Código CGS, es el documento clave de la seguridad a bordo, los manuales relativos a la operación del buque no se limitan a dicho ámbito. Así, en el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) -dentro del ámbito de la lucha contra la contaminación marina- encontramos el Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP). En la Regla 37 del Anexo I del convenio MARPOL, que regula dicho SOPEP, se indica que el plan *estará redactado en el idioma de trabajo del capitán y los oficiales*. En el mismo convenio, en la Regla 22 del Anexo VI, se indica que el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) *podrá formar parte del sistema de gestión de la seguridad del buque*; lo que, en ese caso, haría que se le aplicasen las mismas previsiones relativas a su redacción en el idioma de trabajo del buque que se aplican al Manual de Gestión de la Seguridad. También en el ámbito de la protección ambiental, en la Regla B-1 del Anexo del Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (BWM), se indica que el Plan de gestión del agua de lastre del buque *estará redactado en el idioma de trabajo del buque*. Por último, y sin ánimo exhaustivo, en el ámbito de la protección marítima, en relación con el Capítulo XI-2 del convenio Solas, en el Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP), aprobado mediante la Resolución 2 de la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio SOLAS, se establece el mandato de que el Plan de protección del buque *estará redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque*<sup>3</sup>.

Lo anterior lleva a concluir que existe en el ámbito específico del Derecho internacional marítimo un *corpus* de normas que regulan el idioma del trabajo de los buques, y en estas se recoge que dicho idioma no debe ser necesariamente el del Estado del pabellón. En dicho *corpus* se indica que los manuales relativos a la seguridad y la protección del medio marino deben redactarse, necesariamente y en aras de la consecución de los objetivos que persiguen, en el idioma de trabajo del buque. Ha de tenerse en cuenta, a este respecto, el principio de Derecho internacional que establece que el cumplimiento de una norma interna no puede

<sup>3</sup> Código PBIP, Parte A:

9.9 Dicho plan se elaborará teniendo en cuenta las orientaciones que se dan en la parte B del presente Código, y estará redactado en el idioma o idiomas de trabajo del buque. Si el idioma o idiomas utilizados no son el español, el francés ni el inglés, se incluirá una traducción a uno de estos idiomas.

alegarse como razón del incumplimiento de una norma internacional<sup>4</sup>, principio con el que es congruente el ordenamiento jurídico nacional al no establecer la obligación de que el idioma de trabajo a bordo de los buques españoles sea el castellano; ya que de otro modo iría contra el principio de jerarquía normativa del artículo 9.3 de la Constitución Española, al tener mayor rango normativo los tratados internacionales que la ley interna.

Por lo anterior,

1º) En relación con los Manuales de a bordo y la documentación relacionada con estos de aquellos buques de pabellón español cuyo idioma de trabajo sea el inglés, se admitirá que sean redactados en dicho idioma.

2º) La solicitud y documentación de acompañamiento de aprobación de dichos manuales se presentarán ante la Administración Marítima en castellano, conforme a lo indicado en el artículo 15 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

3º) La Administración Marítima podrá recabar del solicitante las aclaraciones y, excepcionalmente, traducciones que estime convenientes para determinar el alcance de las previsiones de dichos manuales y el efectivo cumplimiento de estos de la normativa aplicable.

En Madrid, a 28 de junio de 2019

El Director General

Benito Núñez Quintanilla

---

<sup>4</sup> Este principio fue recogido, inicialmente, por la Corte Permanente de Justicia Internacional y, posteriormente, por la Corte Internacional de Justicia.