

Las consecuencias laborales del Brexit para la gente de mar*

The employment consequences of Brexit for seafarers

MARÍA GORROCHATEGUI POLO

Investigadora Predoctoral

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU)

Recibido:13.12.2023 / Aceptado:15.01.2024

DOI: 10.20318/cdt.2024.8424

Resumen: La salida del Reino Unido de la Unión Europea ha acarreado numerosas consecuencias para la gente de mar, sin que éstas hayan sido abordadas por el instrumento que canaliza las relaciones entre las partes, esto es, por el Acuerdo de Comercio y Cooperación. El objetivo del presente trabajo consiste en analizar las consecuencias más significativas para este colectivo de personas trabajadoras desde el punto de vista laboral, centrándose específicamente en dos aspectos: la finalización de la libre circulación de trabajadores entre el Reino Unido y la UE y la reaparición del temor por una competencia social desleal como consecuencia de una posible rebaja de las condiciones sociales de la gente de mar.

Palabras clave: Gente de mar, Brexit, libre circulación, dumping social, Unión Europea.

Abstract: The exit of the United Kingdom from the European Union has had numerous consequences for seafarers, which have not been addressed by the instrument that governs the relationship between the parties, which is the Trade and Cooperation Agreement. The aim of this paper is to analyse the most significant consequences for this group of workers from an employment point of view, focusing specifically in two aspects: the ending of free movement of workers between the UK and the EU and the emergence of fears of unfair social competition as a result of a possible downgrading of seafarers' social conditions.

Keywords: Seafarers, Brexit, free movement, social dumping, European Union.

Sumario: I. Introducción. 1. El proceso de ruptura entre el Reino Unido y la Unión Europea. 2. Las previsiones del Acuerdo de Comercio y Cooperación en materia laboral y de transporte marítimo. II. El fin de la libre circulación y sus efectos sobre la gente de mar. 1. Los requisitos exigidos a las dotaciones en el marco del control de fronteras exteriores de la Unión Europea. 2. La formación y cualificación de los marinos: del reconocimiento mutuo a la aplicación del modelo de reconocimiento de terceros países. 3. La finalización de la aplicación de la normativa europea sobre el control de buques por el Estado del puerto. III. Una nueva batalla contra el dumping social y la protección de la gente de mar. 1. La finalización del cabotaje intra europeo. 2. Una respuesta protectora de la gente de mar por parte del Reino Unido. 3. La respuesta de Francia. IV. Conclusiones.

*Este artículo ha sido ejecutado con cargo al proyecto de investigación financiado por el MCIU-Proyectos de investigación no orientada titulado "El régimen jurídico del transition Law y su impacto sobre los derechos laborales de los trabajadores en mares y océanos" (ref. PID2021-124045NB-C31) y del Grupo UPV/EHU "Derecho transnacional del trabajo y transporte" (ref. GIU 21/014).

I. Introducción

1. El proceso de ruptura entre el Reino Unido y la Unión Europea

1. Tras el resultado del referéndum sobre la pertenencia del Reino Unido a la Unión Europea (UE) celebrado el 23 de junio de 2016¹, en el que los ciudadanos votaron soberanamente a favor de la salida del Reino Unido de la UE, se ponía fin a una relación de casi medio siglo de pertenencia a dicha organización supranacional². Con la notificación formal al Consejo Europeo por parte de la entonces *Premier* británica Theresa May, el 29 de marzo de 2017, se aplicaba por primera vez el artículo 50 del Tratado de la Unión Europea (TUE³) y se ponía en marcha el mecanismo de retirada de la UE, esto es, la desvinculación de este Estado miembro de los tratados de la UE y de su ingente derecho derivado⁴. Ello dio lugar al inicio de un largo y arduo proceso de negociaciones entre el Reino Unido y la UE para establecer la forma de su retirada y regular las relaciones a futuro entre ambas partes⁵. La falta de consenso y las posiciones cambiantes por parte del Reino Unido⁶ determinaron la necesidad de prorrogar en varias ocasiones la duración del periodo de negociaciones prevista en el apartado tercero del artículo 50 TUE⁷, proceso que finalmente culminó con la firma del Acuerdo de Retirada y la salida efectiva del Reino Unido en fecha 31 de enero de 2020⁸.

2. El comúnmente conocido como “Brexit” ha acarreado numerosas consecuencias en todos los sectores dado el grado de integración acumulada a lo largo de todos estos años. En un primer momento, la retirada se canalizó a través de los 185 artículos, 3 protocolos y múltiples anexos del Acuerdo de Retirada en los que se establecía un periodo transitorio -hasta el 31 de diciembre de 2020- mediante el cual se mantenía la aplicación del acervo comunitario en su práctica totalidad, si bien se restringía la participación del Reino Unido en las instituciones y en las estructuras de gobernanza de la UE⁹. Con

¹ Autorizado y regulado por la *European Union Referendum Act 2015* (C 36) del Parlamento Británico. Disponible en el siguiente enlace: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/36/pdfs/ukpga_20150036_en.pdf. Sobre las motivaciones que llevaron a convocar dicho referéndum, *vid.*, L. BURGORGUE-LARSEN, “Las raíces populistas del brexit”, *El Cronista del Estado Social y Democrático de Derecho*, núms. 84-85, 2020, pp. 5-7.

² Ciertamente es que la relación del Reino Unido y la UE ha sido un tanto peculiar desde sus inicios dado que este país ha mostrado siempre ciertas reticencias a la cesión de soberanía. Tal es así que la pertenencia británica a la entonces Comunidad Económica Europea (CEE) fue también sometida a votación en 1975, saldándose entonces la votación a favor de permanecer en la CEE. Sobre los desencuentros entre Europa y el Reino Unido, *vid.*, R. GOSALBO BONO, “¿Brexit o bremain?”, *Revista General de Derecho Europeo*, núm. 39, 2016, pp. 6 y ss.; G. WILSON, “Making sense of Brexit: the legal, political and global context”, *Revista General de Derecho Público Comparado*, núm. 25, 2019, versión digital; J. L. VALVERDE, *Europa: pensamiento y acción 1945-2021*, Colex, 2022, pp. 593-594.

³ *Vid.* versión consolidada en *DOUE* C 202, de 7 de julio de 2016.

⁴ Sobre la aplicación del artículo 50 TUE, *vid.*, A. MANGAS MARTÍN, “Retirada de un estado de una organización internacional: los procesos del Brexit”, *Anales de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas*, núm. 94, 2017, pp. 291-314.

⁵ Si bien el artículo 50.3 TUE prevé, desde la entrada en vigor del acuerdo de retirada o, en su defecto, en un plazo de dos años desde la notificación formal de la decisión de retirada de la UE por parte de un Estado miembro para que los Tratados dejen de aplicarse, durante el periodo de negociación del acuerdo de retirada el Derecho de la Unión -incluidos los acuerdos internacionales-, continuaron siendo aplicables en el Reino Unido para evitar perturbaciones.

⁶ A. F. TATHAM, “El largo y sinuoso camino: un análisis de la negociación del Brexit desde la perspectiva británica”, *El cronista del Estado social y democrático de Derecho*, núm. 84-85, 2020, pp. 28-39; C. GÓRRIZ LÓPEZ, “Brexit: pasado, presente y futuro”, *Cuadernos de Derecho Transnacional*, vol. 13, núm. 1, 2021, pp. 310-311; J. L. VALVERDE, *Europa: pensamiento y acción 1945-2021*, *ob. cit.*, p. 592.

⁷ En un principio las negociaciones deberían haber finalizado el 29 de marzo de 2019, fecha en la que vencía el plazo de dos años previsto en el artículo 50.3 TUE. Sin embargo, dicho plazo fue prorrogado mediante Decisiones del Consejo Europeo en varias ocasiones: en primer lugar, hasta el 12 de abril de 2019 (Decisión (UE) 2019/476, de 22 de marzo de 2019 [*DOUE* L 80 I de 22 de marzo de 2019]); posteriormente, hasta el 31 de octubre de 2019 (Decisión (UE) 2019/584, de 11 de abril de 2019 [*DOUE* L 101 de 11 de abril de 2019]) y finalmente, hasta el 31 de enero de 2020 (Decisión (UE) 2019/1810, de 29 de octubre de 2019 [*DOUE* L 278 I de 30 de octubre de 2019]). Una cronología del proceso de salida del Reino Unido de la UE puede encontrarse en I. RIBES MORENO, “España, Gibraltar y Brexit: trabajadores ante un futuro incierto”, *Revista de Derecho Migratorio y Extranjería*, núm. 57, 2021, pp. 47-92.

⁸ Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (*DOUE* L 29, de 31 de enero de 2020).

⁹ Puede encontrarse una sucinta explicación del contenido del Acuerdo de Retirada en el siguiente enlace: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/relations-non-eu-countries/relations-united-kingdom/eu-uk-withdrawal-agreement_es

ello, el Acuerdo de Retirada trataba de garantizar una salida paulatina del Reino Unido a todos los efectos y en los diferentes ámbitos, preparando así a los ciudadanos, a los diferentes actores económicos y a las administraciones para la salida¹⁰. Sin embargo, en este primer periodo transitorio lo cierto es que las consecuencias para la gente de mar fueron escasas -por no decir nulas-, toda vez que se mantuvo la aplicación del Derecho de la UE mientras se llevaba a cabo la “desconexión ordenada¹¹” del Reino Unido y ello, pese a que *stricto sensu* ya no fuera miembro de la UE.

3. Sin embargo, nada había predeterminado para el día después de este periodo transitorio en el que el Reino Unido pasaba a convertirse en un Estado tercero y el Derecho comunitario dejaba de aplicarse en su totalidad, lo que se temía que diera lugar a una situación de ruptura abrupta¹². Esta situación se remedió entablando un nuevo proceso de negociación con vistas a la suscripción de un acuerdo de asociación, conforme a lo dispuesto en el artículo 217 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE¹³), el cual dio lugar al Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE y el Reino Unido (Acuerdo de Comercio y Cooperación¹⁴), firmado el 30 de diciembre de 2020 y en vigor desde el 1 de mayo de 2021¹⁵. Este Acuerdo se estructura en torno a cuatro pilares: un acuerdo de libre comercio; un marco de cooperación en materia económica, social, medioambiental y pesca; una asociación en materia de seguridad, cooperación policial y cooperación judicial en materia penal y, finalmente, un marco de gobernanza global¹⁶. Es a partir de entonces cuando la retirada del Reino Unido de la Unión Europea se manifiesta con mayor rigor y deja ver las consecuencias de convertirse en un Estado tercero.

2. Las previsiones del Acuerdo de Comercio y Cooperación en materia laboral y de transporte marítimo

4. Dentro del Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE y el Reino Unido, el Título XI establece un *level playing field*¹⁷, esto es, un conjunto de normas destinadas a mantener la igualdad de condiciones y garantizar una competencia abierta y justa entre las Partes en los mercados, de manera que ello propicie el desarrollo sostenible¹⁸. Afirmando el derecho de las Partes a determinar los niveles de

¹⁰ En lo que respecta específicamente a las consecuencias laborales y de protección social contempladas en el Acuerdo de Retirada, *vid.*, F. BERNAL SANTAMARÍA, “El Brexit: ¿consecuencias laborales y de protección social en España?”, *Revista de Derecho Migratorio y Extranjería*, núm. 57, 2021, pp. 93-134.

¹¹ Expresión utilizada por el profesor Pastor Palomar. *Vid.* A. PASTOR PALOMAR, *Acuerdo de comercio y cooperación de la UE y Euratom con el Reino Unido*, Thomson Reuters Aranzadi, 2022, p. 37.

¹² En este sentido, el único documento que regulaba las relaciones futuras entre la Unión y el Reino Unido era la Declaración Política firmada entre ambas partes (DOUE CI 384, de 12 de noviembre de 2019).

¹³ *Vid.* versión consolidada en DOUE C 83, de 30 de marzo de 2010.

¹⁴ DOUE L 149, de 30 de abril de 2021. Cabe señalar que dicho Acuerdo de Comercio y Cooperación fue publicado dos veces en el DOUE siendo la referida la última de las versiones publicada. *Vid.* X. M. CARRIL VÁZQUEZ, “El trabajo y la protección de Seguridad Social a bordo de los buques de pesca en el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte”, *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, núm. 60, 2021, pp. 582-584.

¹⁵ Dada la premura, se previó la aplicación provisional del Acuerdo de Comercio y Cooperación desde el 1 de enero de 2021 si bien su entrada en vigor formal, esto es, tras la aprobación por parte del Parlamento Europeo y el acuerdo de los Estados miembros en el Consejo, pero sin necesidad de ratificación por los parlamentos nacionales, tal y como dispone el artículo 218 TFUE, fue el 1 de mayo de 2021.

¹⁶ Sobre el contenido del Acuerdo de Comercio y Cooperación en extenso, *vid.* E. FEÁS COSTILLA Y A. ANCHUELO CREGO, “Las claves del Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE-27 y el Reino Unido”, *Análisis del Real Instituto Elcano*, núm. 5, 2021, versión digital; A. PASTOR PALOMAR, *Acuerdo de comercio y cooperación de la UE y Euratom con el Reino Unido*, *ob. cit.*; C. OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN Y J. A. GARCÍA LÓPEZ (COORDS.), *El acuerdo de comercio y cooperación entre la Unión Europea y el Reino Unido*, Dykinson, 2022.

¹⁷ C. OTERO GARCÍA-CASTRILLÓN Y J. A. GARCÍA LÓPEZ (COORDS.), *El acuerdo de comercio y cooperación entre la Unión Europea y el Reino Unido*, *ob. cit.*, p. 37.

¹⁸ El artículo 355.1 del Acuerdo de Comercio y Cooperación establece lo siguiente: “Las Partes reconocen que el comercio y la inversión entre la Unión y el Reino Unido en los términos establecidos en el presente Acuerdo requieren igualdad de condiciones que garanticen una competencia abierta y justa entre las Partes y que el comercio y la inversión se produzcan de una manera que propicie el desarrollo sostenible”.

protección que consideren adecuados, así como sus políticas y prioridades¹⁹, el Acuerdo de Comercio y Cooperación se refiere a la convergencia de determinados estándares para la defensa de la competencia, entre ellos, aquellos estándares en materia laboral que puedan afectar al comercio y a la inversión.

5. En lo que respecta a las previsiones establecidas en el Acuerdo de Comercio y Cooperación en materia laboral y de protección social, el principio al que se comprometen las Partes es a no incurrir en una regresión de los niveles de protección, es decir, en una debilitación o reducción de sus niveles de protección laboral y social por debajo de los existentes al final del periodo transitorio²⁰. Para ello, se comprometen a controlar el cumplimiento de la normativa laboral mediante el establecimiento de un sistema efectivo de inspecciones laborales; la garantía de la existencia de procedimientos administrativos y judiciales que permitan que, tanto los poderes públicos como los particulares legitimados para ello, puedan emprender las acciones oportunas contra infracciones de la legislación laboral y de protección social; o mediante el establecimiento de recursos apropiados y efectivos, así como de sanciones proporcionadas y disuasorias²¹.

6. Asimismo, para mejorar la integración de la dimensión laboral del desarrollo sostenible en las relaciones comerciales y de inversión, el Acuerdo de Comercio y Cooperación inserta una serie de referencias a normas y acuerdos laborales multilaterales en su Capítulo 8. En este sentido, las Partes se comprometen a promover el desarrollo del comercio internacional de manera que favorezca el trabajo decente para todos -en los términos expresados en la Declaración de la OIT sobre justicia social para una globalización equitativa de 2008- y reafirman su compromiso de respetar, promover y aplicar con eficacia las normas fundamentales del trabajo definidas en los convenios fundamentales de la OIT²².

7. Además de estas disposiciones generales en materia laboral, el Acuerdo de Comercio y Cooperación incluye -en su Segunda Parte- ciertas disposiciones específicas sobre los servicios de transporte marítimo internacional²³, entendiéndose por tal el transporte de pasajeros o carga por buques marítimos entre un puerto de una Parte y un puerto de la otra Parte²⁴. En concreto, en virtud del Acuerdo, las Partes se obligan a aplicar el principio de libre acceso a los mercados y comercio marítimos internacionales -con excepción del cabotaje marítimo nacional y del transporte por vías navegables interiores²⁵- sobre

¹⁹ Dispone el artículo 356.1 del Acuerdo de Comercio y Cooperación que: “Las Partes afirman el derecho de cada una de ellas a establecer sus políticas y prioridades en los ámbitos comprendidos en este título, a determinar los niveles de protección que consideren adecuados y a adoptar o modificar sus leyes y políticas de manera coherente con los compromisos internacionales de cada una de las Partes, incluidos los contemplados en el presente título”.

²⁰ A estos efectos, el artículo 386 del Acuerdo de Comercio y Cooperación entiende por “niveles de protección laboral y social” los niveles de protección establecidos con carácter general en la legislación y normas de las partes en los siguientes ámbitos: a) derechos fundamentales en el trabajo; b) normas sobre salud y seguridad en el trabajo; c) normas sobre condiciones laborales y de empleo justas; d) derechos de información y consulta a nivel de empresa o e) la reestructuración de empresas. Además, precisa el apartado 2 de esta disposición que, en el caso de la UE, los niveles de protección laboral y social serán aquellos que sean de aplicación a todos y en todos los Estados miembros.

²¹ *Vid.* artículo 388 del Acuerdo de Comercio y Cooperación.

²² *Ibidem*, artículo 399.

²³ Aunque no serán objeto de análisis en este trabajo, por limitarse el mismo a las consecuencias laborales del Brexit en el sector de la marina mercante, debe señalarse que el Acuerdo de Comercio y Cooperación también prevé una serie de disposiciones relacionadas con el sector marítimo-pesquero (epígrafe 5 de la Segunda Parte y Anexos 35 a 38), fuertemente afectado por la retirada del Reino Unido de la UE. Sobre el particular, *vid.*, J. M. SOBRINO HEREDIA, “El espacio marítimo común europeo y la maraña del Brexit” en J. M. SOBRINO HEREDIA y G. A. OANTA, *La construcción jurídica de un espacio marítimo común europeo*, Bosch, 2020, pp. 281-299; P. CHAUMETTE, “L’impact maritime du BREXIT”, *Neptunus*, Vol. 26, núm. 2, 2020, pp. 5-8; X. M. CARRIL VÁZQUEZ, “El trabajo y la protección de seguridad social a bordo de los buques de pesca en el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte”, *ob. cit.*, pp. 579-607; B. D. STEWART, C. WILLIAMS, R. BARNES, S. F. WALMSLEY y G. CARPENTER, “The Brexit deal and UK fisheries-has reality matched the rhetoric?”, *Maritime Studies*, núm. 21, 2022, pp. 1-17.

²⁴ Dichas disposiciones se encuentran en el Título II “Servicios e inversión”, Capítulo 5 “Marco regulador”, Sección 6 “Servicios de transporte marítimo internacional”, artículos 190 y 191.

²⁵ Véanse las excepciones establecidas en el artículo 123.5 c) y d) del Acuerdo de Comercio y Cooperación. En lo que respecta al cabotaje marítimo nacional, el propio Acuerdo indica que dicho tráfico abarca en el caso de la Unión, sin perjuicio del abanico de actividades que puedan considerarse cabotaje con arreglo a la legislación nacional pertinente, el transporte de

una base comercial y no discriminatoria, concediendo a los buques que enarbolan pabellón de la otra Parte -o sean explotados por proveedores de servicios de la otra Parte- un trato no menos favorable que el que conceda a sus propios buques en lo que atañen a cuestiones como el acceso a los puertos; el uso de infraestructuras portuarias; el uso de servicios marítimos auxiliares y las instalaciones aduaneras y la asignación de atracadores e instalaciones para carga y descarga, incluidas las tasas y cargas conexas²⁶.

8. Ahora bien, pese a la incidencia del Brexit en las condiciones laborales de la gente de mar, esta dimensión no ha sido abordada por el Acuerdo de Comercio y Cooperación, que guarda silencio al respecto. Los mayores efectos del Brexit se proyectan en la pérdida de la libertad de circulación de los trabajadores del mar (II) y en la reaparición del temor por una competencia social desleal o *dumping* social como consecuencia de una rebaja de las condiciones sociales de la gente de mar (III). El análisis del impacto de este nuevo marco jurídico y sus consecuencias laborales sobre la gente de mar es el que centrará el objeto de las próximas páginas.

II. El fin de la libre circulación y sus efectos sobre la gente de mar

9. El principio de libre circulación de las personas trabajadoras, consagrado en el artículo 45 del TFUE, constituye una de las cuatro libertades fundamentales sobre las que se asienta el proyecto de integración europeo, así como un instrumento al servicio de los intereses económicos que se presenta -en materia marítima- como elemento clave para la mejora de la competitividad del transporte marítimo en el seno de la UE²⁷. Su objetivo no es otro que el de facilitar el flujo o circulación de la gente de mar por el territorio de la Unión Europea, aunque también permite el recurso a mano de obra de terceros países para prestar servicios en buques europeos²⁸. Sin embargo, desde el 1 de enero de 2021 el ejercicio del derecho a la libre circulación de personas ha dejado de ser aplicable entre el Reino Unido y la UE²⁹, sin que el Acuerdo de Comercio y Cooperación haya establecido un régimen uniforme de requisitos aplicable a todos los Estados por igual³⁰. Las consecuencias del fin de la libre circulación atañen a la gente de mar -principalmente- en los siguientes aspectos: en primer lugar, en la aplicación de las exigencias establecidas en materia de extranjería e inmigración para poder cruzar las fronteras europeas con la finalidad de embarcar, desembarcar o reembarcar a bordo de un buque en el que vayan a trabajar o hayan trabajado como marinos (1); en segundo lugar, en materia de acceso a las profesiones a bordo de buques, en virtud de la inaplicación de la normativa relativa al reconocimiento mutuo de títulos en el seno de la UE (2) y por último, en materia de control por parte del Estado del puerto (3).

pasajeros o mercancías entre un puerto o un punto situado en un Estado miembro y otro puerto o punto situado en el mismo Estado miembro, incluida su plataforma continental, según se establece en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como el tráfico con origen y destino en el mismo puerto o punto situado en un Estado miembro; en el caso del Reino Unido, el transporte de pasajeros o mercancías entre un puerto o punto situado en el Reino Unido y otro puerto o punto situado en el Reino Unido, incluida su plataforma continental, conforme a lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como el tráfico con origen y destino en el mismo puerto o punto situado en el Reino Unido.

²⁶ *Vid.*, artículo 191.1 del Acuerdo de Comercio y Cooperación.

²⁷ Sobre el principio de libre circulación *vid.*, *in extenso*, O. FERNÁNDEZ MÁRQUEZ, “Libre circulación de personas por el territorio comunitario” en J. GARCÍA MURCIA (DIR.), *Libertades de circulación y derechos de protección social en la Unión Europea*, Juruá, 2016, pp. 37-69.

²⁸ O. FOTINOPOULOU BASURKO, *La gente de mar en el Derecho de la Unión Europea*, Thomson Reuters Aranzadi, 2023 p. 140.

²⁹ Sobre la regulación de los derechos de retirada vinculados a la circulación de personas en el Acuerdo de Retirada, *vid.*, M. GARDEÑES SANTIAGO, “La circulación de personas físicas en el Acuerdo de Retirada del Reino Unido de la Unión Europea”, *Revista electrónica de estudios internacionales (REEI)*, núm. 40, 2020, versión digital. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7688342.pdf>

³⁰ El artículo 492.1 del Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE y el Reino Unido efectúa una referencia a los visados para visitas de corta duración, estableciéndose al efecto la exención de visado. Igualmente, existen ciertas referencias a la entrada y estancia temporal de personas físicas con fines empresariales (art. 140 y ss. y Anexos 21 a 23) si bien éstas no resultan de aplicación al colectivo de personas trabajadoras analizado en el presente artículo. Sobre el particular, *vid.* A. MARTÍN-POZUELO LÓPEZ LÓPEZ, “El régimen aplicable a las relaciones laborales internacionales con conexiones con el Reino Unido tras la consumación del Brexit”, en T. SALA FRANCO Y E. LÓPEZ TERRADA (DIRS.), *Las relaciones laborales internacionales*, Tirant lo Blanch, 2022, pp. 315-342.

1. Los requisitos exigidos a las dotaciones en el marco del control de fronteras exteriores de la Unión Europea

10. Tras el Brexit, los trabajadores-marinos nacionales del Reino Unido que atraviesen las fronteras de la Unión Europea para embarcarse, desembarcarse o reembarcarse en un buque en el que vayan a trabajar o hayan trabajado, deberán someterse al preceptivo control migratorio que, en la práctica, suele consistir en la presentación de una documentación específica³¹. Dado que la gente de mar es un colectivo de trabajadores migrantes por naturaleza, la normativa internacional se ha ocupado de esta cuestión desde hace décadas³². En efecto, existen dos instrumentos internacionales que tratan esta cuestión. Por un lado, en el seno de la OMI, se aprobó el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, adoptado en 1965³³ y enmendado en 2009³⁴ (Convenio FAL) cuyo objetivo es simplificar los trámites y formalidades documentales en los procesos de llegada, estancia y salida de buques, tripulaciones, pasajeros, equipajes y carga³⁵. Por otro lado, la OIT adoptó el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar de 1958 (Convenio núm. 108³⁶), que fue sustituido en el año 2003 por el Convenio núm. 185³⁷, y tiene por finalidad el establecimiento de un Documento de Identidad de la gente de mar (DIM o SID, según sus siglas en inglés), común y sustitutivo del pasaporte y del visado, creando así el primer marco jurídico internacional que establece un sistema de identificación mundial para permitir el desembarco temporal del marino en tierra durante las escalas que realice el buque³⁸. En particular, todo marino titular de un DIM válido estará autorizado a entrar en el territorio de los países signatarios del Convenio núm. 185 en los siguientes supuestos: bajar a tierra mientras dure la escala del buque; el embarco o reembarco y el tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación³⁹.

11. Sumados a estos instrumentos internacionales, debe aludirse a los instrumentos de regulación del control de las fronteras exteriores en el ámbito de la Unión Europea. Merece especial atención el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen de 1985 que, actualmente, se recoge en el Reglamento (UE) n° 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por el que se establece un Código de normas de la Unión para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen⁴⁰), el cual establece las normas aplicables al control fronterizo de las personas que crucen las fronteras exteriores de los Estados miembros y en el Reglamento (CE) n° 810/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, por el que se establece un Código comunitario sobre visados (Código de visados⁴¹) que regula los procedimientos y condiciones para la expedición de visados de corta duración, siendo establecidos los terceros países cuyos nacionales están sometidos o

³¹ Aunque no será objeto de análisis en este trabajo, las personas trabajadoras del mar europeas también deberán someterse a las normas establecidas al respecto por el Reino Unido, concretamente, en la Sección 8 (1) “seamen and aircrews” de la *Immigration Act* (C 77) 1971, e igualmente, a las disposiciones del Convenio de la OIT sobre los documentos de identidad de la gente de mar de 1958 (Convenio núm. 108) ratificado por el Reino Unido en 1964.

³² O. FOTINOPOULOU BASURKO, *La gente de mar en el Derecho de la Unión Europea*, ob. cit., p. 156.

³³ BOE núm. 231, de 26 de septiembre de 1973.

³⁴ BOE núm. 280, de 19 de noviembre de 2010.

³⁵ Cabe señalar que, en las enmiendas efectuadas al referido Convenio por el Comité de Facilitación en su 35º periodo de sesiones del año 2009, la Norma 3.10 se sustituye para incorporar como documento de identidad de la gente de mar aquellos expedidos de conformidad con los instrumentos de la OIT al efecto.

³⁶ Adoptado en fecha 13 de mayo de 1958.

³⁷ Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003, en su versión enmendada (núm. 185), adoptado el 19 de junio de 2003 y en vigor desde el 9 de febrero de 2005. Sus Anexos fueron enmendados en el año 2016, entrando en vigor las modificaciones efectuadas en fecha 8 de junio de 2017.

³⁸ Sobre el Convenio 158 y el Convenio 185 de la OIT, vid., M. L. L MCCONNELL, “The ILO’s Seafarers’ Identity Documents Convention (Revised), 2003 (n° 185) after more than a decade: Ahead of its time or case of good intentions gone wrong?”, en P. CHAUMETTE (Coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective*, Gomylex, 2016, pp. 285-334.

³⁹ Vid., artículo 6 del Convenio núm. 185 de la OIT.

⁴⁰ DOUE L 77, de 23 de marzo de 2016.

⁴¹ DOUE L 243, de 15 de septiembre de 2009. Este Reglamento ha sido modificado en numerosas ocasiones, siendo la última de ellas la efectuada por el Reglamento (UE) 2019/1155, de 20 de junio de 2019, del Parlamento Europeo y del Consejo (DOUE L 188, de 12 de julio de 2019).

exentos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores de la UE en el Reglamento (UE) n° 2018/1806⁴².

12. En particular, el Anexo VII del Reglamento (UE) n° 2016/399, vincula la obligación de presentar visado a la nacionalidad de los marinos. En el caso específico del Reino Unido se prevé que sus nacionales solo deban presentar el DIM para estancias no superiores a 90 días dentro de un periodo de 180 días⁴³. Además, el artículo 11 de dicho Reglamento, establece que los marinos que realicen una escala y permanezcan en la zona del puerto, no precisarán de sello de entrada ni salida en su documento de entrada ni de salida⁴⁴.

13. Igualmente, si bien se trata de una cuestión distinta pero conectada con la anterior, cabe hacer referencia a la reserva de acceso a determinados puestos de la tripulación a los nacionales de un Estado miembro de la UE o del Espacio Económico Europeo (EEE). El tradicional privilegio de nacionalidad -establecido en buena parte de las legislaciones de los Estados miembros- que reserva el acceso a distintos empleos marítimos -normalmente a los de más alta cualificación- en función de la nacionalidad⁴⁵, sí resultará aplicable al Reino Unido en tanto que país tercero y, correlativamente, el Reino Unido podría en la actualidad introducir esta reserva en su legislación interna.

14. El efecto es, por tanto, doble. Por un lado, el Reino Unido no tendría limitación alguna en relación con la reserva de acceso, lo que podría perjudicar a los trabajadores-marinos de buques europeos; y por otro lado, los marinos ingleses han pasado a ser considerados como extranjeros a todos los efectos, lo que -igualmente- les podría afectar de manera negativa a la hora de embarcarse en buques de pabellón europeo. En el caso específico español, el artículo 162 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM⁴⁶) establece dos particularidades en relación con la dotación del buque⁴⁷.

⁴² Reglamento (UE) 2018/1806 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de noviembre de 2018, por el que se establecen la lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de esa obligación. *DOUE* L 303, de 28 de noviembre de 2018. Este Reglamento ha sido modificado en varias ocasiones tras su entrada en vigor, siendo la última de ellas el Reglamento (UE) 2023/850 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de abril de 2023 (*DOUE* L 110, de 25 de abril de 2023).

⁴³ *Vid.* Anexo II del Reglamento (UE) n° 2018/1806 tras las modificaciones efectuadas por el Reglamento (UE) 2019/592 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de abril de 2019, que modifica el Reglamento (UE) 2018/1806 por el que se establecen la lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de esa obligación, en lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión (*DOUE* L 103I de 12 de abril de 2019). Debe puntualizarse que el Reglamento excluye expresamente a los nacionales británicos de ultramar que no tienen la condición de ciudadanos británicos, esto es, a los ciudadanos de los territorios británicos de ultramar ("*British overseas territories citizens*"), que incluyen Anguila, Bermudas, Territorio Antártico Británico, Territorio Británico del Océano Índico, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Islas Malvinas, Gibraltar, Montserrat, Islas Pitcairn, Santa Elena, Ascensión y Tristán da Cunha, Islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur e Islas Turcas y Caicos; a las personas británicas protegidas y a los súbditos británicos. *Vid.*, Artículo 1.4 del Reglamento (UE) n° 2019/952 por el que se modifica el apartado 3 del Anexo II del Reglamento (UE) 2018/1806.

⁴⁴ No obstante, la norma no define el término escala y la STJUE 5 de febrero de 2020, *Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid y otros*, asunto C-341/18, ha suscitado ciertas dudas al respecto, toda vez que consideró que un buque atracado durante varias semanas en un puerto marítimo y cuya fecha de partida es incierta, no efectúa una escala a estos efectos. Puede leerse un comentario de la sentencia en P. CHAUMETTE, "Du code frontières Schengen et du travail à bord, à quai, des marins non européens", *Observatoire des Droits des Marins*, 24 de abril de 2020. Disponible en el siguiente enlace: https://www.obs-droits-marins.fr/_bibli/articlesPage/586/docs/du_code_frontieres_schengen_et_du_transit_terrestre_des_marins_non_europeens.pdf

⁴⁵ Aunque tradicionalmente buena parte de los Estados miembros de la UE haya dispuesto en sus legislaciones internas el privilegio de nacionalidad, en virtud del cual se venían reservando a los nacionales del país donde estuviera registrado o abanderado el buque el acceso a determinados puestos de la tripulación -capitán, primeros oficiales u otros miembros de la dotación-, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) no tardó en declarar dicho privilegio incompatible con el Derecho de la UE en tanto que suponía una traba a la libre circulación de trabajadores y era contrario al principio de igualdad de trato y no discriminación por razón de nacionalidad (*vid.*, STJUE 4 de abril de 1974, *Comisión de las Comunidades Europeas contra República francesa*, asunto C-167/73 o más recientemente la STJUE 30 de septiembre de 2003, *Colegio Oficial de la Marina Mercante Española contra Administración del Estado*, asunto C-405/01).

⁴⁶ BOE núm. 180, de 25 de julio de 2014.

⁴⁷ A efectos de lo dispuesto en esta Ley, se entiende por "dotación" el conjunto de personas empleadas a bordo de un buque en cualquiera de sus departamentos o servicios, ya sea contratada directamente por el armador o por terceros, excluyendo aque-

En primer lugar, se dispone que al menos el cincuenta por ciento de la dotación debe tener nacionalidad española o de un Estado miembro de la UE o del EEE. A estos efectos, los marinos nacionales del Reino Unido enrolados en los buques españoles no serán considerados europeos sino extranjeros. En segundo lugar, el citado artículo establece que tanto el capitán como el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro de la UE o del EEE⁴⁸. En consecuencia, desde la salida del Reino Unido de la UE, los marinos nacionales de este país no podrán tampoco acceder ni promocionar al puesto de capitán ni de primer oficial de buques españoles por no ser nacionales de un Estado miembro de la UE ni del EEE.

15. Aunque el Acuerdo de Comercio y Cooperación no prevé nada al respecto sobre esta cuestión, cabe preguntarse si podría ser conveniente que el principio de libre acceso a los mercados y de trato no menos favorables fuera completado con el principio de reciprocidad en materia de acceso a determinados puestos de la tripulación. De esta manera, en el caso de que el Reino Unido incluyera dicho privilegio en su legislación, se evitaría que estas limitaciones por razón de la nacionalidad afectaran a la empleabilidad y promoción profesional de los marinos.

2. La formación y cualificación de los marinos: del reconocimiento mutuo a la aplicación del modelo de reconocimiento de terceros países

16. La retirada del Reino Unido de la Unión Europea supuso el fin de la aplicación del conjunto de disposiciones de la Directiva (UE) 2019/1159 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas⁴⁹. Por ende, desde el 1 de enero de 2021, los certificados de competencia, títulos de suficiencia y certificados médicos expedidos por el Reino Unido no son reconocidos por los Estados miembros y, correlativamente, el Reino Unido dejó de expedir y refrendar conforme a las disposiciones de la citada Directiva los certificados de competencia, títulos de suficiencia y certificados médicos emitidos bajo la autoridad de los Estados miembros si bien aquellos expedidos y refrendados hasta el 31 de diciembre de 2020, seguirán siendo plenamente válidos hasta su fecha de expiración.

17. Como bien es sabido, la formación de la gente de mar constituye un aspecto clave para la seguridad y la prevención de la contaminación marítima, habiendo sido identificado el error humano derivado de la falta de formación y preparación de los trabajadores del mar como causa de algunos de los grandes accidentes marítimos y catástrofes medioambientales de las últimas décadas⁵⁰. Más allá de lo anterior, en el ámbito de la Unión Europea, la aplicación armonizada de unas normas en materia de formación y titulación de la gente de mar se identifica también como un aspecto tendente a facilitar la libre circulación de los trabajadores del mar en el seno de la UE, lo que contribuye a aumentar la

llas personas cuyo trabajo no forme parte de la actividad cotidiana del buque y cuyo lugar de trabajo principal no se encuentre en éste (artículo 156 LNM).

⁴⁸ Excepcionando aquellos supuestos en que se establezca por la Administración Marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

⁴⁹ *DOUE* L 188, de 12 de julio de 2019. Esta Directiva constituye una versión más reciente de la Directiva 94/58/CE, de 22 de noviembre de 1994, que introdujo por primera vez el Convenio STCW al Derecho de la Unión y es, a su vez, el producto de un largo historial en relación con la materia. Con posterioridad a la salida del Reino Unido de la UE, cabe señalar que esta norma ha sido objeto de codificación a través de la Directiva (UE) 2022/993 (*DOUE* L 169, de 27 de junio de 2022).

⁵⁰ O. FOTINOPOULOU BASURKO, “La incidencia de la evolución normativa sobre seguridad marítima internacional en la protección de los derechos sociales de la gente de mar” en O. FOTINOPOULOU BASURKO (Dir.), *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar*, Gomylex, 2014, p. 25; E. LÓPEZ RUBIA, “La formación y capacitación de los trabajadores de los distintos sectores del transporte como elemento fundamental entre la consecución del mercado interior y el impulso de la movilidad de trabajadores europeos”, en O. FOTINOPOULOU BASURKO (Dir.), *Los trabajadores del transporte en el Derechos de la Unión Europea*, Thomson Reuters Aranzadi, 2022, p. 95.

competitividad del sector y a atraer a los ciudadanos de la Unión -en particular, a los jóvenes- a las profesiones marítimas⁵¹.

18. Desde esta perspectiva, uno de los objetivos de la política común de transportes -en el ámbito particular del transporte marítimo- es el de mejorar el nivel de conocimientos y competencias de la gente de mar de la Unión mediante el desarrollo de una formación y una titulación marítimas conformes con la normativa internacional⁵². En efecto, la formación y capacitación de la gente de mar que presta servicio a bordo de buques de navegación marítima que enarbolan el pabellón de un Estado miembro⁵³, viene regulada -en la actualidad- por la Directiva (UE) 2022/993, cuyo objetivo es armonizar las normas europeas a la versión actualizada del Convenio de la Organización Marítima Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para gente de mar de 1978 (Convenio STCW⁵⁴).

19. Además de enumerar los requisitos de formación y de competencia necesarios para adquirir el título de competencia y certificado de suficiencia y de regular la formación especializada⁵⁵, la Directiva (UE) 2022/993 establece el principio de reconocimiento mutuo de los títulos profesionales para prestar servicios a bordo de buques mercantes expedidos por los Estados miembros, con independencia de la nacionalidad de la gente de mar⁵⁶. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6 de la citada norma, todos los Estados miembros aceptarán los certificados de suficiencia y las pruebas documentales expedidas por otro Estado miembro o bajo su autoridad (apartado 1); reconocerán los títulos de competencia expedidos por otro Estado miembro o los certificados de suficiencia expedidos por otro Estado miembro a capitanes y oficiales (apartado 2) y aceptarán los certificados médicos expedidos bajo la autoridad de

⁵¹ O. FOTINOPOULOU BASURKO, “European Social Law of Seafarers: between common market and substantive law” en P. CHAUMETTE (Coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective*, Gomylex, 2016, p. 409; O. FOTINOPOULOU BASURKO, *La gente de mar en el Derecho de la Unión Europea*, ob. cit., pp. 74-75.

⁵² Ello puede verse claramente en el Libro Verde de la Comisión Europea “Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y mares”, COM (2006) 275 final o en la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, el Consejo y el Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones “Una política marítima integrada para la Unión Europea”, COM (2007) 591 final. Más recientemente, véase el Considerando 8 de la Directiva (UE) 2022/993.

⁵³ Se excluyen del ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2022/993 aquellas personas que presten servicios en buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros tipos de buques de los que sea propietario un Estado miembro o empresa explotadora y estén dedicados exclusivamente servicios gubernamentales de carácter no comercial; buques pesqueros; yates de recreo no utilizados comercialmente y buques de madera de construcción primitiva (artículo 1).

⁵⁴ El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 7 de julio de 1978 fue el primer texto normativo que estableció prescripciones básicas relativas a la formación, titulación y guardia para la gente de mar a nivel internacional. Con anterioridad a su promulgación, cada Estado establecía sus propias normas de formación, titulación y guardia aplicables a los oficiales y marineros, sin remitirse -en general- a las prácticas de otros países. Esto suponía que las normas y procedimientos fueran muy dispares, pese a que el transporte marítimo es el más internacional de todos los sectores económicos. *Vid.*, I. BALLESTER PASTOR, M. DE LA CAMPA PORTELA Y A. CASTAÑOS URKULLU, “La formación mínima de la gente de mar y la exigible incorporación del Convenio STCW enmendado por la Conferencia de Manila y de las Directivas STCW al ordenamiento español” en O. FOTINOPOULOU BASURKO (Coord.), *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar*, Gomylex, 2014, p. 425.

Por otro lado, el Convenio ha sido enmendado en dos ocasiones, la primera en el año 1995 y la segunda en el año 2010 (conocidas estas últimas como “enmiendas de Manila”). Sobre las enmiendas, *vid.*, A. CHARBONNEAU, *Marché International du Travail Maritime. Un cadre juridique en formation*, Presse Universitaires d’Aix-Marseille, 2009, p. 210; J. RODRIGO DE LARRUCEA, “Las enmiendas de Manila 2010 al Convenio STCW 78/95: Un nuevo perfil formativo para la gente de mar”, 2013. Disponible en el siguiente enlace: <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/18234>.

Asimismo, cabe señalar que este Convenio se considera uno de los cuatro pilares del régimen normativo internacional del transporte marítimo junto con otros dos Convenios de la OMI, a saber, el Convenio SOLAS sobre seguridad de la vida humana en el mar y el Convenio MARPOL sobre la prevención de la contaminación marina y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 (MLC, 2006) de la OIT. Al respecto, *vid.*, P. CHAUMETTE, “El Convenio sobre el trabajo marítimo, cuarto pilar del Derecho internacional marítimo”, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración. Derecho social Internacional y Comunitario*, núm. 82, 2009, p. 65.

⁵⁵ Al respecto, *vid.*, O. FOTINOPOULOU BASURKO, “La profesión de marino como profesión reglamentada: la Directiva 2019/1159 sobre el nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas y el reconocimiento mutuo de títulos”, en *Derecho de las relaciones laborales*, núm. 11, 2019, pp. 1133-1145.

⁵⁶ Artículo 1.2 de la Directiva (UE) 2022/993.

otro Estado miembro (apartado 3), a fin de permitir que la gente de mar pueda prestar servicio a bordo de buques que enarbolan el pabellón del Estado de acogida.

20. Tras el Brexit, el régimen aplicable ha pasado a ser el dispuesto en el artículo 20 de la Directiva (UE) 2022/993 para el reconocimiento de títulos expedidos por terceros países. A tal efecto, dispone la citada Directiva que cualquier Estado miembro que desee reconocer -mediante refrendo- los títulos de competencia o los certificados de suficiencia expedidos por un tercer país para prestar servicio en buques que enarbolan su pabellón deberá presentar una solicitud a la Comisión, acompañada de un análisis preliminar del cumplimiento por parte del tercer país de los requisitos del Convenio STCW. La Comisión, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (por sus siglas en inglés, “EMSA”), llevará a cabo una evaluación de los sistemas de formación y titulación de dicho tercer país a fin de comprobar que cumple con todos los requisitos del Convenio STCW y que se han tomado las medidas adecuadas para evitar la expedición de títulos fraudulentos, examinando -igualmente- si ha ratificado el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 de la OIT. Una vez realizado el proceso de evaluación descrito, pueden darse tres escenarios⁵⁷: el primero de ellos, es que la Comisión concluya que el Estado tercero cumple todos los requisitos y, por tanto, adopte una Decisión -en un plazo de 24 meses a partir de la presentación de la solicitud por parte del Estado miembro- a través de la cual se produzca el reconocimiento de ese tercer país⁵⁸. Una vez reconocido el Estado tercero por la Comisión, el resto de Estados miembros podrán -con respecto a los buques que enarbolan su pabellón- refrendar los títulos expedidos por dicho Estado⁵⁹. El segundo escenario posible es que el tercer país de que se trate necesite aplicar importantes medidas correctivas, incluidas modificaciones en su legislación y en su sistema de educación, formación y titulación, para cumplir los requisitos del Convenio STCW. En este caso, la Comisión adoptará una Decisión en un plazo de 36 meses a partir de la presentación por parte de un Estado miembro de la solicitud de reconocimiento. En tercer lugar, la Comisión podrá adoptar una Decisión a través de la cual retire el reconocimiento otorgado a un tercer país⁶⁰. A tal efecto, la Directiva dispone

⁵⁷ Previstos en el artículo 20.3 de la Directiva (UE) 2022/993.

⁵⁸ Son más de 50 los terceros países reconocidos actualmente por la UE. En este sentido, *vid.* a título de ejemplo, la Decisión de Ejecución (UE) 2018/501 de la Comisión, de 22 de marzo de 2018, relativa al reconocimiento del Sultanato de Omán de conformidad con la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los sistemas de formación y titulación de la gente de mar (DOUE L 82, de 26 de marzo de 2018); Decisión de Ejecución (UE) 2017/1412 de la Comisión, de 1 de agosto de 2017, relativa al reconocimiento de Fiyi de conformidad con la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los sistemas de formación y titulación de la gente de mar (DOUE L 202, de 3 de agosto de 2017); Decisión de Ejecución (UE) 2017/1239 de la Comisión, de 6 de julio de 2017, relativa al reconocimiento de Etiopía de conformidad con la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los sistemas de formación y titulación de la gente de mar (DOUE L 177 de 8 de julio de 2017); Decisión de Ejecución (UE) 2017/727 de la Comisión, de 23 de marzo de 2017 relativa al reconocimiento de Montenegro de conformidad con la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los sistemas de formación y titulación de la gente de mar (DOUE L 107 de 25 de abril de 2017). Igualmente, puede consultarse la infografía elaborada por la EMSA en la que se reflejan los cinco países no pertenecientes a la UE con el mayor número de certificados de competencia reconocidos por países de la UE -siendo éstos, Filipinas, Ucrania, Federación Rusia, India y Turquía- en el siguiente enlace: <https://www.emsa.europa.eu/newsroom/infographics/item/4781-seafarer-statistics-in-the-eu-2020.html>

⁵⁹ No obstante, los Estados miembros no están obligados a reconocer los títulos de terceros países pese a que la Comisión los haya reconocido, tal y como dispone el artículo 20.4 de la Directiva (UE) 2022/993.

⁶⁰ El artículo 21 de la Directiva (UE) 2022/993 establece dos formas de retirar el reconocimiento de títulos a los países terceros: por un lado, la Comisión puede considerar que un tercer país ha dejado de cumplir con los requisitos del Convenio STCW, para lo cual remitirá el asunto a la Comisión al Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación de buques (COSS), e informará a los Estados miembros; por otro lado, los propios Estados miembros pueden directamente informar a la Comisión en aquellos casos en los que consideren que un tercer país reconocido ha dejado de cumplir los requisitos del Convenio STCW, aportando a tal fin la debida motivación que será remitida -igualmente- al COSS. En ambos procedimientos, la Comisión reevaluará el reconocimiento del tercer país, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Marítima, y notificará al tercer país interesado la retirada del reconocimiento en un plazo de dos meses, salvo que dicho tercer país tome medidas para garantizar el cumplimiento de todos los requisitos del Convenio STCW. A título de ejemplo, cabe señalar el ejemplo de Georgia, a quien se le retiró el reconocimiento en el año 2010 (Decisión de ejecución 2010/705 de la Comisión [DOUE L 306 de 23 de noviembre de 2010]) si bien, posteriormente -en el año 2013- se volvió a reconocer como tercer país por parte de la Comisión (Decisión de ejecución 2013/9224 [DOUE L 349, de 21 de diciembre de 2013]).

que la Comisión mantendrá actualizada una lista de los terceros países reconocidos que se publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea⁶¹.

21. Por consiguiente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 20 de la Directiva (UE) 2019/1159, el reconocimiento de los títulos expedidos por el Reino Unido precisa del reconocimiento de dicho país por parte de la Comisión. En este sentido, algunos Estados miembros -concretamente, Dinamarca, Irlanda, Malta y los Países Bajos, mediante cartas de 1 de enero de 2021; Alemania, mediante carta de 4 de enero de 2021; Noruega, mediante carta de 12 de enero de 2021 y Bulgaria y Chipre, mediante cartas de 19 de enero de 2021-, solicitaron a la Comisión que reconociera al Reino Unido a estos efectos. Mediante la Decisión de Ejecución de 26 de marzo de 2021⁶², la Comisión inició la evaluación del sistema británico de formación y titulación de la gente de mar a efectos de su reconocimiento de conformidad con la Directiva (UE) 2022/993. Sobre la base de los resultados de la inspección llevada a cabo, así como del plan voluntario de medidas correctoras presentado por el Reino Unido para abordar las deficiencias detectadas, la Comisión reconoció al Reino Unido a efectos del artículo 20 de la Directiva (UE) 2022/993 el pasado 18 de octubre de 2022⁶³.

22. Una vez la Comisión haya emitido su Decisión de reconocimiento de ese país tercero, los Estados miembros reconocen o suscriben acuerdos de reconocimiento mutuo con cada tercer país. En este sentido, en el caso particular de España⁶⁴, existen acuerdos de reconocimiento mutuo suscritos con los siguientes terceros países: México, Argentina, Chile, Perú, Cuba, Ecuador, Uruguay, Ghana, Egipto, Georgia y, más recientemente, con Cabo Verde⁶⁵ y Jordania⁶⁶. Sin embargo, hasta la fecha de redacción de estas páginas, el Estado español no ha suscrito un acuerdo de reconocimiento mutuo con el Reino Unido.

23. En todo caso, debe señalarse que sea como fuere el procedimiento de reconocimiento de los títulos de formación de los marinos, los compromisos internacionales de base que debe seguir cumpliendo el Reino Unido -concretamente, las disposiciones del Convenio STCW- siguen siendo los mismos, por lo que el cambio afectará a nivel procedimental pero no en lo que tiene que ver con el nivel de formación de la gente de mar.

3. Finalización de la aplicación de la normativa europea sobre el control de buques por el Estado del puerto

24. El nuevo contexto normativo aplicable tras la salida del Reino Unido de la UE implica que las disposiciones de la Directiva 2009/16/CE, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto⁶⁷ dejen de aplicarse. La Directiva 2009/16/CE se inscribe en un contexto de preocupación por parte de las instituciones europeas ante los siniestros marítimos y la contaminación de los mares y costas de los Estados miembros. Su objetivo consiste en reforzar el cumplimiento de la le-

⁶¹ Lo cierto es que dicho listado no ha sido actualizado desde el año 2015. Puede consultarse el último listado publicados a estos efectos en el *DOUE C* 261, de 8 de agosto de 2015.

⁶² Decisión de Ejecución C (2021) 1553, de 26 de marzo de 2021.

⁶³ Decisión de Ejecución (UE) 2022/1973, de la Comisión, de 11 de octubre de 2022, relativa al reconocimiento del Reino Unido de conformidad con la Directiva (UE) 2022/993 en lo que respecta al sistema de formación y titulación de la gente de mar. *DOUE L* 270, de 18 de octubre de 2022.

⁶⁴ En el caso de Francia, por ejemplo, puede consultarse el listado de países terceros cuyos títulos son reconocidos en el artículo 1 de la *Décision du Première Ministre du 17 mai 2022, relative à la liste des Etats dont les brevets conformes à la convention STCW sont reconnus par la France* (JORF núm. 0201, de 31 de agosto de 2022). Disponible en el siguiente enlace: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046228804>

⁶⁵ BOE núm. 162, de 8 de julio de 2023.

⁶⁶ BOE núm. 222, de 16 de septiembre de 2023.

⁶⁷ *DOUE L* 131, de 28 de mayo de 2009. Esta Directiva viene a refundir la Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, relativa al control de los buques por el Estado del puerto (*DOUE L* 157, de 7 de julio de 1995).

gislación internacional y europea en materia de seguridad marítima⁶⁸, la protección del medio ambiente marítimo y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques de cualquier pabellón, estableciendo una serie de criterios comunes para el control por el Estado del puerto que permita reducir el número de buques deficientes que navegan por aguas comunitarias⁶⁹.

25. A través de esta Directiva, el control efectuado por el Estado de abanderamiento se complementa con el control efectuado por parte del Estado del puerto, en virtud del cual los Estados ribereños pueden comprobar que los buques que navegan por sus aguas y fondean en sus puertos llevan a bordo los distintos certificados y documentos que exige la normativa internacional⁷⁰. El procedimiento de inspección de buques en ella establecido consiste -fundamentalmente- en la comprobación, por parte de los inspectores en el ejercicio de sus actividades de control, de que el buque navega portando una serie de certificados y documentos preceptivos prescritos por la normativa europea -establecidos en el artículo 13.1 y en el Anexo IV de la Directiva 2009/16/CE-, que son tanto de naturaleza técnica como de carácter sociolaboral⁷¹. Asimismo, el propio artículo 13.3 prevé la posibilidad de realizar una “inspección más detallada⁷²” cuando existan motivos fundados, entendiéndose por tal la obtención fraudulenta de un título o la existencia de un capitán, oficial o marinero en posesión de un título expedido por un país que no ha ratificado el Convenio STCW, entre otras⁷³.

26. Sumado a lo anterior, el artículo 16 de la Directiva 2009/16/CE prevé que el control llevado a cabo por el Estado del puerto pueda dar lugar a la inmovilización del buque en aquellos casos en los que se aprecien deficiencias manifiestamente peligrosas en materia de seguridad, salud o medio ambiente⁷⁴. En lo que respecta específicamente a los ámbitos regulados por la Directiva 106/2008 y el Convenio STCW, el Anexo X de la citada norma establece como deficiencias que justifican la inmovilización del

⁶⁸ La normativa internacional adoptada en el seno de la OMI, que se refiere principalmente a cuestiones técnicas relativas a la seguridad de la navegación y a la prevención de la contaminación marítima (véase el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1914 (Convenio SOLAS); el Convenio para prevenir la contaminación por los buques de 1973 (Convenio MARPOL) o el Convenio STCW) ha visto limitada su efectividad dada la falta de ratificación por parte del Estado del pabellón de tales instrumentos, bien por la falta de control efectivo por el Estado del pabellón del cumplimiento de dichas obligaciones por parte de sus buques. Con la finalidad de solventar dichos problemas, los ministros de transportes de varios países europeos firmaron en 1982 el Memorando de París (Paris-MOU) para el Control de los Buques por el Estado rector del Puerto, el cual contempla -además- un mayor número de normas laborales de la OIT entre aquellas susceptibles de ser objeto de inspección por parte del Estado del puerto. No obstante, el Paris-MOU también adolecía de un carácter limitado dada su falta de obligatoriedad. Todo ello llevó a la UE a adoptar medidas específicas que permitieran asegurar la obligatoriedad del control del cumplimiento de la normativa internacional y europea por parte de los Estados miembros gestores de puertos. *Vid.*, A. VICENTE PALACIO, “El control por el Estado del puerto de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de buques que utilizan puertos comunitarios o instalaciones situadas en aguas de la jurisdicción de los Estados miembros en la normativa comunitaria” en M. A. MARTÍNEZ Y A. V. SEMPERE NAVARRO (DIRS.), *Cuestiones Actuales sobre Derecho Social Comunitario*, Laborum, 2009, p. 382.

⁶⁹ El ámbito de aplicación de la Directiva, dispuesto en el artículo 3, excluye del mismo a los buques pesqueros, buques de guerra, unidades navales auxiliares, buques de madera de construcción primitiva, buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio.

⁷⁰ A. VICENTE PALACIO Y F. ARNAU NAVARRO, “El control de la formación en el ámbito del transporte marítimo, por los Estados de pabellón y del puerto. Las enmiendas de Manila al Convenio Internacional de Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar”, *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social*, núm. 107, 2013, p. 36. La actividad de inspección permite identificar los buques sub-standard y reducir así, tanto con carácter preventivo como con carácter represivo, el riesgo de siniestros marítimos y de contaminación medioambiental marino. A. ROMAGNOLI, “El control de los buques extranjeros por el Estado del puerto (“Port State Control”)”, *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 312, 2019, versión digital.

⁷¹ A. VICENTE PALACIO, “El control por el Estado del puerto de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de buques que utilizan puertos comunitarios o instalaciones situadas en aguas de la jurisdicción de los Estados miembros en la normativa comunitaria”, *ob. cit.*, p. 389.

⁷² El artículo 3 de la Directiva 2009/16/CE define la inspección más detallada -en su apartado 12- como “toda inspección en la que el buque, su equipo y tripulación en conjunto o, si procede, partes de estos se someten a un examen a fondo en las circunstancias especificadas en el artículo 13, apartado 3, en lo que se refiere a la construcción del buque, equipamiento, dotación de personal, condiciones de vida y de trabajo y cumplimiento de los procedimientos de explotación del buque”.

⁷³ *Vid.* Anexo V de la Directiva 2009/16/CE.

⁷⁴ A. VICENTE PALACIO, “El control de las condiciones de trabajo en el ámbito marítimo. Facultades del Estado del pabellón y del Estado del puerto: previsiones internacionales y comunitarias”, en O. FOTINOPOULOU BASURKO (Coord.), *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar*, Gomylex, 2014, pp. 677-678.

buque correspondiente la falta de posesión de un título, no tener el título pertinente, no tener una exención válida o no presentar pruebas documentales de que ha enviado a la administración del Estado de abanderamiento una solicitud de refrendo; prueba de que un título ha sido obtenido fraudulentamente o, entre otros, la no acreditación de la capacitación profesional para el desempeño de los cometidos asignados a la gente de mar en relación con la seguridad del buque y la prevención de la contaminación⁷⁵.

27. Si bien los Estados miembros sí seguirán inspeccionando a aquellos buques británicos que hagan escala en un puerto o fondeadero situado en un Estado miembro conforme a las disposiciones anteriormente expuestas -en tanto que Estado rector del puerto-, el Reino Unido dejará de aplicar el sistema de inspección ampliado o reforzado establecido en tal Directiva. En definitiva, la salida del Reino Unido de la UE podría producir una reducción del nivel de inspección de los buques que se lleve a cabo en los puertos del Reino Unido, lo que -a su vez- podría acarrear un correlativo aumento del número de buques en estado deficiente que naveguen cerca de las costas de la UE y un mayor riesgo en la seguridad y en el medio marítimo. Sin embargo, en lo que respecta al control de los aspectos sociales, el hecho de que el Reino Unido venga aplicando las condiciones sociales mínimas que dimanarían del marco jurídico internacional, permite afirmar que -congruentemente- el Brexit no acarrearía ni debería generar un mayor riesgo en este sentido.

III. Una nueva batalla contra el *dumping* social y la protección de la gente de mar

28. Pese a todos los esfuerzos demostrados en el Acuerdo de Comercio y Cooperación por mantener los niveles de protección de las normas laborales para sustentar una competencia abierta y justa, el Brexit puso de manifiesto la necesidad de proteger a la gente de mar de posibles prácticas tendentes a falsear la competencia en detrimento de sus condiciones sociales. En efecto, tras el Brexit, las rutas marítimas con origen o destino en el Reino Unido han dejado de constituir rutas intra europeas para convertirse en rutas internacionales (1). Esta nueva realidad y sus consecuencias sociales son notables en las rutas denominadas “*Short Sea Shipping*”, particularmente en aquellas que tienen lugar en el Canal de la Mancha, lo que dado lugar a una respuesta protectora por parte del Reino Unido (2) y de Francia (3) respectivamente.

1. El fin del cabotaje intra europeo

29. Los servicios de navegación marítima de cabotaje con el Reino Unido se ven directamente afectados tras el Brexit puesto que deja de aplicarse a ese Estado el Reglamento (CEE) n° 3577/92, del Consejo de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo⁷⁶). Desde la entrada en vigor de esta norma, se produjo una eliminación progresiva de las restricciones a los servicios de tráfico marítimo realizados dentro de los Estados miembro -incluyendo el cabotaje continental, los servicios de abastecimiento *off-shore* y el cabotaje insular⁷⁷- con vistas a la consecución del mercado interior en estos

⁷⁵ Vid. Anexo X “Criterios para la inmovilización de un buque”, apartado 3.9 “Ámbitos regulados por el STCW 78/95 y la Directiva 2008/106/CE” de la Directiva 2009/16/CE.

⁷⁶ Reglamento (CEE) n° 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo). DOUE L 364, de 12 de diciembre de 1992.

⁷⁷ La acepción de cabotaje marítimo prevista en el artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 3577/1992 incluye todos los servicios de transporte marítimo prestados dentro de un Estado miembro a cambio de una remuneración comprendiendo, en particular, tanto el transporte por mar -de pasajeros o de mercancías- entre puertos de un mismo Estado situados en la parte continental o en el territorio principal de un solo y mismo Estado miembro (cabotaje continental); entre puertos de un Estado e instalaciones o estructuras situadas en la plataforma continental de un Estado (servicios de abastecimiento *off-shore*) o entre puertos situados en la parte continental y una o más islas de un mismo Estado o puertos situados en las islas de un solo y mismo Estado, tratándose a estos efectos a las ciudades de Ceuta y Melilla como puertos de islas (cabotaje insular). Vid. M. I. RIBES MORENO, “El Reglamento n° 3577/1992 sobre libre prestación de los servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados de la UE: la problemática derivada de las relaciones laborales incluidas en su ámbito de aplicación” en J. CABEZA PEREIRO Y E.

servicios de transporte marítimo⁷⁸. La liberalización de los servicios de cabotaje supone que los espacios marítimos nacionales de todos los Estados miembros devengan espacios europeos y que, por tanto, dichos servicios puedan ser realizados por cualquier armador europeo⁷⁹ que explote buques matriculados en algún Estado miembro y que naveguen bajo pabellón de dicho Estado, siempre y cuando cumplan las condiciones estipuladas para poder efectuar tales servicios en dicho Estado miembro.

30. En este Reglamento se establecen ciertas restricciones para el acceso a la prestación de servicios de cabotaje marítimo intra europeo por los armadores comunitarios. La primera de ellas tiene que ver con la apertura ilimitada y sin restricciones de este mercado únicamente a los buques matriculados en los primeros registros de los Estados miembros, no ocurriendo lo mismo con los buques matriculados en los segundos registros, registros bis o registros internacionales de los Estados miembro⁸⁰. Así, los buques mercantes inscritos en el Registro Internacional de Buques de Dinamarca (DIS) tienen acceso sin restricciones al cabotaje, no así los buques de pasajeros inscritos en dicho registro. Los buques inscritos en el Registro Internacional de Alemania (ISR) y en el Registro Finlandés de buques mercantes que operan en el tráfico internacional tienen acceso limitado al cabotaje, determinado caso por caso, pero no tienen acceso al cabotaje regular. En lo que respecta a Italia, desde noviembre de 2004 se autoriza el cabotaje ilimitado, siempre que las travesías a realizar sean de más de 100 millas náuticas. En el caso de Francia, los buques inscritos en el Registro Internacional Francés (RIF) tienen acceso limitado al cabotaje de mercancías, a condición de que no sean explotados exclusivamente en rutas de cabotaje. Al contrario que en los casos anteriores, los buques inscritos en los segundos registros de España (Canarias - REC), de Portugal (Madeira - MAR) y Gibraltar -antes del Brexit- tienen acceso sin restricciones⁸¹. Finalmente, cabe señalar que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 355 TFUE, las disposiciones de este texto normativo no resultan aplicables a los registros de las Antillas Holandesas, ni tampoco -antes del Brexit- a la Isla de Man, Bermudas y las Islas Caimán, territorios todos ellos dependientes del Reino Unido⁸². De este modo, las ventajas o beneficios sociales que conlleva el registro de buques en los denominados registros abiertos de los distintos Estados miembros de la UE se combaten mediante su exclusión de estos tráficos. Sumado a lo anterior, el Reglamento (CEE) n° 3577/92 pretende igualar las condiciones socio-laborales del conjunto de trabajadores que prestan servicios a bordo de buques a los que se les aplica este Reglamento mediante el establecimiento de una norma de conflicto para todas las cuestiones relativas a la tripulación⁸³. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 de la citada nor-

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ (COORDS.), *El trabajo en el mar: los nuevos escenarios jurídico-marítimos*, Bomarzo, 2015, p. 287-288; S. GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, *Tratado de Derecho Administrativo*, Tomo IV, Civitas, 2018, pp. 1764-1765.

⁷⁸ La liberalización del cabotaje marítimo fue objeto de reticencias por parte de algunos Estados, que no deseaban abrir este mercado a otros competidores europeos, lo que supuso que no se efectuara de manera uniforme. En este sentido, la liberalización de estos servicios en España, Portugal, Francia e Italia se produjo de forma escalonada desde el año 1993 hasta el año 1999, mientras que en Grecia la apertura del mercado se prorrogó hasta el año 2004, siendo el último Estado miembro en abrir su mercado. Al respecto, *vid.* C. D. ALOMAR MARTÍNEZ, “La incidencia de la libre prestación de servicios en el cabotaje marítimo”, *Anales de la Facultad de Derecho (Universidad de La Laguna)*, núm. 14, 1997, pp. 156-158; O. FOTINOPOULOU BASURKO, *La gente de mar en el Derecho de la Unión Europea*, *ob. cit.*, pp. 67-74.

⁷⁹ A estos efectos, el artículo 2 del Reglamento (CEE) n° 3577/92 distingue tres tipos de armadores comunitarios que podrán prestar tales servicios. En primer lugar, los nacionales de un Estado miembro que realicen actividades de transporte marítimo establecido en dicho Estado de conformidad con la legislación vigente; en segundo lugar, las compañías marítimas establecidas de conformidad con la legislación de un Estado miembro, siempre que su centro principal y control efectivo se sitúe en un Estado miembro y, en tercer lugar, los nacionales de un Estado miembro o compañías marítimas establecidas fuera de la UE siempre que sus buques estén registrados y enarboles el pabellón de un Estado miembro.

⁸⁰ COMISIÓN EUROPEA, *Informe de la Comisión al Consejo sobre la aplicación del Reglamento n° 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (2001-2010)*, Documento COM (2014) 231 final, de 22 de abril de 2014, p. 3.

⁸¹ O. FOTINOPOULOU BASURKO, *La gente de mar en el Derecho de la Unión Europea*, *ob. cit.*, p. 72. COMISIÓN EUROPEA, *Informe de la Comisión al Consejo sobre la aplicación del Reglamento n° 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)*, *ob. cit.*, p. 3.

⁸² O. FOTINOPOULOU BASURKO, *La gente de mar en el Derecho de la Unión Europea*, *ob. cit.*, p. 72.

⁸³ Cabe señalar que esta disposición plantea numerosas interrogantes puesto que el alcance de la expresión “todas las cuestiones relativas a la tripulación” es ciertamente amplio y no se encuentra delimitado. Al respecto, *vid.*, O. FOTINOPOULOU BASURKO, *La gente de mar en el Derecho de la Unión Europea*, *ob. cit.*, p. 130.

ma, se establecen dos criterios de conexión: por un lado, el Estado del pabellón o el Estado de origen o de matrícula del buque y, por otro lado, el Estado de acogida, es decir, el Estado en el que se prestan los servicios. En el caso de buques de más de 650 TB que efectúen cabotaje continental, de buques de crucero y de cargueros que efectúen cabotaje insular cuando el viaje de que se trate siga o preceda a un viaje con destino a otro Estado o a partir de otro Estado⁸⁴, el criterio elegido por el legislador europeo para las cuestiones relativas a la tripulación es el de la normativa del Estado del pabellón. En el caso de buques que efectúan cabotaje insular, cargueros de menos de 650 TB y buques de crucero de inferior tonelaje al mencionado⁸⁵, la ley aplicable será la del Estado de acogida⁸⁶.

31. Con la salida del Reino Unido de la UE, los buques abanderados en el Reino Unido y Gibraltar y los armadores británicos quedaron fuera del tráfico de cabotaje, salvo en aquellos Estados miembros en los que sus legislaciones no contenían restricciones a la prestación de tales servicios por parte de países terceros. En consecuencia, tras el Brexit, el Reino Unido ha pasado a competir bajo las condiciones generales establecidas para estados terceros en el Reglamento n° 4055/86, del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros⁸⁷, esto es, sin estar sometido a las restricciones establecidas en el Reglamento n° 3577/92 para esta tipología de tráfico marítimo. Por consiguiente, la restricción del cabotaje a los buques matriculados en segundos registros cuyo marco social es menos protector o bien, la aplicación de la legislación aplicable a las condiciones sociales y laborales de la gente de mar que presta servicios en buques dedicados a este tráfico dejan de resultar aplicables y pasan a una realidad más desregulada como es la del tráfico marítimo internacional. Algunas compañías han visto en ello la oportunidad para desarrollar estrategias comerciales más agresivas con el fin de imponerse en el mercado del cabotaje, lo que se puede llegar a traducir en una distorsión de la competencia por factores sociales. Estas prácticas son especialmente visibles en las rutas que unen el Reino Unido con Francia.

2. Una respuesta protectora de la gente de mar por parte del Reino Unido

32. Tras el abandono del estatuto de protección que proporcionaba la Unión Europea, se han podido presenciar algunas prácticas escandalosas por parte de algunos armadores en el Reino Unido, lo que está generando una grave preocupación por el posible retorno de la competencia desleal que podría acarrear el Brexit⁸⁸. En este sentido, cabe señalar a título ejemplificativo el despido de casi 800 marinos -sin preaviso alguno ni procedimiento de consulta previo- que prestaban servicios a bordo de un buque de bandera chipriota perteneciente a la Compañía P&O Ferries, que tuvo lugar el pasado 17 de marzo de 2022⁸⁹. Estos trabajadores habrían sido reemplazados -a través de empresas de intermediación de mano de obra marítima o *manning agencies*- por marinos no europeos a los que se someterían a largos periodos de embarque -17 semanas frente a los 7 días de embarque y 7 días de descanso previstos con carácter previo a los despidos masivos- y a un salario horario de 6,46 euros frente a los 10,50 euros que venían percibiendo anteriormente, lo que supone además la percepción de un salario por hora inferior al salario mínimo británico⁹⁰.

⁸⁴ STJUE 6 de abril de 2006, *Agrip Petrolí contra Capitaneria di Porto di Siracusa*, asunto C-456/04.

⁸⁵ STJUE 21 de octubre de 2004, *Comisión de las Comunidades Europeas contra República Helénica*, asunto C-288/02.

⁸⁶ Cabe señalar que solo seis Estados miembros -España, Francia, Italia, Portugal, Grecia y Bulgaria- aplican el régimen del Estado de acogida. *Vid.*, COMISIÓN EUROPEA, Documento COM (2014) 231 final, de 22 de abril de 2014, p. 4.

⁸⁷ DOUE L 378, de 31 de diciembre de 1986.

⁸⁸ A lo que cabe sumarle el desarrollo de un modelo de líneas “low cost” marítimas. *Vid.*, P. CHAUMETTE, “Transmanche et concurrence sociale”, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Tome XLI, 2023, p. 142.

⁸⁹ L. MONCRIEFF, “‘Creabimus!’ Creatively re-thinking the corporation and the social contract”, *European Law Open*, núm. 1, 2022, pp. 919-922.

⁹⁰ P. CHAUMETTE, “Transmanche et concurrence sociale”, *Observatoire des Droits des Marins*, 27 de marzo de 2023. Disponible en el siguiente enlace: <https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=619>

33. En respuesta a dicha situación, el Gobierno británico publicó un plan que incluye nueve acciones para mejorar las condiciones de la gente de mar⁹¹. Entre dichas medidas, se encuentra la Ley de Salarios de la gente de mar (*Seafarers' Wages Act 2023*⁹²) aprobada el pasado 23 de marzo de 2023. En ella se establecen disposiciones relativas a la remuneración de los marinos que no reúnen los requisitos para percibir el salario mínimo nacional -denominados “*non-qualifying seafarers*”⁹³- tratando, con ello, de obligar a todos los operadores cuyos buques hagan escala regularmente en puertos del Reino Unido a pagar a sus trabajadores un salario, como mínimo, equivalente al salario mínimo de dicho país.

34. Las disposiciones de la Ley sobre el Salario Mínimo Nacional⁹⁴ se aplican a todas aquellas personas trabajadoras que trabajan o trabajan habitualmente en el Reino Unido, lo que incluye a tres tipos de trabajadores del mar⁹⁵: en primer lugar, aquellos que trabajan habitualmente en aguas territoriales del Reino Unido, independientemente de su lugar de residencia o del pabellón del buque en el que presten servicios; en segundo lugar, los que trabajan a bordo de buques de pabellón británico, siempre que residan habitualmente en el Reino Unido y que el empleo no se realice íntegramente fuera de dicho Estado y, en tercer lugar, a aquellos que tengan una conexión suficientemente fuerte con el Reino Unido como para considerar que trabajan “habitualmente” en este país.

35. Para paliar la falta de cobertura de ciertas situaciones, las disposiciones de la nueva Ley se aplicarán -con independencia de la nacionalidad del marino, de su lugar de residencia o del Estado de abanderamiento del buque en el que trabaje- a todos aquellos buques que hagan escala en los puertos del Reino Unido, al menos, 120 veces al año y presten servicios de transporte marítimo de personas y bienes entre lugares situados fuera del Reino Unido y lugares del Reino Unido, quedando excluidos de dicho ámbito los servicios de ocio o recreo, así como los prestados por buques pesqueros⁹⁶. Concretamente,

⁹¹ El plan de nuevo puntos para la protección de la gente de mar -publicado por el Gobierno británico a raíz de la decisión de P&O Ferries- incluye las siguientes cuestiones: 1) cambiar la legislación para que los marinos que trabajen en buques que utilizan regularmente los puertos del Reino Unido reciban un salario, al menos, equivalente al salario mínimo nacional del Reino Unido; 2) pedir a los puertos del Reino Unido que suspendan el acceso a las compañías de transbordadores que no paguen al menos el salario mínimo nacional del Reino Unido; 3) trabajar con socios internacionales para colaborar en la protección y el bienestar de los marinos, explorando la creación de corredores de salario mínimo entre naciones; 4) pedir a HM Revenue and Customs (organismo equivalente a la agencia tributaria) que dedique recursos del salario mínimo nacional al sector marítimo; 5) que la agencia marítima y de guardacostas continúe con sus políticas de aplicación; 6) desarrollar normativa en materia de despido y recontratación e incumplimientos de los procedimientos de consultas con las personas trabajadoras; 7) tomar medidas contra aquellas empresas que incumplan la legislación; 8) mejorar las condiciones de trabajo de la gente de mar a largo plazo y 9) fomentar que más buques naveguen bajo pabellón británico. Pueden consultarse en el siguiente enlace: <https://www.gov.uk/government/publications/nine-point-plan-for-seafarers-our-commitments-to-protect-seafarers/nine-point-plan-for-seafarers-our-commitments-to-protect-seafarers>

⁹² Puede consultarse la norma en el siguiente enlace: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2023/8/introduction/enacted>

⁹³ Según la Sección 2 de la Ley, se consideran *non-qualifying seafarers* aquellas personas que trabajan a bordo de buques y prestan los servicios comprendidos en el ámbito de aplicación de esta Ley que no cumplen con los requisitos establecidos en la legislación vigente para percibir el salario mínimo nacional en relación con dicho trabajo, bien sea porque no trabajan o no trabajan de manera habitual en el Reino Unido (“In this Act, “non-qualifying seafarer” means a person: (a) who works on a ship providing a service to which this Act applies, (b) whose work on the ship is carried out in relation to the provision of the service, and (c) who fails to qualify for the national minimum wage in respect of that work merely because, for the purposes of the National Minimum Wage Act 1998, the person does not work, or does not ordinarily work, in the United Kingdom”).

⁹⁴ National Minimum Wage Act 1998. Puede consultarse la norma en el siguiente enlace: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1998/39/contents>

⁹⁵ *Vid.*, I. SMITH Y O. WARNOCK, *Smith & Wood's Employment Law*, Oxford University Press, 16th Edition, p. 241; Z. ADAMS, C. BARNARD, S. DEKINS Y S. FRASER BUTLIN, *Deakin and Morris' Labour Law*, 7th Edition, Bloomsbury Publishing, pp. 286-287; M. SARGEANT Y D. LEWIS, *Employment Law*, 9th Edition, Routledge, pp. 264-265; H. COLLINS, K. D. EWING Y A. MCCOLGAN, *Labour Law*, Cambridge University Press, 2nd Edition, pp. 269-275.

⁹⁶ Una de las cuestiones que surgió durante el debate parlamentario de esta Ley es qué debía entenderse por “servicio”, concepto clave de esta norma, que no se encuentra definido por ésta (Al respecto, *vid.*, UK PARLIAMENT, *Official Report, Seafarers' Wages Public Bill Committee*, Vol. 727, 7 February 2023; c. 806, c. 808). En efecto, esta cuestión no es baladí puesto que, a los efectos de aplicar las disposiciones de la Ley, se establece que un buque debe utilizar un puerto británico -al menos- 120 ocasiones durante un año. Este número puede resultar adecuado para un trasbordador de pasajeros y, sin embargo, un tanto excesivo si es un único buque mercante el que debe prestar ese número de servicios. Ahora bien, si por servicio deben entenderse todos aquellos prestados por buques que pertenezcan a un mismo armador u operador quizá dicha cifra no resultara tan

cuando la autoridad portuaria tenga motivos razonados para considerar que tales servicios utilizan -o van a utilizar- un puerto situado en territorio británico, al menos, en 120 ocasiones en un periodo de referencia de un año -denominado “*relevant year*”⁹⁷-, deberán solicitar al operador del servicio que presente una “declaración de equivalencia”, esto es, una declaración a través de la cual se certifique la inexistencia de marinos no cualificados a bordo del buque o bien, que existiendo éstos, son remunerados por los servicios prestados en territorio británico de acuerdo con lo establecido en la legislación nacional sobre el salario mínimo⁹⁸. En caso de que el operador preste -o comience a prestar- los servicios comprendidos en esta Ley de forma incompatible con lo dispuesto en la declaración de equivalencia, o bien ésta sea falsa o errónea, podrá ser sancionado con una multa⁹⁹. Tanto en estos casos como en aquellos en los que la declaración de equivalencia no sea presentada en el tiempo y en la forma prescritos, el operador podrá enfrentarse -además- a un recargo que, en caso de no ser abonado,¹⁰⁰ podría dar lugar a la denegación de entrada al puerto¹⁰¹. Finalmente, la Ley inviste al Secretario de Estado o bien, a los inspectores designados por éste, de competencias de ejecución. En este sentido, podrán solicitar la información pertinente a los operadores de un servicio a los efectos de determinar si el servicio se está operando de conformidad con lo dispuesto en la declaración de equivalencia o bien, establecer la falsedad o error de la misma. Los inspectores podrán, además, subir a bordo de los buques que se encuentren en los puertos del Reino Unido para efectuar las pesquisas necesarias en aras de comprobar las informaciones facilitadas tanto por el operador como por la autoridad portuaria.

3. La respuesta de Francia

36. La cuestión del *dumping* social es también un motivo de preocupación en Francia dada su condición de estado fronterizo con el Reino Unido¹⁰² y el efecto desestabilizador que dichas prácticas pueden suponer para el mercado del transporte marítimo en el Canal de la Mancha¹⁰³. A iniciativa del diputado bretón Didier Le Gac, el 21 de julio de 2023, se aprobó por el Senado la Ley para luchar contra el *dumping* social en el Canal de la Mancha y reforzar la seguridad marítima¹⁰⁴, cuyo objetivo no es otro que el de proteger a la gente de mar contra prácticas que suponen una degradación agresiva de las

excesivo. Ante la falta de concreción de la Ley, habrá que estar pendiente de las precisiones que se puedan efectuar en futuras normas de desarrollo de esta Ley.

⁹⁷ A los efectos de esta Ley, se define “*relevant year*” como aquel periodo de 12 meses que comienza en la fecha especificada reglamentariamente y cada periodo de 12 meses sucesivo (“In this Act, “*relevant year*” means: (a) the period of 12 months beginning with a date specified in regulations, and (b) each successive period of 12 months”). *Vid.*, Sección 3 (6) de la Ley de Salario de la gente de mar.

⁹⁸ La Sección 4 de la Ley de Salarios de la gente de mar especifica los extremos que debe contener la declaración de equivalencia en función del momento del año de referencia en el que se provea.

⁹⁹ Cabe señalar que la Ley diferencia entre las multas de Inglaterra y Gales y las de Escocia e Irlanda del Norte. (“A person guilty of an offence under this section is liable on summary conviction: (a) in England and Wales, to a fine, or (b) in Scotland and Northern Ireland, to a fine not exceeding level 5 on the standard scale”).

¹⁰⁰ En lo que respecta a la cuantía de los recargos, la sección 9 (1) de la Ley remite a las tarifas de recargos especificadas en la normativa. Igualmente, cabe señalar que la propia Ley prevé en la sección 10 que la parte interesada pueda oponerse a la imposición de un recargo o a su importe mediante escrito dirigido al Secretario de Estado, en los plazos que se prevean reglamentariamente, quien decidirá -en cada caso- la confirmación, modificación o revocación de la decisión de recargo.

¹⁰¹ En todo caso, la Ley establece que la autoridad portuaria no podrá en ningún caso denegar el acceso al puerto en caso de fuerza mayor, cuando existan motivos imperiosos de seguridad, cuando sea necesario reducir o minimizar el riesgo de contaminación o cuando sea necesario rectificar deficiencias del buque. *Vid.* sección 11 de la Ley.

¹⁰² P. BULÉON, “Transmanche, une région transfrontalière particulière”. *Atlas Transmanche – Espace Manche, Face à face et côte à côte*. 2012. Disponible en el siguiente enlace: <https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/page-61.html>

¹⁰³ SÉNAT, *Rapport fait au nom de la commission des affaires sociales sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche*, núm. 734, Session Ordinaire de 2022-2023, 14 de junio de 2023, p. 5. Disponible en el siguiente enlace: <https://www.senat.fr/rap/122-734/122-7341.pdf>

¹⁰⁴ Loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023 visant à lutter contre le dumping social sur le transmanche et à renforcer la sécurité du transport maritime. JORF núm. 0172, de 27 de julio de 2023. Cabe señalar que, con carácter previo, fueron depositadas otras proposiciones de ley. Al respecto, *vid.*, P. CHAUMETTE, “Transmanche et concurrence sociale”, *Observatoire des Droits des Marins*, 27 de marzo de 2023, *ob. cit.*

condiciones sociales¹⁰⁵. Esta norma -cuyas disposiciones se insertan en la parte legislativa del Código de Transportes y entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2024¹⁰⁶- permite garantizar la protección otorgada por la ley del lugar de explotación del buque -en tanto que ley de policía-, que constituye el lugar habitual de trabajo y ello, con independencia de la ley elegida por las partes como ley aplicable a los contratos individuales de trabajo¹⁰⁷.

37. En cuanto a su ámbito de aplicación, el artículo L.5591-1 del Código de Transportes limita el mismo a los buques de pasaje que efectúan servicios regulares internacionales con destino a un puerto francés, dejando fuera a los buques de mercancías que sí quedarían cubiertos por la Ley británica. Por otro lado, aunque *a priori* la Ley francesa no establece un criterio cuantitativo para la aplicación de sus disposiciones, la propia disposición normativa establece que un decreto del Consejo de Estado determinará los itinerarios a los que esta norma resulte aplicable en función de criterios de explotación, entre los cuales podrá establecerse la frecuencia con la que un buque toca un puerto francés¹⁰⁸. Por lo tanto, habrá que esperar a la publicación de dicho decreto para saber si ambas disposiciones normativas establecen criterios similares o dispares en lo que respecta a su ámbito de aplicación y poder abordar en profundidad posibles conflictos que podrían plantearse. Uno de ellos -el más evidente- tiene que ver con la limitación del tipo de buques a los que se aplica la normativa francesa, limitación que quizá venga provocada porque son sobre todo buques de pasaje los que atraviesan el Canal de la Mancha.

38. La Ley circunda en torno a dos obligaciones principales aplicables a todos los empleadores o armadores que exploten buques de pasaje que efectúen servicios regulares internacionales con origen o destino en un puerto francés, independientemente de la ley aplicable a dichos contratos de trabajo: el establecimiento de un salario mínimo por hora y de un tiempo de descanso en tierra. En materia salarial, la Ley n° 2023-659 establece que los marinos empleados en buques de pasaje de líneas regulares internacionales con origen o destino en un puerto francés deben percibir el salario mínimo por hora establecido legal o convencionalmente para la gente de mar que presta sus servicios en el mismo sector de actividad en Francia¹⁰⁹. Un aspecto en el que la Ley francesa va más allá que la británica es en el establecimiento de un periodo de descanso en tierra que sea, al menos, equivalente a la duración de su embarque, cues-

¹⁰⁵ Uno de los grandes debates que generó este proyecto de ley -como se refleja en las enmiendas propuestas- tiene que ver con el ámbito de aplicación de la norma. En este sentido, algunos parlamentarios proponían que dicho ámbito se circunscribiera a las rutas a través del Canal de la Mancha puesto que el contexto económico y social en éstas -defendían- era muy distinto al de los servicios entre Francia continental e Irlanda, Marruecos, Italia, Argelia y Túnez, o en los puertos de los departamentos franceses de ultramar de Martinica, Guadalupe, San Pedro y Miquelón y Mayotte. La falta de precisión en este sentido podría dar lugar a una aplicación extensiva a otras rutas en las que no existían los problemas de competencia que dicha propuesta venía a atenuar (*vid.* Enmienda n° AS11, depositada el 7 de julio de 2023 por el Grupo Parlamentario Gauche démocrate et républicain -NUPES-). Finalmente, la Ley aprobada no recoge esta limitación por lo que se aplica a todos los buques de pasaje que efectúen servicios regulares internacionales con origen o destino en un puerto francés. Estos itinerarios se determinan en función de criterios de explotación, en particular la frecuencia con la que un buque toca un puerto francés, establecidos por decreto del Consejo de Estado -decreto que aún no ha sido aprobado- (*vid.*, artículo 1 de la Loi n° 2023-659).

¹⁰⁶ *Vid.*, Code des Transports, Cinquième Partie, Livre V: “Les gens de mer”, Titre IX: “Conditions sociales applicables à certaines dessertes internationales”.

¹⁰⁷ En efecto, tal y como dispone el artículo 8 del Reglamento (CE) n° 593/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I), el contrato individual de trabajo se regirá por la ley que elijan las partes. Sin embargo, dicha libertad contractual podría verse restringida en caso de existir una disposición imperativa aplicable a la gente de mar, esto es, si dicha disposición fuera considerada una ley de policía en tanto que se tratase de una norma crucial para la salvaguarda de un interés nacional esencial, como puede ser la organización social y económica del país, y sea proporcional al objetivo perseguido. *Vid.*, P. CHAUMETTE, “Loi contre le dumping social sur le transmanche adoptée”, disponible en el siguiente enlace: <https://www.obs-droits-marins.fr/actualites.html?idArticle=630>.

¹⁰⁸ El artículo L.5591-1 de la Ley n° 2023-569 establece: “Le présent titre est applicable aux navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières internationales touchant un port français. Ces lignes sont déterminées selon des critères d’exploitation, notamment la fréquence de touchée d’un port français par un navire, fixés par décret en Conseil d’Etat”.

¹⁰⁹ Concretamente, el artículo L.5592-1 de la Ley n° 2023-569 establece lo siguiente: “Pour la détermination du salaire minimum horaire, les dispositions légales et les stipulations conventionnelles applicables aux salariés employés sur les navires mentionnés à l’article L. 5591-1 sont celles applicables aux salariés employés par les entreprises de la même branche d’activité établies en France. Le présent article ne s’applique que pour les périodes au cours desquelles les navires sont exploités sur les lignes régulières internationales mentionnées à l’article L.5591-1”.

ción en la que -ciertamente- la lucha contra el *dumping* social puede resultar más eficaz¹¹⁰. En efecto, la Ley gala establece el principio de equivalencia entre el tiempo de embarque y el tiempo de descanso, debiendo ser establecida por decreto la duración máxima del embarque, teniendo en cuenta los criterios de explotación de las líneas afectadas -cuya determinación también está prevista que se produzca por decreto-, la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación marina¹¹¹. La norma establece así una indisponibilidad de los marinos para el embarque pero, sin embargo, nada precisa sobre el tipo de descanso en tierra al que se refiere, esto es, si se trata de un descanso remunerado, de vacaciones, de permiso sin sueldo u otro tipo permiso¹¹². La razón de estas imprecisiones podría hallarse -como bien indica el profesor P. CHAUMETTE- en garantizar la inclusión de disposiciones proporcionadas al objetivo perseguido y asegurar así la aplicación de tales condiciones sociales mínimas en tanto que normas imperativas o ley de policía¹¹³. Sin perjuicio de que desde aquí se comparta el tan loable objetivo de protección que la Ley francesa pretende lograr, lo cierto es que surgen dudas más que razonables con respecto a su efectividad. Ello es así porque, desde el punto de vista del ordenamiento jurídico francés, esas condiciones sociales mínimas establecidas en la Ley son normas imperativas en el sentido interno de dicha acepción, pero difícilmente -a mi juicio- pueden ser consideradas como normas internacionalmente imperativas en el sentido de lo preceptuado en el Reglamento Roma I¹¹⁴. En consecuencia,

¹¹⁰ P. CHAUMETTE, “Concurrence sur le Transmanche et lois de police. A propos de la loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023”, *Droit Maritime Français*, núm. 861, 2023, p. 774. P. CHAUMETTE, “Transmanche et concurrence sociale”, *ob. cit.*, p. 173.

¹¹¹ El tenor literal del artículo L.5592-2 de la Ley n° 2023-569 es el siguiente: “L’organisation du travail applicable aux salariés employés sur les navires mentionnés à l’article L.5591-1 est fondée sur une durée de repos à terre au moins équivalente à la durée de leur embarquement. Un décret en Conseil d’Etat détermine la durée maximale de l’embarquement, en prenant en compte des critères d’exploitation des lignes concernées, de sécurité de la navigation et de lutte contre les pollutions marines”. Dicho Decreto no ha sido aún aprobado.

¹¹² La norma no exige de manera explícita que se trate de un descanso retribuido, lo que podría determinar que los marinos tuvieran que volver a embarcarse durante este tiempo por lo que ya no se trataría de un verdadero descanso. *Vid.*, P. CHAUMETTE, “Concurrence sur le Transmanche et lois de police. A propos de la loi n° 2023-659 du 26 juillet 2023”, *ob. cit.*, p. 775.

¹¹³ P. CHAUMETTE, “Loi contre le dumping social sur le transmanche adoptée”, *Observatoire des Droits des Marins*, 20 de julio de 2023, *ob. cit.* En lo que respecta al concepto de leyes de policía, *vid.*, D. BUREAU y H. MUIR WATT, *Droit international privé*, Presses Universitaires de France, 3^{ème} Édition, 2014, pp. 648-653. Cabe señalar que se trata de una cuestión que siempre ha sido extraordinariamente polémica en el sector de la contratación internacional puesto que, si su definición se dejaba en manos de cada Estado, se podía llegar a un concepto muy amplio que daba lugar a la aplicación de un número exagerado de normas jurídicas internacionalmente imperativas de diversos Estados. Para evitar este efecto negativo, el Reglamento (CE) n° 593/2008, de 17 de junio de 2008 sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (“Reglamento Roma I”) incorpora una definición de tales normas -que es propia del Derecho de la UE- en virtud de la cual tendrán esta consideración aquellas cuya observancia sea para un país considerada esencial para la salvaguardia de sus intereses públicos, tales como su organización política, social o económica, hasta el punto de exigir su aplicación a toda situación comprendida dentro de su ámbito de aplicación, cualquier que sea la ley aplicable al contrato según el presente Reglamento. Al respecto, *vid.*, A-L. CALVO CARAVACA y J. CARRASCOSA GONZÁLEZ, *Tratado de Derecho Internacional Privado*, Tirant lo Blanch, Tomo III, 2020, p. 339; A-L. CALVO CARAVACA y J. CARRASCOSA GONZÁLEZ (DIRS.), *Litigación internacional en la Unión Europea II. Ley aplicable a los contratos internacionales. Comentarios al Reglamento Roma I*, Thomson Reuters Aranzadi, 2017, p. 213.

¹¹⁴ Las leyes de policía siempre han sido consideradas como una amenaza al libre juego de la autonomía de la voluntad en la autorregulación de la contratación internacional. Si bien la aplicación por el foro de sus normas propias imperativas es automática o de oficio, resulta particularmente controvertida la aplicación de disposiciones imperativas pertenecientes a un tercer Estado. Con carácter general, el Convenio sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales abierto a la firma en Roma el 19 de junio de 1980 (“Convenio de Roma”), de conformidad con lo dispuesto en su artículo 7, supedita la aplicación de las leyes de policía extranjeras a la verificación por parte del juez del foro de determinadas características como su naturaleza y objeto, así como a las consecuencias que derivarían de su aplicación o no. Con todo, los Estados signatarios de este instrumento pueden formular reservas a este artículo -según establece el artículo 22-, reserva de la que hizo uso el Reino Unido y para el cual la aplicación de leyes de policía extranjeras está excluida. Sumado a lo anterior, cabe señalar también que la aplicación de las leyes de policía puede verse comprometida por el propio comportamiento de las partes, quienes pueden evitar la jurisdicción del país de cuyo ordenamiento provienen determinadas normas de policía que se quieran evitar siempre que existan otros foros de competencia concurrentes. Al respecto, *vid.*, C. I. CORDERO ÁLVAREZ, “Incidencia de las normas imperativas en los contratos internacionales: especial referencia a las normas de terceros Estados desde una aproximación europea”, *Cuadernos de Derechos Transnacional*, Vol. 9, núm. 2, 2017, pp. 182-184 y p. 187. En la actualidad, el Reglamento Roma I -además de definir qué debe entenderse por leyes de policía en su artículo 9- ofrece una fórmula mucho más limitada que el Convenio de Roma respecto a la toma en consideración de las leyes de policía de terceros Estados. Así, el artículo 9.3 del Reglamento Roma I se limita a dar efecto a las leyes de policía del país en que deban ejecutarse las obligaciones derivadas del contrato y en la medida en que dichas leyes conviertan en ilegal la ejecución del mismo si bien la STJUE 18 de octubre de 2016, *Nikiforidis*, asunto C-135/15, permite, igualmente, tomar en consideración de manera indirecta las normas del Derecho aplicable al contrato. En

su aplicación práctica queda supeditada al supuesto hipotético de que quien conozca del asunto sea un tribunal francés y que éste considere que se trata de condiciones imperativas no derogables por contrato en tanto que normas imperativas simples. En definitiva, entiendo que su inclusión en la norma desde el punto de vista práctico se circunscribe fundamentalmente al terreno de lo disuasorio o al de lo deseable más que a su aplicación real.

39. Finalmente, en caso de que los empleadores o armadores no respeten las obligaciones salariales y de tiempo de descanso en tierra en los términos expuestos en la norma, la Ley nº 2023-659 incluye un régimen sancionador penal y administrativo, previéndose la imposición de tantas multas como personas trabajadoras afectadas existan¹¹⁵. Tales infracciones serán constatadas -entre otros- por los agentes y funcionarios que desempeñan funciones de control marítimo bajo la autoridad del Ministro del mar¹¹⁶.

IV. Conclusiones

40. La ruptura entre el Reino Unido y la Unión Europea ha dado lugar a una nueva realidad jurídica cuyos principales efectos y consecuencias se han tratado de regular en el Acuerdo de Comercio y Cooperación suscrito entre ambas partes. Sin embargo, y como era de esperar, no todas las situaciones se han previsto y regulado con el grado de detalle adecuado, esperado o deseado, pues como evidencia su propio nombre, el contenido de dicho Acuerdo no es más comercial. Sin desmerecerlo -pues constituyó un importante paso para evitar una ruptura abrupta-, los contenidos relativos al sector del transporte marítimo son excesivamente genéricos e imprecisos. Por ello, es previsible que vayan surgiendo diferencias entre las partes en el cumplimiento de los términos del mismo y que sean estas propias diferencias las que den lugar a nuevos procesos de negociación específicos.

41. Desde el punto de vista de las condiciones sociales de la gente de mar, cabe reseñar que el hecho de que el Reino Unido forme parte de los principales organismos que regulan los aspectos sociales de la gente de mar -esto es, de la OIT y de la OMI-; el que haya suscrito buena parte de los instrumentos internacionales que emanan de las mismas y haya adaptado su legislación no solo a éstos, sino también a la propia normativa europea mientras formaba parte de la UE, evidencia la existencia de unas condiciones mínimas de trabajo que no deberían verse afectadas por el Brexit.

42. La cuestión que se vislumbra como problemática tiene que ver con el recurso al *dumping* social por parte de algunos armadores que -a través de prácticas abusivas- han visto la oportunidad de lucrarse en mayor medida a costa de una reducción de las condiciones sociales de la gente de mar. Esto ha llevado a que tanto el Reino Unido como Francia, en tanto que principales actores de la zona

este sentido, *vid.*, M. GARDEÑES SANTIAGO, “Derecho imperativo y contrato internacional de trabajo”, *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social: Revista del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social*, núm. 25, 2017, pp. 163-188.

¹¹⁵ En lo que respecta a las sanciones penales, los artículos L.5994-1 y L.5994-2 de la Ley nº 2023-659 establecen una multa de 7.500 euros para aquel empleador o armador que abone un salario mínimo por hora inferior o incumpla las obligaciones relativas a los períodos de descanso en tierra, siendo castigada la reincidencia con seis meses de prisión y una multa de 15.000 euros. En cuanto a las sanciones administrativas, el artículo L.5596-1 del mismo cuerpo legal establece que las autoridades administrativas competentes podrán bien amonestar al empleador o armador, bien imponerle una multa, en caso de incumplimiento de las disposiciones relativas al pago del salario mínimo por hora y al tiempo de descanso en tierra, siendo la cuantía máxima de estas multas de 4.000 euros o del doble en caso de que se cometa una nueva infracción en los dos años siguientes a la notificación de la multa anterior. En caso de que la nueva infracción se produzca en el plazo de un año desde la notificación de una amonestación de la misma naturaleza, la multa podrá incrementarse en un 50 % (artículo L.5596-3 de la Ley nº 2023-659).

¹¹⁶ En particular, en lo que respecta a las sanciones penales, el artículo L.5595-1 párrafo 2º remite a las personas mencionadas en determinados apartados del artículo L.5222-1 que incluyen a las siguientes personas: los administradores de asuntos marítimos; agentes del cuerpo técnico y administrativos de asuntos marítimos; el delegado del mar y del litoral (DML) y los funcionarios públicos comisionados a estos efectos por decisión del director interregional del mar. En materia administrativa, las sanciones serán impuestas por el director regional de empresas, de la competencia, de consumo, de trabajo y de empleo (DIRECCTE) a propuesta de los inspectores de trabajo y de los agentes y funcionarios anteriormente mencionados, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo L.5596-1.

transfronteriza del Canal de la Mancha, hayan avanzado hacia iniciativas de protección legislativa con el objetivo de establecer unas condiciones mínimas en materia salarial y en materia de descanso, en el caso francés. Aunque ello constituye un importante primer paso, tal y como ha sido puesto de manifiesto por dichos países, el Brexit ha vuelto a poner en la palestra la necesidad de que la cuestión del *Short Sea Shipping* sea abordada por el legislador europeo en tanto que problema recurrente al que se enfrenta este tipo de tráfico marítimo, reforzando así la protección y el respeto de los derechos laborales de la gente de mar¹¹⁷. Ante las diferencias existentes entre los regímenes sancionadores de las iniciativas legislativas analizadas, sería fundamental que dicha regulación incluyera disposiciones armonizadas en materia de aplicación pues si bien se trata de una cuestión clave, en la práctica presenta notables dificultades.

43. Por último, en lo que respecta al caso particular español, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha suscrito una serie de acuerdos de colaboración en el ámbito del sector aéreo y marítimo en julio de 2023¹¹⁸. En lo que atañe específicamente al sector marítimo, por una parte, se ha suscrito un Memorando de Entendimiento (MoU, por sus siglas en inglés) sobre las prácticas relativas al factor humano y las condiciones de la gente de mar a bordo de buques con pabellón de terceros países -no españoles ni británicos- que realicen travesías regulares entre puertos de España y del Reino Unido a través del cual se pretende abrir una vía de colaboración entre ambos países para coordinar cuestiones tales como el *dumping* social que, tras el Brexit, estaría generando problemas en varias líneas marítimas. Por otro lado, como primer paso para una futura negociación de corredores verdes con el Reino Unido -esto es, de rutas marítimas específicas descarbonizadas de extremo a extremo que incluyen tanto la infraestructura terrestre como los buques que la operan¹¹⁹-, ambas partes han firmado la Declaración Conjunta de corredores marítimos verdes.

¹¹⁷ En este sentido, puede observarse como, además de las iniciativas legislativas aprobadas en ambos países, el pasado 24 de julio de 2023, el Reino Unido y Francia firmaron una Carta de compromiso voluntario para la protección de la gente de mar en el Canal de la Mancha (“Charte d’engagement volontaire pour la protection des gens de mer dans le transmanche”) cuyo objetivo es reforzar la protección social de los trabajadores del mar mediante la introducción de un conjunto mínimo de condiciones de empleo, trabajo y vida a bordo que van más allá de las establecidas en el MLC, 2006. Hasta la fecha de redacción de estas líneas, son cuatro los armadores -DFDS France, Brittany Ferries, Condor Ferries y Stena Line- que han suscrito voluntariamente esta Carta de compromiso propuesta por ambos Gobiernos, siendo rechazada su firma por P&O y Irish Ferries. *Vid.*, SECRETARIAT D’ÉTAT CHARGÉ DE LA MER, “La France et le Royaume-Uni renforcent leur lutte commune contre le dumping social dans le transport maritime transmanche”, Communiqué de presse, 25 de julio de 2023. Disponible en el siguiente enlace: <https://mer.gouv.fr/la-france-et-le-royaume-uni-renforcent-leur-lutte-commune-contre-le-dumping-social-dans-le>

¹¹⁸ MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, “Mitma firma con Reino Unido Varios acuerdos de colaboración en el ámbito aéreo y marítimo”, Nota de prensa, 7 de julio de 2023. Disponible en el siguiente enlace: https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/sala_prensa/230707_np_firma_mous_con_uk_aereo_y_maritimo.pdf

¹¹⁹ Sobre los corredores marítimos verdes en España, puede consultarse el informe elaborado por GLOBAL MARITIME FORUM, *Green shipping corridors in and out of Spain: Assessing route-based opportunities*, junio de 2023.