



Bruselas, 4 de junio de 2020
REV1 - sustituye a las comunicaciones de
27 de febrero de 2018 (transporte
marítimo) y de 11 de octubre de 2019
(cualificaciones profesionales de la gente
de mar, REV1)

COMUNICACIÓN A LAS PARTES INTERESADAS

RETIRADA DEL REINO UNIDO Y NORMAS DE LA UNIÓN EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Desde el 1 de febrero de 2020, el Reino Unido se ha retirado de la Unión Europea y ha pasado a ser un «tercer país»¹. El Acuerdo de Retirada² prevé un período transitorio que finalizará el 31 de diciembre de 2020³. Hasta esa fecha, el Derecho de la Unión se aplica al y en el Reino Unido en su totalidad⁴.

Durante el período transitorio, la Unión y el Reino Unido negociararán un acuerdo sobre una nueva asociación que contemple, en particular, una zona de libre comercio. Sin embargo, no es seguro que dicho acuerdo llegue a celebrarse y a entrar en vigor al final del período transitorio. En cualquier caso, tal acuerdo crearía una relación en la que las condiciones de acceso al mercado serán muy diferentes de la participación del Reino Unido en el mercado interior⁵, en la unión aduanera de la UE y en el ámbito del IVA y los impuestos especiales.

¹ Por tercer país se entiende todo país que no sea miembro de la Unión.

² 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, DO L 29 de 31.1.2020, p. 7 («Acuerdo de Retirada»).

³ El período transitorio podrá, antes del 1 de julio de 2020, prorrogarse una vez hasta un máximo de uno o dos años (artículo 132, apartado 1, del Acuerdo de Retirada). El Gobierno del Reino Unido ha descartado esta prórroga hasta la fecha.

⁴ A reserva de determinadas excepciones previstas en el artículo 127 del Acuerdo de Retirada, ninguna de las cuales es pertinente en el contexto de la presente Comunicación.

⁵ En particular, un acuerdo de libre comercio no contempla los conceptos del mercado interior (en el ámbito de los bienes y servicios), como el reconocimiento mutuo, el «principio del país de origen» y la armonización. Un acuerdo de libre comercio tampoco suprime las formalidades y controles aduaneros, en particular aquellos relativos al origen de las mercancías y sus insumos, así como las prohibiciones y restricciones de las importaciones y las exportaciones.

Por consiguiente, se recuerda a todas las partes interesadas, y especialmente a los operadores económicos, la situación jurídica aplicable a partir del final del período transitorio.

Recomendaciones a las partes interesadas:

Para hacer frente a las consecuencias que figuran en la presente comunicación, se recomienda en particular a los operadores del sector del transporte marítimo lo siguiente:

- los operadores de servicios de transporte marítimo deberán evaluar si están afectados por el cambio de los derechos de acceso al mercado y adoptar las medidas preventivas necesarias cuando vendan servicios de transporte marítimo después del final del período transitorio; y
- los operadores de buques que enarboleden pabellón de un Estado miembro de la UE deberán velar por que los títulos expedidos a la gente de mar en el Reino Unido sean reconocidos en la UE de conformidad con el procedimiento adecuado.

Nota:

La presente comunicación no trata de:

- las normas de la UE en materia de equipos marinos;
- las normas de la UE en materia de seguridad marítima;
- las normas de la UE en materia de reciclado de buques;
- las normas de la UE en materia de emisiones, incluidas las emisiones de CO₂ en el transporte marítimo;
- las normas de la UE para los controles de las personas que entren en la UE y salgan de ella;
- el marco general de la UE de reconocimiento de las cualificaciones profesionales.

Para dichos aspectos, existen otras comunicaciones en preparación o ya publicadas⁶.

A partir del final del período transitorio, la legislación de la Unión Europea en materia de transporte marítimo, incluidas las normas de la UE en el ámbito del nivel mínimo y del reconocimiento mutuo de los títulos expedidos a la gente de mar, y en particular la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas⁷, dejará de aplicarse al Reino Unido. Este hecho tiene, en particular, las siguientes consecuencias:

⁶ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_es

⁷ DO L 323 de 3.12.2008, p. 33.

1. Cabotaje:

El artículo 1, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 3577/92⁸ liberaliza la prestación de servicios de transporte marítimo dentro de los Estados miembros de la UE (cabotaje marítimo) para todos los **armadores comunitarios** que tengan sus buques registrados en un Estado miembro y enarboles el pabellón de dicho Estado miembro. La noción de armador comunitario, conforme a la definición del artículo 2, punto 2), de dicho Reglamento, abarca lo siguiente:

- a) los nacionales⁹ de un Estado miembro establecidos en un Estado miembro de conformidad con la legislación de este Estado miembro que realicen actividades de transporte marítimo;
- b) las compañías marítimas establecidas de conformidad con la legislación de un Estado miembro cuyo centro de actividad principal esté situado en un Estado miembro, realizándose su control efectivo en un Estado miembro; o
- c) los nacionales de un Estado miembro establecidos fuera de la Unión o a las compañías navieras establecidas fuera de la Unión y controladas por nacionales de un Estado miembro, siempre que sus buques estén registrados en ese Estado miembro y enarboles su pabellón con arreglo a su legislación.

Después del final del período transitorio, los operadores económicos que hayan dejado de cumplir las condiciones establecidas en la definición de armador comunitario dejarán de disfrutar del derecho de prestar servicios de cabotaje marítimo de acuerdo con dicho Reglamento. Cabe señalar que, en virtud de su Derecho nacional, los Estados miembros podrán decidir no imponer restricciones al cabotaje por parte de buques que enarboles pabellón de un tercer país.

2. SEGURIDAD MARÍTIMA

2.1. Organizaciones reconocidas

La retirada del Reino Unido no afecta en sí al reconocimiento concedido por la Comisión con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 391/2009¹⁰ a las organizaciones mencionadas en el artículo 2, letra c), de dicho Reglamento.

El artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 391/2009, relativo a la participación de los Estados miembros en la evaluación periódica de organizaciones

⁸ Reglamento (CEE) n.º 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 marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

⁹ Esta noción incluye tanto personas físicas como jurídicas.

¹⁰ Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (DO L 131 de 28.5.2009, p. 11).

reconocidas, ha sido modificado por el Reglamento (UE) 2019/492¹¹ con el fin de que la evaluación sea realizada por la Comisión conjuntamente con el Estado miembro o los Estados miembros que hayan autorizado a la organización reconocida pertinente, de conformidad con el artículo 3, apartado 2, de la Directiva 2009/15/CE¹². La disposición modificada será aplicable desde el día siguiente a aquel en que el Reglamento (CE) n.º 391/2009 deje de ser aplicable al Reino Unido.

2.2. Control por el Estado rector del puerto

La Directiva 2009/16/CE¹³ establece el sistema de la Unión para el control de los buques por el Estado rector del puerto. La Directiva obliga a los Estados miembros a garantizar que los buques extranjeros sean inspeccionados en los puertos por oficiales de control del Estado rector del puerto con el fin de verificar que las condiciones de un buque y de su equipo cumplen las exigencias de los convenios internacionales y que el buque está tripulado y operado de acuerdo con la normativa internacional aplicable. La Directiva 2009/16/CE también obliga a la verificación del cumplimiento de una serie de otros requisitos basados en el Derecho de la Unión¹⁴, como son los certificados prescritos por la Directiva 2009/20/CE¹⁵ en relación con los seguros.

Aunque los Estados miembros de la EU-27 seguirán inspeccionando los buques del Reino Unido que atraquen en puertos de la UE, tras el final del período transitorio el sistema para el control de los buques por el Estado rector del puerto establecido en la Directiva 2009/16/CE dejará de aplicarse en el Reino Unido¹⁶. Las relaciones entre el Reino Unido y la Unión respecto al control de los buques por el Estado rector del puerto estarán reguladas por

¹¹ Reglamento (UE) 2019/492 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de marzo de 2019, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 391/2009 por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión (DO L 85I de 27.3.2019, p. 5).

¹² Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DO L 131 de 28.5.2009, p. 47).

¹³ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

¹⁴ Artículo 13 y anexo IV de la Directiva 2009/16/CE.

¹⁵ Punto 41 del anexo IV de la Directiva 2009/16/CE y artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo (DO L 131 de 28.5.2009, p. 128).

¹⁶ Obsérvese que, a partir del final del período transitorio, los buques que naveguen bajo pabellón del Reino Unido dejarán en principio de estar sujetos a la obligación aplicable a los buques que naveguen bajo pabellón de la Unión de llevar el inventario de materiales peligrosos en cumplimiento del artículo 5, apartado 2, del Reglamento (EU) n.º 1257/2013 relativo al reciclado de buques. Sin embargo, una obligación análoga será aplicable para los buques que naveguen bajo pabellón de un tercer país a partir del 31 de diciembre de 2020 [artículos 12 y 32, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques (DO L 330 de 10.12.2013, p. 1)]. El certificado será verificado de conformidad con el punto 49 del anexo IV de la Directiva 2009/16/CE.

el Memorando de Acuerdo de París sobre el control por el Estado rector del puerto¹⁷.

2.3. Seguridad de los buques de pesca

De conformidad con el artículo 3, apartado 5, de la Directiva 97/70/CE¹⁸, los Estados miembros deben prohibir que los buques de pesca que enarbolan el pabellón de un tercer país faenen en sus aguas interiores o en su mar territorial o desembarquen sus capturas en sus puertos, salvo que la Administración de su país de abanderamiento certifique que cumplen los requisitos prescritos en el artículo 3, apartados 1 a 4, y en el artículo 5 de la Directiva 97/70/CE, que incluyen disposiciones técnicas.

Además, en virtud del artículo 7, apartado 3, de la Directiva 97/70/CE, los buques de pesca que enarbolan pabellón de un tercer país, que no se encuentren faenando en aguas interiores ni en el mar territorial de un Estado miembro, ni desembarquen sus capturas en los puertos de un Estado miembro, estarán sujetos a inspección por parte de un Estado miembro cuando se encuentren en uno de sus puertos, con el fin de comprobar su cumplimiento del Protocolo de Torremolinos¹⁹, una vez haya entrado en vigor.

3. CUALIFICACIONES PROFESIONALES DE LA GENTE DE MAR

De conformidad con el artículo 3 de la Directiva 2008/106/CE²⁰, la gente de mar que preste sus servicios en un buque que enarbole pabellón de un Estado miembro de la UE tiene que poseer el pertinente título de competencia, certificado de suficiencia o prueba documental (en lo sucesivo «certificados») expedido por dicho Estado miembro, por otro Estado miembro de la UE de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 5 *ter* o por alguno de los terceros países reconocidos en virtud del artículo 19 de la Directiva 2008/106/CE. En relación con

¹⁷ Todos los Estados miembros de la Unión que tienen puertos de mar, así como el Reino Unido, son partes del Memorando de Acuerdo de París.

¹⁸ Directiva 97/70/CE del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros (DO L 34 de 9.2.1998, p. 1).

¹⁹ El 2 de abril de 1993, se adoptó el Protocolo de Torremolinos relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977 («el Protocolo de Torremolinos»). Una serie de disposiciones del Protocolo de Torremolinos fueron actualizadas y modificadas por el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la aplicación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993.

²⁰ Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (versión refundida) (DO L 323 de 3.12.2008, p. 33). Cabe señalar que la Directiva 2005/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, sobre el reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de

mar y por la que se modifica la Directiva 2001/25/CE (DO L 255 de 30.9.2005, p. 160) fue derogada por el artículo 2 de la Directiva (UE) 2019/1159 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE (DO L 1888 de 12.7.2019, p. 94).

los buques que enarbolan su pabellón, cada Estado miembro reconoce los certificados expedidos a la gente de mar por los otros Estados miembros o por los terceros países reconocidos, con el fin de que la gente de mar titular de dichos certificados pueda trabajar a bordo. La Directiva 2008/106/CE prevé dos procedimientos de reconocimiento distintos aplicables, respectivamente, a los certificados expedidos por los otros Estados miembros y a los expedidos por los terceros países reconocidos:

- El artículo 5 *ter* de la Directiva 2008/106/CE establece que cada Estado miembro tiene que refrendar («refrendo que acredite el reconocimiento») o aceptar, según proceda, los certificados expedidos para la gente de mar por los otros Estados miembros;
- El artículo 19, apartado 4, de la Directiva 2008/106/CE prevé que los Estados miembros puedan refrendar, con respecto a los buques que enarbolan su pabellón, los títulos expedidos por los terceros países reconocidos.

«Aceptación» en virtud del artículo 5 *ter* de la Directiva 2008/106/CE:

Los certificados expedidos a la gente de mar por el Reino Unido dejarán de ser «aceptados» por los Estados miembros de la UE en virtud del artículo 5 *ter* de la Directiva 2008/106/CE después del final del período transitorio.

Así pues, un capitán o un oficial en posesión de un título expedido por el Reino Unido «aceptado» por un Estado miembro de la UE no podrá continuar trabajando a bordo de buques que enarbolan el pabellón de dicho Estado miembro después del final del período de transición.

«Refrendo que acredite el reconocimiento» en virtud del artículo 5 *ter* de la Directiva 2008/106/CE:

Los títulos expedidos a la gente de mar por el Reino Unido no podrán ya ser refrendados («refrendo que acredite el reconocimiento») por un Estado miembro de la UE en virtud del artículo 5 *ter* de la Directiva 2008/106/CE después del final del período transitorio. Los «refrendos que acrediten el reconocimiento» expedidos antes del final del período transitorio por Estados miembros de la UE en virtud del artículo 5 *ter* de la Directiva 2008/106/CE relativos a certificados expedidos a la gente de mar por el Reino Unido seguirán siendo válidos hasta la expiración del refrendo en cuestión.

Así pues, un capitán o un oficial titular de un «refrendo que acredite el reconocimiento» expedido por un Estado miembro en relación con un certificado expedido por el Reino Unido podrá seguir trabajando a bordo de buques que enarbolan el pabellón de dicho Estado miembro.

Sin embargo, a partir del final de período transitorio, no será posible obtener el «refrendo que acredite el reconocimiento» en virtud del artículo 5 *ter* de la Directiva 2008/106/CE de otro Estado miembro de la UE con el fin de trabajar a bordo de un buque que enarbole el pabellón de ese otro Estado miembro.

Después del final del período de transición, el reconocimiento por parte de un Estado miembro de la UE de certificados expedidos a la gente de mar por el Reino

Unido estará sujeto a las condiciones y al procedimiento establecido en el artículo 19 de la Directiva 2008/106/CE²¹, en consonancia con el nuevo estatuto del Reino Unido como tercer país.

En el sitio web de la Comisión sobre transporte marítimo (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en) se ofrece información general y sobre la gente de mar (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers_en). Estas páginas se actualizarán con información adicional, en caso necesario. En el sitio web de la Agencia Europea de Seguridad Marítima se puede consultar información adicional sobre otras cuestiones relativas a la seguridad marítima, en el siguiente enlace: <https://www.emsa.europa.eu/>.

Comisión Europea
Dirección General de Movilidad y Transportes

²¹ Las condiciones para el reconocimiento establecidas en el artículo 19 de la Directiva 2008/106/CE fueron modificadas recientemente por la Directiva (UE) 2019/1159.