

ESTUDIOS

Incluye



Papel



Digital

EL IMPACTO DE LA ACCIÓN SINDICAL MARÍTIMA EN LA CONSTRUCCIÓN DE UN DERECHO INTERNACIONAL PARA LA GENTE DE MAR

MARÍA GORROCHATEGUI POLO

© María Gorrochategui Polo, 2025
© ARANZADI LA LEY, S.A.U.

ARANZADI LA LEY, S.A.U.

C/ Collado Mediano, 9
28231 Las Rozas (Madrid)
www.aranzadilaley.es

Atención al cliente: <https://areacliente.aranzadilaley.es/publicaciones>

Primera edición: noviembre 2025

Depósito Legal: M-24743-2025

ISBN versión electrónica: 978-84-1085-438-3

ISBN versión impresa con complemento electrónico: 978-84-1085-437-6

Diseño, Preimpresión e Impresión: ARANZADI LA LEY, S.A.U.

Printed in Spain

© **ARANZADI LA LEY, S.A.U.** Todos los derechos reservados. A los efectos del art. 32 del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba la Ley de Propiedad Intelectual, ARANZADI LA LEY, S.A.U., se opone expresamente a cualquier utilización del contenido de esta publicación sin su expresa autorización, lo cual incluye especialmente cualquier reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación, transmisión, envío, reutilización, publicación, tratamiento o cualquier otra utilización total o parcial en cualquier modo, medio o formato de esta publicación.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la Ley. Diríjase a **Cedro** (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

El editor y los autores no asumirán ningún tipo de responsabilidad que pueda derivarse frente a terceros como consecuencia de la utilización total o parcial de cualquier modo y en cualquier medio o formato de esta publicación (reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación pública, transformación, publicación, reutilización, etc.) que no haya sido expresa y previamente autorizada.

El editor y los autores no aceptarán responsabilidades por las posibles consecuencias ocasionadas a las personas naturales o jurídicas que actúen o dejen de actuar como resultado de alguna información contenida en esta publicación.

ARANZADI LA LEY no será responsable de las opiniones vertidas por los autores de los contenidos, así como en foros, chats, u cualesquiera otras herramientas de participación. Igualmente, ARANZADI LA LEY se exime de las posibles vulneraciones de derechos de propiedad intelectual y que sean imputables a dichos autores.

ARANZADI LA LEY queda eximida de cualquier responsabilidad por los daños y perjuicios de toda naturaleza que puedan deberse a la falta de veracidad, exactitud, exhaustividad y/o actualidad de los contenidos transmitidos, difundidos, almacenados, puestos a disposición o recibidos, obtenidos o a los que se haya accedido a través de sus PRODUCTOS. Ni tampoco por los Contenidos prestados u ofertados por terceras personas o entidades.

ARANZADI LA LEY se reserva el derecho de eliminación de aquellos contenidos que resulten inveraces, inexactos y contrarios a la ley, la moral, el orden público y las buenas costumbres.

Nota de la Editorial: El texto de las resoluciones judiciales contenido en las publicaciones y productos de ARANZADI LA LEY, S.A.U., es suministrado por el Centro de Documentación Judicial del Consejo General del Poder Judicial (Cendoj), excepto aquellas que puntualmente nos han sido proporcionadas por parte de los gabinetes de comunicación de los órganos judiciales colegiados. El Cendoj es el único organismo legalmente facultado para la recopilación de dichas resoluciones. El tratamiento de los datos de carácter personal contenidos en dichas resoluciones es realizado directamente por el citado organismo, desde julio de 2003, con sus propios criterios en cumplimiento de la normativa vigente sobre el particular, siendo por tanto de su exclusiva responsabilidad cualquier error o incidencia en esta materia.

Índice General

	<i>Página</i>
LISTA DE ABREVIATURAS	9
PRÓLOGO	
OLGA FOTINOPOULOU BASURKO.....	17
 CAPÍTULO 1	
LA INDUSTRIA MARÍTIMA COMO EJEMPLO DE “GOBERNANZA SOCIAL”	
1. La construcción jurídica del espacio marítimo	22
1.1. <i>La libertad de los mares y del tráfico marítimo: la regulación de los espacios marítimos.....</i>	22
1.2. <i>Concepto de buque.....</i>	29
1.3. <i>La nacionalidad del buque</i>	34
2. La desregulación del sector marítimo	43
2.1. <i>El surgimiento de los pabellones de conveniencia</i>	44
2.1.1. <i>Concepto de “pabellones de conveniencia” y ter- minología utilizada</i>	44
2.1.2. <i>Evolución histórica</i>	49
2.2. <i>La respuesta por parte de los Estados de tradición marítima: la creación de “registros especiales” para combatir la huida de tonelaje a terceros países</i>	60
3. La respuesta de la comunidad internacional ante el impacto medioambiental y social del avance y la consolidación de los subterfugios especulativos en la industria marítima	67

3.1.	<i>El cambio de orientación en el gobierno de los espacios marítimos: de la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón a una jurisdicción compartida con el Estado del puerto en los instrumentos internacionales.....</i>	69
3.2.	<i>Las condiciones de trabajo mínimas de la gente de mar en la normativa internacional y la implantación de un modelo de responsabilidad estatal compartida en materia social.....</i>	78
3.2.1.	Breve aproximación al papel de la OIT con anterioridad a la adopción del MLC 2006: su posición frente a los pabellones de conveniencia y la construcción de un corpus normativo para la gente de mar	79
3.2.2.	El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la OIT: la refundición de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y su aplicación y control mediante la traslación de los poderes gubernamentales del Estado del pabellón al Estado del puerto	86
3.2.2.1.	Aspectos generales del MLC 2006: estructura, contenido y su carácter dinámico a través de la introducción de enmiendas al texto original	89
3.2.2.2.	El mecanismo de control y aplicación del MLC 2006	92
4.	Los derechos humanos en el mar y el desarrollo de herramientas de diligencia debida en el sector marítimo como respuesta a la crisis del COVID-19.....	96
4.1.	<i>Los derechos humanos en el mar</i>	97
4.2.	<i>El desarrollo de herramientas de diligencia debida en el sector marítimo a raíz de la pandemia generada por la COVID-19..</i>	104
4.2.1.	Tiempos difíciles para los derechos humanos laborales de la gente de mar durante la COVID-19	104
4.2.2.	Herramientas de diligencia debida desarrolladas a partir de la pandemia de COVID-19.....	108

CAPÍTULO 2

LA REACCIÓN SINDICAL INTERNACIONAL FRENTE AL PROCESO DE DESREGULACIÓN EN EL SECTOR MARÍTIMO Y LA BÚSQUEDA DE UNAS CONDICIONES LABORALES DIGNAS PARA LA GENTE DE MAR

1.	La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte ante los pabellones de conveniencia y los registros abiertos en el sector marítimo: de los fallidos intentos de boicot a la construcción de una negociación colectiva internacional coordinada.....	117
2.	La negociación colectiva transnacional sectorial en el transporte marítimo: de los acuerdos unilaterales hacia los acuerdos negociados o bilaterales	127
2.1.	Los acuerdos colectivos de la ITF: entre voluntariedad/unilateralidad y negociación/bilateralidad.....	128
2.1.1.	Fisionomía y tipología de acuerdos unilaterales de la ITF.....	128
2.1.2.	El cambio de estrategia: hacia el modelo negociado de condiciones laborales de la gente de mar: los IBF <i>Agreements</i>	132
2.1.2.1.	El impacto del cuestionamiento del derecho a la huelga a nivel internacional y de los litigios derivados de acciones colectivas de solidaridad en el ámbito europeo sobre la política FOC de la ITF	132
2.1.3.	Los acuerdos internacionales bilaterales de la ITF: los IBF <i>collective Agreements</i>	145
3.	El papel sindical en el control y eficacia de los acuerdos de la ITF: el cuerpo de inspectores y la certificación privada a través del “blue” o el “green” <i>certificate</i>	150

CAPÍTULO 3

ESTUDIO ANALÍTICO DE LOS TCC *UNIFORM AGREEMENTS* Y DE LOS IBF *AGREEMENTS* SUSCRITOS EN LOS ÚLTIMOS CUARENTA AÑOS

1.	Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques	165
----	----------------------------------------------------------	-----

	<i><u>Página</u></i>
2. Condiciones de empleo	166
2.1. <i>Contratos de trabajo o acuerdos de empleo de la gente de mar</i>	167
2.2. <i>Salarios</i>	173
2.2.1. <i>Los salarios en los CBA de los Acuerdos TCC e IBF</i>	175
2.2.2. <i>Comparativa salarial entre los Acuerdos de la ITF y los salarios mínimos de la OIT</i>	179
2.3. <i>Horas de trabajo y descanso</i>	184
2.4. <i>Vacaciones y festivos</i>	190
2.5. <i>Repatriación y embarque</i>	192
2.6. <i>Indemnización en caso de pérdida o daños a los efectos personales de la gente de mar</i>	194
2.7. <i>Niveles de dotación</i>	195
2.8. <i>Operaciones en zonas bélicas o de alto riesgo</i>	197
2.9. <i>Igualdad</i>	201
3. Alojamiento, instalaciones de esparsimiento, alimentación y servicio de fonda	204
4. Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social	208
4.1. <i>Atención médica</i>	208
4.2. <i>Baja por enfermedad</i>	209
4.3. <i>Maternidad</i>	211
4.4. <i>Incapacidad</i>	212
4.5. <i>Muerte en servicio</i>	215
4.6. <i>Cobertura de seguros</i>	218
4.7. <i>Equipos de protección individual</i>	219
4.8. <i>Comité de Seguridad y Salud a bordo</i>	220
4.9. <i>Desarrollo de funciones no correspondientes a la gente de mar</i>	221
5. El impacto de la acción sindical de la ITF y su interacción con los instrumentos internacionales aplicables a la gente de mar	224

ÍNDICE GENERAL

	<u>Página</u>
5.1. <i>El abandono de la gente de mar</i>	224
5.2. <i>La piratería y el cautiverio de la gente de mar</i>	231
5.3. <i>La reciente interacción en materia de protección frente al acoso y la violencia a bordo de buques</i>	235
5.4. <i>La interacción entre las esferas sindical e institucional en otras materias</i>	239
 BIBLIOGRAFÍA.....	 245
DOCUMENTOS E INFORMES.....	277
NORMATIVA.....	287
JURISPRUDENCIA.....	295

Capítulo 1

La industria marítima como ejemplo de “gobernanza social”

SUMARIO: 1. LA CONSTRUCCIÓN JURÍDICA DEL ESPACIO MARÍTIMO. 1.1. *La libertad de los mares y del tráfico marítimo: la regulación de los espacios marítimos*. 1.2. *Concepto de buque*. 1.3. *La nacionalidad del buque*. 2. LA DESREGULACIÓN DEL SECTOR MARÍTIMO. 2.1. *El surgimiento de los pabellones de conveniencia*. 2.1.1. Concepto de “pabellones de conveniencia” y terminología utilizada. 2.1.2. Evolución histórica. 2.2. *La respuesta por parte de los Estados de tradición marítima: la creación de “registros especiales” para combatir la huida de tonelaje a terceros países*. 3. LA RESPUESTA DE LA COMUNIDAD INTERNACIONAL ANTE EL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL Y SOCIAL DEL AVANCE Y LA CONSOLIDACIÓN DE LOS SUBTERFUGIOS ESPECULATIVOS EN LA INDUSTRIA MARÍTIMA. 3.1. *El cambio de orientación en el gobierno de los espacios marítimos: de la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón a una jurisdicción compartida con el Estado del puerto en los instrumentos internacionales*. 3.2. *Las condiciones de trabajo mínimas de la gente de mar en la normativa internacional y la implantación de un modelo de responsabilidad estatal compartida en materia social*. 3.2.1. Breve aproximación al papel de la OIT con anterioridad a la adopción del MLC 2006: su posición frente a los pabellones de conveniencia y la construcción de un *corpus* normativo para la gente de mar. 3.2.2. El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la OIT: la refundición de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y su aplicación y control mediante la traslación de los poderes gubernamentales del Estado del pabellón al Estado del puerto. 3.2.2.1. Aspectos generales del MLC 2006: estructura, contenido y su carácter dinámico a través de la introducción de enmiendas al texto original. 3.2.2.2. El mecanismo de control y aplicación del MLC 2006. 4. LOS DERECHOS HUMANOS EN EL MAR Y EL DESARROLLO DE HERRAMIENTAS DE DILIGENCIA DEBIDA EN EL SECTOR MARÍTIMO COMO RESPUESTA A LA CRISIS DEL COVID-19. 4.1. *Los derechos humanos*

en el mar. 4.2. El desarrollo de herramientas de diligencia debida en el sector marítimo a raíz de la pandemia generada por la COVID-19. 4.2.1. Tiempos difíciles para los derechos humanos laborales de la gente de mar durante la COVID-19. 4.2.2. Herramientas de diligencia debida desarrolladas a partir de la pandemia de COVID-19.

El transporte marítimo de mercancías se ha presentado —desde antiguo— como el método de transporte predominante o prioritario puesto que, a diferencia de los restantes sectores del transporte, su aparición desde el punto de vista histórico es singularmente temprana¹, así como por el hecho de que la constante evolución tecnológica operada sobre los buques a lo largo de los siglos ha permitido transportar cada vez mayores cargas a lugares del planeta muy alejados entre sí. Sin perjuicio de ello, no ha sido sino hasta los albores del siglo XX cuando se comienza a observar un proceso de desconexión del buque —como elemento central sobre el que se ha construido el Derecho Marítimo y el Derecho del Mar— y de los restantes elementos que permiten la navegación (incluyendo aquí el factor trabajo) con respecto al “Estado” bajo cuyo control económico y social se desarrolla esta actividad económica. De hecho, el punto álgido de ese proceso vertiginoso hacia la liberalización del sector se alcanza fundamentalmente al término de la Segunda Guerra Mundial, dada la desaparición de ciertas políticas restrictivas y la consecuente liberalización del sector que, junto con la consolidación de la paz entre las potencias económicas europeas, ha propiciado su expansión hasta su consideración como motor de la propia globalización económica².

1. LA CONSTRUCCIÓN JURÍDICA DEL ESPACIO MARÍTIMO

1.1. LA LIBERTAD DE LOS MARES Y DEL TRÁFICO MARÍTIMO: LA REGULACIÓN DE LOS ESPACIOS MARÍTIMOS

Desde el descubrimiento de América, el debate de las grandes potencias marítimas de aquel entonces —apoyado por los más ilustres juristas de

1. Sobre el transporte marítimo de mercancías y su vinculación a la propia evolución del comercio, *vid.* R. A. GONZÁLEZ-LEBRERO, *Curso de Derecho de la Navegación*, Letras de Autor, 2018, pp. 97-108.
2. En la actualidad, el transporte marítimo representa más del 80 % del volumen del comercio mundial y constituye la espina dorsal de las cadenas de suministro mundiales. *Vid.* UNCTAD, *Review of Maritime Transport. Towards a green and just transition*, UNCTAD/RMT/2023, UN Publications, 2023, pp. 32-33. Disponible en el siguiente enlace: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>.

la época— sobre la apropiación o no de los espacios marítimos se saldó con la victoria de la postura tendente a sostener la libertad de los mares y de los océanos, frente a un posible monopolio marítimo por parte de determinados Estados³. En efecto, el principio *mare liberum* va a ganar terreno en el momento en el que comienza la juridificación del mundo y de sus espacios, aceptándose el mar como un espacio común de libre uso, no susceptible de apropiación por las personas ni por los Estados⁴. El

3. La oposición *mare liberum* vs. *mare clausum* constituye una de las controversias históricas y tradicionales en el ámbito del Derecho Internacional Público. Mientras la opinión del “Incognitus” en el libro *Mare liberum*, publicado en 1608 y atribuido posteriormente al jurista holandés Hugo GROCIO como parte de una obra más extensa titulada *De iure praedae*, preconizaba la libertad de los mares y de la navegación por derecho natural, así como la inapropiabilidad de los mismos; el autor portugués Serafín DE FREITAS, en su obra *De iusto imperio Lusitanorum Asiatico*, publicada en 1625, le rebatía con la tesis del *mare clausum*, fundamentando que el soberano podía tener derecho sobre el mar. Más específicamente, la concepción de Hugo GROCIO cuestionaba el reparto y explotación del mundo que se había llevado a cabo por los soberanos de España y Portugal al entender que, según el *ius gentium* y el *ius communicationis*, cualquier pueblo tenía derecho a navegar y comerciar libremente en los mares y océanos y, en particular, en los de las Indias Orientales, puesto que ni Portugal ni ningún otro país podían apropiarse legalmente de ningún mar, ni podían tener derechos exclusivos de navegación ni —tampoco— el monopolio del comercio con una zona de ultramar. El autor reivindicaba así el derecho de los holandeses a navegar libremente por estos océanos y mares. Es, por tanto, de esta situación de enfrentamiento político y comercial de la que nace la convicción jurídica sobre el control de los espacios marítimos y oceánicos. Serafín DE FREITAS, sin embargo, refutaba la tesis grociana aludiendo al derecho al descubrimiento, a la ocupación y a los trabajos, sacrificios, sangre y vida dadas tanto por los portugueses como por españoles, lo que otorgaba la propiedad de los mares y de los océanos de las Indias Orientales al soberano de dichos Estados. Sobre esta polémica, *vid.* A. REPPY, “The Grotian Doctrine of the Freedom of the Seas reappraised”, *Fordham Law Review*, Vol. XIX, núm. 3, 1950, pp. 243-285; R. LAPIDOTH, “Freedom of Navigation — Its Legal History and Its Normative Basis”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 6, núm. 2, 1975, pp. 259-272; M. BRITO VIEIRA, “Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden’s Debate on Dominion over the Seas”, *Journal of the History of Ideas*, Vol. 64, núm. 3, 2003, pp. 361-377; E. GORDON, “Grotius and the freedom of the sea in the seventeenth century”, *Willamette Journal of International Law and Dispute Resolution*, Vol. 16, núm. 2, 2008, pp. 252-268. Disponible en el siguiente enlace: <https://www.jstor.org/stable/26211640>; J. A. MARTÍNEZ TORRES, “‘Gobernar el Mundo’. La polémica Mare Liberum versus Mare Clausum en las Indias Orientales (1603-1625)”, *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. 74, núm. 1, 2017, pp. 71-96; F. J. CUENA BOY, “Serafín de Freitas y la ocupación de los mares. Un estudio de metodología” en C. SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO (Dir.), *1492-2017: un puente jurídico entre dos mundos*, Tirant lo Blanch, 2018, pp. 13-58.
4. Cabe señalar que este principio de inapropiabilidad de los espacios marítimos ya había sido enunciado con anterioridad por algunos autores escolásticos, entre ellos, Francisco DE VITORIA en su obra *De indis et iure belli relectiones*, publicada en 1539, y Ferdinando

régimen jurídico impuesto en esos momentos es el que, con pocas variaciones, nos ha llegado a nuestros días⁵. Así queda demostrado en la norma fundamental en materia de Derecho Marítimo⁶, esto es, en la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, aprobada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982 y en vigor desde el 16 de noviembre de 1994 (CNUDMAR o Convención de Montego Bay⁷). Este texto normativo tiene por finalidad el establecimiento de un orden jurídico para los mares y los océanos tendente a facilitar la comunicación internacional y promover los usos pacíficos de éstos, así como la utilización eficiente y equitativa de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y conservación de sus recursos vivos⁸.

Concretamente, la doctrina de la libertad de los mares se refleja en el artículo 87 de la CNUDMAR, donde se proclama la apertura de la alta mar a todos los Estados —sean ribereños o sin litoral—, comprendiendo tanto

VÁZQUEZ DE MENCHACA en *Controversiarum illustrium usuque frequentium libri tres* de 1564. Sendas obras estudian profusamente la libertad oceánica y, por ello, Hugo GROCIO “toma prestados” sus postulados, los cuales parten del concepto de libertad formulado por el jurista ULPiano: “el mar pertenece a todo el mundo como el aire”. Sobre la concepción del mar como *res communis* en Derecho romano, *vid.* P. T. PENN, “Justinian and the Freedom of the Sea”, *The American Journal of International Law*, Vol. 19, issue 4, 1925, pp. 716-727; W. P. GORMLEY, “The development and subsequent influence of the roman legal norm of ‘freedom of the seas’”, *University of Detroit Law Journal*, Vol. 40, núm. 5, 1963, pp. 561-586. Sobre los postulados previos a Grocio, *vid.* N. SAN EMETERIO MARTÍN, “El debate sobre el dominio de los mares en el imperio español durante los siglos XVI y XVII”, *Iberian Journal of the History of Economic Thought*, Vol. 7, núm. 2, 2020, pp. 133-142.

5. Con el florecimiento del comercio y de la navegación internacional, la aparición del concepto de los denominados “Estados-nación” —surgida a partir de 1648 gracias a la Paz de Westfalia— permite el desarrollo de un Derecho Internacional que rija estas nuevas relaciones y que se ha venido consolidando hasta nuestros días. *Vid.* J. N. K. MANSELL, *Flag State Responsibility. Historical Development and Contemporary Issues*, Springer, 2009, pp. 16-17.
6. La Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar ha sido identificada como la “Constitución para los océanos del mundo, ya que proporciona una arquitectura jurídica y política para la conducta en, sobre y bajo más del setenta por ciento del globo” (“[...] has been called a constitution for the world’s oceans because it provides a legal and policy architecture for conduct on, over, and under more than seventy percent of the globe”). *Vid.* J. KRASKA, “The Law of the Sea Convention: a national security succes — Global strategic mobility through the rule of law”, *George Washington International Law Review*, Vol. 39, 2007, p. 543.
7. Esta Convención ha sido ratificada por ciento sesenta y nueve Estados. En el caso de España, dicho instrumento fue ratificado el 20 de diciembre de 1996 (BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997).
8. *Vid.* Preámbulo de la Convención de Montego Bay.

la libertad de navegación, como la de sobrevuelo, la de tender cables y tuberías submarinos, la de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el Derecho Internacional, la libertad de pesca, así como la de investigación científica. A su vez, la CNUDMAR refleja el ansiado equilibrio entre dicha libertad y los intereses soberanos de los Estados ribereños⁹, a quienes proporciona una mayor soberanía sobre las zonas marítimas adyacentes, logrando un balance con los intereses económicos y de seguridad reclamados por dichos Estados¹⁰. Pese al surgimiento de corrientes naciona-

9. Si bien hasta la Segunda Guerra Mundial el régimen jurídico de los mares se había articulado en torno a dos únicos espacios, el mar territorial —de dimensión reducida, habiendo sido utilizados diferentes criterios para su delimitación (“*canon-shot rule*”; “*line-of-sight doctrine*” o las leguas marinas, sustituidas posteriormente por las millas náuticas), en el que el Estado ribereño ejercía su soberanía como en tierra— y la alta mar —más allá de lo anterior y regida por el principio de libertad—; en la Primera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en 1958, se adoptaron cuatro convenciones internacionales relativas al mar territorial y la zona contigua, la alta mar, la plataforma continental y la pesca y protección de los recursos vivos, con las que se consiguió codificar el Derecho del Mar si bien se fracasó en lo que respecta a la determinación del límite de extensión del mar territorial. Sobre esta cuestión, *vid.* R. J. YALEM, “The international legal status of the territorial sea”, *Villanova Law Review*, Vol. 5, issue 2, 1959, pp. 206-214; C. M. FRANKLIN, “The Law of the Sea: some recent developments”, *Southern California Law Review*, Vol. 33, núm. 4, 1960, pp. 358-369. Posteriormente, con la aprobación del CNUDMAR, en la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se produce una nueva división de los espacios marítimos. Por un lado, se fija la extensión o anchura de las zonas ya juridificadas —12 millas para el mar territorial; 24 millas para la zona contigua— y se regulan los diferentes derechos y deberes de los Estados en dichos espacios (soberanía, derechos soberanos, jurisdicción). Y por otro lado, se introduce la Zona Económica Exclusiva (ZEE), que se extiende a 200 millas desde la línea de base. Una visión sobre la evolución de la construcción jurídica del principio de libertad de navegación puede encontrarse en J. M. SOBRINO HEREDIA, “Nuevas tendencias en el Derecho del Mar” en I. J. DÍAZ BLANCO (Coord.), *Cátedra Jorge Juan: Ciclo de Conferencias: Ferrol, curso 1996-1997*, Universidade da Coruña, 1999, pp. 89-109; T. B. KOH, “The origins of the 1982 Convention on the Law of the Sea”, *Malaya Law Review*, Vol. 29, núm. 1, 1987, pp. 1-17. Disponible en el siguiente enlace: <https://www.jstor.org/stable/24865419>; D. STEPHENS, “The legal Efficacy of Freedom of Navigation Assertions”, *International Law Studies*, Vol. 80, 2006, p. 251.
10. Las razones que llevan a este cambio o replanteamiento en la división de los espacios marítimos se señalan de manera muy acertada —a mi modo de ver— por Arvid PARDO. Si bien en un principio los intereses eran únicamente comerciales y militares, el autor señala el surgimiento de nuevas razones de carácter político, particularmente la adquisición de la independencia por parte de múltiples Estados, lo que modifica el equilibrio político dentro de la comunidad internacional; de carácter económico, como la presión existente en materia de pesca y la necesidad de regular captura de peces, dada la importante fuente de ingresos que supone para determinadas poblaciones o el temor por la contaminación marítima derivada de catástrofes; así como razones tecnológicas y, en concreto, la diversificación de los usos del mar gracias a los avan-

listas que —sin duda— han ejercido mucha presión sobre el principio *mare liberum* y han abocado a ciertas ponderaciones del mismo, puede afirmarse que dicho principio sigue informando hoy en día el uso de los mares, habiendo demostrado el paso de los años que el uso más beneficioso de los mares y océanos para la comunidad internacional requiere de la solidaridad y de la cooperación entre Estados¹¹.

Junto con este Derecho Común del Mar, pueden encontrarse los instrumentos normativos aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI) que vienen a desarrollar determinados aspectos específicos y que, por ende, han sido identificados como el Derecho Especial del Mar. La OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas¹² —cuya sede se sitúa en Londres¹³— responsable de la seguridad marítima y de la protección del transporte marítimo internacional, así como de la prevención de la contaminación del mar por los buques¹⁴. Se trata de una organización autónoma que fue creada por iniciativa del Consejo Económico y Social de las Naciones

ces tecnológicos. Todo ello justifica la adopción de un nuevo texto convencional más adaptado a estas circunstancias. *Vid.* A. PARDO, “The law of the Sea: Its Past and Its Future”, *Oregon Law Review*, Vol. 63, 1984, pp. 14-15 y nota al pie 30.

11. Puede ilustrarse esta afirmación a través del ejemplo de la regulación medioambiental. Un excesivo “nacionalismo ambiental” por parte de los Estados ribereños daría lugar a un conjunto de normas estatales —muy probablemente, incoherentes y contradictorias— que menoscabarían la libertad de los mares. Por ello, en vistas a mantener la libertad de los mares, se fomentan regulaciones consensuadas entre todos los Estados dirigidas al Estado de abanderamiento, evitando que las regulaciones sobre materias concretas tiendan a “zonificar” los mares y océanos. Un ejemplo reciente en este sentido puede encontrarse en el Proyecto de acuerdo en el marco de la Convención sobre el Derecho del Mar relativo a la conservación y uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, que tiene por objetivo promover la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de áreas más allá de la jurisdicción nacional. *Vid.* ONU, *Acuerdo en el marco de la Convención sobre el Derecho del Mar relativo a la conservación y uso sostenible de la diversidad biológica marina de las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional* (Acuerdo BBNJ), de 19 de junio de 2023 (BOE núm. 1962, de 19 de julio de 2024).
12. Aunque en un principio dicha Organización fue denominada Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), en el año 1975, se cambió la denominación original por la actual, esto es, Organización Marítima Internacional (OMI), siendo la denominación actual la vigente desde el 22 de mayo de 1982. *Vid.* OMI, *Enmiendas al Convenio Constitutivo de la OCMI*, Resolución A.358 (IX) de 14 de noviembre de 1975 y del mismo Organismo, *Corrección de la Resolución de la Asamblea*, Resolución A.371 (X) de 9 de noviembre de 1977.
13. OMI, *Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional*, hecho en Ginebra el 6 de marzo de 1948 (BOE núm. 59, de 10 de marzo de 1989), artículo 63.
14. Al respecto, *vid.* página web de la Organización Marítima Internacional. Disponible en el siguiente enlace: <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>.

Unidas en el año 1948 —si bien sus actividades no se iniciaron hasta el 17 de marzo de 1958¹⁵—, alentada por el crecimiento del comercio marítimo internacional y la necesidad de uniformizar las reglas concernientes a la navegación marítima internacional a través de un organismo internacional permanente que promoviera la seguridad marítima de forma eficaz¹⁶. Las labores de esta Organización se centran, principalmente, en la regulación de aspectos técnicos de toda índole relacionados con el tráfico marítimo internacional, lo que incluye cuestiones relacionadas con la seguridad marítima y la eficiencia en la navegación; con la prevención y control de la contaminación en la mar ocasionada por los buques; con el examen de las cuestiones jurídicas conexas y la aplicación efectiva de sus instrumentos normativos e igualmente, con la prevención de las prácticas discriminatorias entre las empresas que participan en dicho sector¹⁷. Para llevar a cabo las funciones encomendadas¹⁸, cuenta con diferentes órganos: la Asamblea, constituida por todos los miembros¹⁹; el Consejo, integrado por cincuenta y dos miembros elegidos por la Asamblea²⁰, y una serie de Comités entre los que des-

Igualmente, G. BABER, *The United Nations System: A Synopsis*, Cambridge Scholars Publishing, 2019, pp. 27-28.

15. V. DE OLIVEIRA MAZZUOLI, *Derecho Internacional Público contemporáneo*, Bosch, 2017, p. 618.
16. Sobre los antecedentes históricos de la OMI, *vid.*, L. H. PEREIRA DA FONSECA, *Organização Marítima Internacional (IMO). Visão Política de um Organismo Especializado das Nações Unidas*, 1989, pp. 23-37.
17. *Vid.*, artículo 1 del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional. Específicamente, el Plan Estratégico de la OMI para el periodo 2018-2023 incluye las siguientes orientaciones estratégicas: (i) mejorar la aplicación de los instrumentos normativos; (ii) integrar las tecnologías nuevas y avanzadas en el marco normativo; (iii) responder al cambio climático; (iv) participar en la gobernanza de los océanos; (v) mejorar la facilitación y la seguridad del comercio internacional a escala mundial; (vi) abordar el elemento humano; (vii) garantizar la eficacia normativa y (viii) garantizar la eficacia de la organización. *Vid.*, OMI, *Revised strategic plan for the Organization for the six-year period 2018 to 2023*, Resolución A.1149(32), adoptada el 15 de diciembre de 2021. Puede consultarse en: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/strategy/Documents/A%2032-Res.1149.pdf>
18. Cabe señalar que, en un principio, el artículo 2 del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional calificaba las funciones de dicha organización como “consultivas y de asesoramiento”. Sin embargo, a través de las enmiendas aprobadas por la Asamblea General de la OMI (*vid.*, OMI, *Enmiendas al Convenio Constitutivo de la OCMI*, Resolución A.358(IX), *cit.*), dicho artículo se suprimió a partir del 10 de noviembre de 1984, siendo en la actualidad sus funciones más amplias. El instrumento de ratificación de España puede consultarse en el BOE núm. 255, de 24 de octubre de 1984.
19. Artículos 12 a 15 del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional.
20. *Ibidem*, artículos 16 a 26. El 8 de diciembre de 2021, durante la 32.ª Sesión de la Asamblea de la OMI, fue adoptada la Resolución A.1152(32), en virtud de la cual se efectuaron

taca el Comité de Seguridad Marítima²¹, en tanto que Comité encargado de examinar todas las cuestiones relacionadas con la dotación desde el punto de vista de la seguridad²².

De entre todos los instrumentos emanados de la OMI, cabe destacar tres convenios que constituyen los pilares del transporte marítimo internacional. Estos son el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (Convenio SOLAS²³); el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 (Convenio MARPOL²⁴) y el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la Gente de Mar de 1978 (Convenio STCW²⁵). Dichos Convenios se han erigido como tal dado que regulan e incorporan a los ordenamientos jurídicos de los Estados parte cuestiones relacionadas con tres aspectos clave del transporte marítimo internacional, a saber, aquellas cuestiones relacionadas con la seguridad marítima de los buques y embarcaciones mercantes; las relativas a la prevención de la contaminación marítima operacional o derivada de su navegación y, finalmente, todas las cuestiones relacionadas con la formación de la gente de mar. Aunque es evidente que estas normas no son las únicas que regulan las

ciertas enmiendas a fin de aumentar el número de miembros del Consejo de cuarenta a cincuenta y dos para reflejar así el aumento de miembros participantes en la OMI en las últimas décadas, ampliándose —asimismo— el mandato de sus miembros, el quórum del Consejo e incrementándose el número de puestos en cada uno de las categorías previstas en el artículo 17 —Estados con mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales y con mayores intereses en el comercio internacional y Estados no elegidos—. *Vid.*, OMI, *Amendments to the Convention on the International Maritime Organization*, Resolution A.1152(32), 28 de enero de 2022. Disponible en: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1152\(32\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1152(32).pdf)

21. Se establece, asimismo, un Comité Jurídico (artículos 32 a 36); un Comité de Protección del Medio Marino (artículos 37 a 41); un Comité de Cooperación Técnica (artículos 42 a 46) y un Comité de Facilitación (artículos 47 a 51).
22. Igualmente, resulta de su competencia examinar las cuestiones relacionadas con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques; reglas destinadas a prevenir el abordaje de buques; manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones relativas a la seguridad marítima; información hidrográfica, diarios y registros de navegación; investigación de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas y, en general, todas aquellas cuestiones que afecten a la seguridad marítima. *Vid.*, artículos 27 a 31 del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional.
23. Ratificado por España el 16 de agosto de 1978, BOE núm. 144 a 146, de 16 a 18 de junio de 1980.
24. El Instrumento de ratificación del Estado español es de 22 de junio de 1984, BOE núm. 249 y núm. 250, de 17 y 18 de octubre de 1984.
25. Instrumento de adhesión, de 11 de octubre de 1980 de España, BOE núm. 267 de 7 de noviembre de 1984.

citadas materias, sino que se complementan a través de un profuso conjunto de disposiciones²⁶, estos tres convenios —con las distintas enmiendas que, periódicamente, son acordadas y publicadas²⁷— han constituido, hasta prácticamente la adopción del Convenio refundido sobre trabajo marítimo, 2006, de la OIT (MLC 2006, por sus siglas en inglés), los textos fundamentales sobre los que se construye el andamiaje jurídico vigente en la materia.

1.2. CONCEPTO DE BUQUE

El buque constituye el elemento central sobre el que se desenvuelve la regulación jurídica en los espacios marítimos. Dentro de dichos espacios, los buques son considerados por las normas de Derecho Marítimo Internacional que disponen y regulan su estatuto jurídico²⁸ como una unidad o cosa mueble compuesta²⁹. Desde una perspectiva jurídico-laboral, el buque

26. A título de ejemplo, las disposiciones en materia de seguridad del Convenio SOLAS se complementan con las del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación de 1993 (Código IGS o Código ISM, por sus siglas en inglés), así como a través de las disposiciones del Convenio por el que se aprueba el Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Convenio de Londres) de 1972. En materia de prevención de la contaminación en el mar, las disposiciones del Convenio MARPOL se complementan con las del Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen o puedan causar una Contaminación por Hidrocarburos de 1969, destinado a regular las medidas para prevenir, atenuar o eliminar los peligros derivados de la contaminación o amenaza de contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos como consecuencia de un accidente en el mar o bien, con las del Convenio sobre gestión y control de aguas de lastre y sedimentos de los buques de 2004 (Convenio BWM), cuya finalidad es prevenir la propagación de organismos acuáticos o agentes patógenos potencialmente perjudiciales que se encuentran presentes en el agua de lastre, entre otros instrumentos.

27. Entre otras, *vid.* Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL adoptadas en Londres el 20 de noviembre de 2020 mediante Resolución MEPC.324 (75) (BOE núm. 149, de 23 de junio de 2022); Enmiendas a la Parte A del Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978 (Código de Formación), adoptadas en Londres el 13 de mayo de 2021 mediante Resolución MSC.487(103) y Resolución MSC.186 (103) (BOE núm. 17, de 20 de enero de 2023) o las Enmiendas al Convenio SOLAS, adoptadas en Londres el 28 de abril de 2022 mediante Resolución MSC.496 (105) (BOE núm. 66, de 14 de marzo de 2024).

28. Sobre el estatuto jurídico del buque con carácter general, *vid.* J. L. PULIDO BEGINES, *Instituciones de Derecho de la navegación marítima*, Tecnos, 2009, pp. 171-220.

29. Al respecto, cabe citar al profesor José Luis GABALDÓN GARCÍA quien, a propósito de los privilegios marítimos, describe la doctrina general en virtud de la cual el buque se considera una cosa compuesta, esto es, un todo, de manera que la misma suerte jurídica y económica deben correr las partes integrantes del buque —el casco, los mamparos, la cubierta, el timón o la hélice, entre otras— que forman la unidad de destino económico que es el buque y permanecen inalteradas aun cuando algunas o

constituye el lugar en el que se desarrollan las relaciones laborales marítimas y, en consecuencia, el trabajo de la gente de mar se desenvuelve en un espacio de trabajo ciertamente singular y característico que no responde a un espacio territorial determinado³⁰.

Desde un punto de vista técnico, la noción de buque suele identificarse — con carácter general — con toda aquella estructura idónea para el transporte en aguas navegables³¹. Si bien ello es así, desde una perspectiva jurídica, debe destacarse la ausencia de una definición unívoca de dicho concepto. Aunque pueda resultar sorprendente, lo cierto es que ninguna norma internacional o supranacional define de manera general el elemento fundamental del Derecho Marítimo y el objeto central de su regulación³². No obstante lo anterior, existen una pluralidad de definiciones parciales, sectoriales o específicas del concepto de buque en diferentes tratados internacionales, los cuales definen esta noción en función de la temática que tratan, esto es, a sus propios efectos. Así, el artículo 2.4 del Convenio MARPOL entiende por buque “todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes”. Este concepto es prácticamente idéntico al incluido en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990³³ y en el Convenio de Nairobi de remoción de restos de naufragios de

todas de sus partes integrantes sean sucesivamente sustituidas, y las llamadas pertenencias —tales como aparejos, pertrechos o máquinas, entre otras— que corresponden con aquellas cosas que constituyen en sí mismas objeto de derecho pero que están destinadas a servir la finalidad económica del buque en el que se hallan en una relación situacional adecuada al destino de dependencia económica. *Vid.* J. L. GABALDÓN GARCÍA, “Caracterización y régimen de los privilegios sobre el buque”, *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. XII, 1995, p. 206-207 y nota al pie 47.

30. X. M. CARRIL VÁZQUEZ y O. FOTINOPOULOU BASURKO, “Breves consideraciones sobre el impacto de los avances tecnológicos aplicables al buque desde una perspectiva iuslaboralista” en VV. AA., *El derecho marítimo, las nuevas tecnologías y los retos del progreso*, Thomson Reuters Aranzadi, 2021, p. 226.
31. H. E. ANDERSON, “The Nationality of Ships and Flags of Convenience”, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 21, núm. 1, 1996, p. 140, nota al pie 1.
32. Entre las circunstancias o factores que dificultan la elaboración de una definición general de este concepto, se encuentra la voluntad de evitar posibles interferencias de un concepto jurídico-internacional único con las definiciones contenidas en las legislaciones internas de los Estados de pabellón. A. M. MAESTRO CORTIZAS, *La nacionalidad de los buques y los pabellones de conveniencia*, Thomson Reuters Aranzadi, 2022, pp. 30-31 y nota al pie 3.
33. El artículo 2.3 del citado Convenio define la noción de buque como toda nave que opere en el medio marino, del tipo que sea, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes de cualquier tipo.

2007³⁴, e igualmente, muy similar al incluido en el Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques de 2001, que extiende el concepto a las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y a las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (FPAD)³⁵. Por otro lado, el Convenio por el que se aprueba el Reglamento internacional para prevenir los abordajes (Convenio de Londres) de 1972 y el Convenio para la represión de actos ilícitos para la seguridad de la navegación marítima de 1988 definen los buques como “toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento, las naves de vuelo rasante y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua³⁶”. En términos muy similares a los anteriores, puede encontrarse la definición contenida en el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989³⁷. Estas definiciones constituyen tan solo una pequeña muestra de la pluralidad de definiciones existentes de este mismo concepto en los diferentes instrumentos internacionales, pudiendo observarse que el concepto utilizado va a depender del propósito de cada texto convencional siendo, en consecuencia, la acepción utilizada de buque más o menos amplia según el caso particular.

Más allá de los ámbitos descritos, cabe analizar el concepto de buque en los dos ámbitos o sectores particulares en los que se centra este estudio, cuales son, el del trabajo marítimo y el del transporte marítimo. En lo que respecta al ámbito del trabajo marítimo, el régimen jurídico del trabajo a bordo de buques circunda en torno al concepto de buque lo que supone que las cuestiones laborales también circunden en torno a este concepto. A los efectos del instrumento fundamental en materia de trabajo marítimo —esto es, del MLC 2006—, se entiende por buque toda aquella embar-

34. El artículo 1.2 de este Convenio establece la siguiente definición de buque: todo tipo de embarcaciones de navegación marítima, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas flotantes, salvo cuando tales plataformas estén emplazadas y dedicadas a la exploración, explotación o producción de recursos minerales del fondo marino.

35. El artículo 2.9 del Convenio define al buque como toda nave, del tipo que sea, que opere en el medio marino, incluidos los hidroalas, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes, las plataformas fijas o flotantes, las unidades flotantes de almacenamiento (UFA) y las unidades flotantes de producción, almacenamiento y descarga (unidades FPAD). En términos similares a esta definición, véase la del artículo 1.12 del Convenio Internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques de 13 de febrero de 2004.

36. *Vid.* Regla 3 del Convenio de Londres y artículo 1 del Convenio para la represión de actos ilícitos para la seguridad de la navegación marítima.

37. En su artículo 1.b), se define el buque como toda nave o embarcación, o toda estructura apta para la navegación.

cación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas³⁸ o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias. Esta definición —que sigue en términos generales lo dispuesto en otros convenios de la OIT sobre trabajo marítimo³⁹— se completa con lo dispuesto en el artículo II apartado 4, que especifica que los buques —de propiedad pública o privada— deben dedicarse habitualmente a actividades comerciales, excluyéndose de su ámbito de aplicación los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares⁴⁰; los buques de guerra y las unidades auxiliares navales. Igualmente, se excepcionan ciertos buques en razón de sus características o de su diseño estructural⁴¹, así como en función del tráfico al que estén destinados⁴².

38. El término “aguas abrigadas” —cuya utilización no consta en ningún otro instrumento internacional ni de Naciones Unidas, ni de la OMI, y respecto del cual existen definiciones nacionales dispares— suscitó dudas al Grupo de los Trabajadores en el seno de la OIT, quien solicitó a la Oficina Internacional del Trabajo que transmitiera su criterio al respecto. En fecha 7 de julio de 2011, la Oficina se pronunció al respecto a través de una Carta remitida a todos los Estados miembros. Sin ofrecer una definición unívoca de este concepto, se establece que serán los Estados miembros quienes determinen los parámetros de “aguas abrigadas”. A este respecto, deberán asegurar la aplicación de las disposiciones del MLC 2006 a todos los marinos y, en caso de duda, deberán adoptar una determinación favorable a la protección de éstos. *Vid.*, OIT, *Carta remitida por la Oficina Internacional del Trabajo sobre el término “aguas abrigadas”*, ACD 5-186-1, de 7 de julio de 2011. Disponible en: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_360589.pdf
39. Al respecto, *vid.*, la definición de buque contenida en el artículo 1.1 del Convenio núm. 22; del Convenio núm. 92; del Convenio núm. 68; del Convenio núm. 147; artículo 1.2 del Convenio núm. 8.
40. Dadas las especificidades de este sector —puestas de manifiesto en los trabajos preparatorios de este Convenio desarrollados en la 96.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada el 14 de junio de 2007—, se aprobó el Convenio núm. 188 sobre el trabajo en la pesca, que tiene por objeto garantizar que los trabajadores del sector pesquero gocen de condiciones decentes de trabajo a bordo, teniendo en cuenta las necesidades y particularidades propias de este sector.
41. En relación con esta excepción, el Convenio excluye expresamente las embarcaciones de construcción tradicional —como los *dhow*s y los juncos—. Asimismo, el MLC 2006 prevé la posibilidad de que un Estado parte, en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, excluya de su ámbito de aplicación a los buques con un arqueo bruto inferior a 200 toneladas que no efectúen viajes internacionales. Sobre las diferentes excepciones, *vid.* O. FOTINOPOULOU BASURKO, *Aspectos generales del Convenio Refundido sobre el Trabajo Marítimo 2006*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2006, p. 40.
42. La exclusión atinente a los buques dedicados a la navegación local, de cabotaje y los servicios costeros fue ampliamente discutida durante los debates que tuvieron lugar con carácter previo a la adopción del texto definitivo del MLC 2006. Al respecto, *vid.*

Por su parte, en el ámbito del transporte marítimo, el concepto de buque más relevante puede considerarse el contenido en el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado en 1986. Este Convenio, que aún no ha entrado en vigor, establece determinadas normas internacionales en relación con la inscripción de buques en un registro nacional —incluidas referencias a la relación auténtica, la propiedad, la gestión, la matriculación, la responsabilidad y la función del Estado de abanderamiento—. A los efectos del mismo, se entiende por buque “cualquier embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima que se utiliza en el comercio marítimo internacional para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos, con excepción de las embarcaciones de menos de 500 toneladas de registro bruto”. Esta definición de buque en materia registral solo podrá ser considerada como una referencia, dada la falta de vigencia del tratado que la contiene. Del análisis de estas definiciones se puede inferir, como afirma MAESTRO CORTIZAS, que cuanto más general sea la temática regulada por el convenio internacional, más general será también la definición de buque que contenga, habiéndose abierto ésta a otro tipo de artefactos flotantes⁴³. Sin perjuicio del citado aperturismo, lo cierto es que, desde la perspectiva de la regulación de las condiciones laborales de quienes prestan servicios a bordo de buques dedicados a la actividad comercial, la noción de buque —tal y como se ha adelantado— es la que, con carácter general y a los efectos registrales, se ha venido sosteniendo en la normativa internacional más clásica. En otras palabras, lo que ha interesado y sigue interesando desde la perspectiva jurídico-laboral es el sometimiento de las relaciones laborales al ordenamiento jurídico-laboral designado por la bandera del buque, de ahí la “fortaleza” tradicional —hoy en progresivo desuso— de la atribución de una nacionalidad al buque con la finalidad de que el Estado que la concede ejerza su soberanía y/o su jurisdicción sobre los aspectos técnicos, administrativos y, en lo que aquí conviene subrayar, sociales a bordo.

OIT, *Cuestiones pendientes relativas al proyecto de convenio refundido sobre trabajo marítimo*, 2006, Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, PTMC/2005/1, 2005, pp. 2-8. La solución finalmente adoptada sobre este particular ofrece un cierto grado de flexibilidad, puesto que permite excluir a una o varias categorías de buques por parte de la autoridad competente de cada Estado miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas. *Vid.*, artículo II párrafo 6.

43. A. M. MAESTRO CORTIZAS, *La nacionalidad de los buques y los pabellones de conveniencia*, *op. cit.*, p. 33. Tal es así, que ni siquiera es necesario que la cosa posea apariencia o forma externa de buque. *Vid.* J. L. PULIDO BEGINES, *Instituciones de Derecho de la navegación marítima*, *op. cit.*, p. 178.

1.3. LA NACIONALIDAD DEL BUQUE

La nacionalidad del buque es una cuestión fundamental de su estatuto jurídico a escala internacional. Y es que, como premisa para mantener el orden en alta mar, todos los buques deben tener una nacionalidad, de forma tal que se pueda garantizar su sujeción al régimen jurídico del Estado que les concede su pabellón⁴⁴. El derecho de los Estados a conceder su nacionalidad a los buques es una consecuencia directa de su soberanía —en tanto que Estado-nación⁴⁵— y de la libertad de navegación o el principio de libre uso de la alta mar del que gozan⁴⁶.

La institución de la nacionalidad es propia del Derecho Internacional y su utilización tradicional ha venido referida a la vinculación de las personas físicas y jurídicas con un determinado Estado. Posteriormente, y por analogía con respecto a esta regulación, el concepto se extendió a la relación entre los buques y los Estados a través del pabellón, debido al carácter eminentemente internacional de las actividades marítimas⁴⁷. Sin embargo, existe una

44. H. E. ANDERSON, “The Nationality of Ships and Flags of Convenience”, *op. cit.*, p. 141. Como contrapartida de este derecho, se deriva la prerrogativa de estos Estados de ejercer determinados derechos e imponer determinados deberes a los buques que naveguen bajo su pabellón. *Vid.* C. F. LLINÁS NEGRET, “Pretending to be Liberian and Panamanian; Flags of Convenience and the Weakening of the Nation State on the High Seas”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 47, núm. 1, 2016, p. 3.

45. Ahora bien, como subraya John N. K. MANSELL, existe una notable diferencia entre los Estados-nación (“nation States”) y los Estados del pabellón (“flag States”), puesto que estos últimos no se ajustan a la definición de “Estado” como sujeto de Derecho Internacional, en tanto que no reúnen —en muchos casos— los requisitos necesarios a tal fin (población permanente, un territorio determinado, un gobierno y la capacidad para entablar relaciones con otros Estados). El autor entiende que ello podría deberse al carácter legal de un Estado de abanderamiento, dado su estatus dependiente de otro Estado y a su relación legal con ese Estado matriz [“This could be due to the legal character of a flag State due to its dependent status with another State, and its legal relationship with that parent State”]. El ejemplo de Taiwán sirve para ilustrar esta situación, puesto que, si bien no es reconocido como Estado-nación por la comunidad internacional, tiene la capacidad de convertirse en Estado de abanderamiento y ejercer soberanía sobre los buques a los que ha concedido su nacionalidad. *Vid.* J. N. K. MANSELL, *Flag State Responsibility. Historical Development and Contemporary Issues*, *op. cit.*, pp. 19-20.

46. Como afirma Gilbert GIDEL, se trata, por tanto, de un elemento de control que constituye el corolario de las libertades reconocidas en alta mar. *Vid.* G. GIDEL, *Le droit international public de la mer: Le temps de paix*, Tomo I, Topos, 1981, pp. 73-74.

47. G. M. GAUCI y K. AQUILINA, “The Legal Fiction of a Genuine Link as a Requirement for the Grant of Nationality to ships and humans — The Triumph of Formality over Substance?”, *International and Comparative Law Review*, Vol. 17, núm. 1, 2017, p. 172-175. Disponible en: <https://doi.org/10.2478/iclr-2018-0007>; A. M. MAESTRO CORTIZAS, *La nacionalidad de los buques y los pabellones de conveniencia*, *op. cit.*, pp. 48-56.

diferencia significativa en este aspecto, dado que, en el caso de los buques, la nacionalidad no se atribuye a una persona jurídica sino a un bien u objeto móvil⁴⁸. La atribución de una determinada nacionalidad a un buque se basa, por tanto, en una ficción jurídica cuya finalidad reside, principalmente, en garantizar el orden público en un determinado espacio internacional, como es la alta mar⁴⁹. A través de la atribución de su nacionalidad o pabellón, el Estado adquirirá un conjunto de derechos y obligaciones internacionales en relación con los buques que enarbolan su pabellón⁵⁰. Por un lado, en tanto que garante del correcto uso de la libertad de los mares, el otorgamiento del pabellón por un Estado implica que el estatuto jurídico del buque quedará sometido al Derecho y a la jurisdicción del Estado del pabellón, esto es, que dicho Estado asume una serie de obligaciones de control y responsabilidades en materia de vigilancia frente a la comunidad internacional. Asimismo y, por otro lado, el Estado del pabellón otorgará una protección a sus buques en caso de agresión. Ello conlleva que —en principio— los buques solo puedan navegar bajo el pabellón de un único Estado y que no puedan cambiar de pabellón durante el curso de un viaje o una escala, salvo que se produzca el oportuno cambio de registro o transferencia efectiva de la propiedad, sin perjuicio de la existencia de alguna que otra manifestación que permita disfrutar de un doble registro temporalmente y, en consecuencia, de nacionalidades sucesivas a los buques⁵¹.

48. T. APREA, *Bandiere Ombra*, La Via Lattea, 1985, pp. 21-26.

49. En este sentido, se ha afirmado que, mientras no exista una autoridad internacional que vele por que aquellos que atraviesan dicho espacio internacional respeten la ley, serán los Estados los que tendrán que desempeñar esta tarea. Es justamente este propósito el que diferencia la institución de la nacionalidad de los buques de aquella de las personas físicas y jurídicas. En este sentido, afirma Herman MEYERS que la institución jurídica de la nacionalidad de las personas físicas y jurídicas está destinada a su protección frente a una autoridad soberana en caso de que esa autoridad establecida invada los derechos de los extranjeros protegidos por el Derecho Internacional. Sobre la nacionalidad de los buques, *vid.* H. MEYERS, *The Nationality of Ships*, Martinus Nijhoff, 1967, p. 26; N. ALOUPI, *La nationalité des véhicules en Droit international public*, Pedone, 2020.

50. A. M. MAESTRO CORTIZAS, *La nacionalidad de los buques y los pabellones de conveniencia*, *op. cit.*, p. 48.

51. El artículo 92.1 CNUDMAR reconoce el principio de nacionalidad única al establecer que “El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad”. Si bien la CNUDMAR consagra el principio de exclusividad del pabellón y, por tanto, prohíbe la navegación bajo doble pabellón, la práctica del “*bareboat charter ship registration*” o “registro a casco desnudo” permite gozar de un registro dual o paralelo con carácter temporal. En efecto, a través de esta práctica, un buque puede enarbolar el pabellón de otro Estado diferente de aquel en el que se encuentra inmatriculado o registrado (nacionalidad de

En este contexto, debe señalarse que el Derecho Marítimo Internacional, plasmado en el artículo 91 CNUDMAR⁵², reconoce la soberanía de los Estados para establecer los requisitos que estimen necesarios para conceder su nacionalidad⁵³. Por ende, la atribución de nacionalidad a los buques por parte de un Estado es una cuestión que goza de un amplio margen de discrecionalidad, de tal forma que cada Estado puede establecer en su legislación los requisitos o condiciones que estime convenientes para que un buque pueda enarbolar su pabellón y sea inscrito en su registro nacional⁵⁴.

origen) y ello, durante el periodo de tiempo que dure el contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo (siendo normalmente utilizado a tal fin el modelo BARECON 2017 desarrollado por el BIMCO). Aunque la nacionalidad de origen queda en suspenso durante la duración del contrato, lo cierto es que —en puridad— el buque está matriculado en dos registros de forma paralela. Ahora bien, en opinión de Niki ALOUPI, existe una diferencia importante entre este fenómeno y el de los pabellones de conveniencia: “Dans le cas de la libre immatriculation, c’est la nationalité de l’État qui est attribuée sans aucune condition réelle, dans le cas de l’affrètement coque nue, il s’agit uniquement du droit de battre le pavillon”. Sobre el *bareboat charter registration in extenso*, *vid.* ADEMUNI-ODEKE, *Bareboat and Charter (ship) Registration*, Martinus Nijhoff Publishers, 1998; B. POURMOTAMED, *Parallel Registration of Ships*, Master thesis for the Master of Law, Universidad de Gotemburgo, 2008, pp. 33-44; N. ALOUPI, *La nationalité des véhicules en Droit international public*, *op. cit.*, pp. 85-106.

52. En concreto, el artículo 91.1 afirma que “Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón”. Este artículo codifica un principio del Derecho Internacional que fue afirmado por primera vez en 1905, en el laudo dictado por la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya en el asunto *Muscat Dhows*. En concreto, el Tribunal dictaminó que cada Estado soberano era libre de decidir a quién concedía el derecho a enarbolar su bandera y de prescribir las normas que regían tales concesiones (“generally speaking it belongs to every Sovereign to decide to whom he will accord the right to fly his flag and to prescribe the rules governing such grants”). CORTE PERMANENTE DE ARBITRAJE, *Muscat Dhows (France vs. Great Britain)*, Laudo de 8 de agosto de 1905. Disponible en el siguiente enlace: <https://pcacases.com/web/sendAttach/712>. Asimismo, puede encontrarse una perspectiva histórica de las circunstancias que dan lugar a dicho pronunciamiento en R. CARLISLE, “The Muscat Dhows Case in Historical Perspective”, *The Northern Mariner*, Vol. XXIV, núm. 1, 2014, pp. 23-40.
53. Al buque se le otorga un pabellón gracias al cual adquiere la nacionalidad del Estado cuya bandera enarbola, así como una serie de elementos que tienden a su identificación, en particular, un nombre, un número y un domicilio. *Vid.* J. L. PULIDO BEGINES, *Instituciones de Derecho de la navegación marítima*, *op. cit.*, p. 200.
54. Algunos autores entienden que este principio refleja una obligación consuetudinaria de los Estados de tener que atribuir su nacionalidad a los buques que cumplen los requisitos exigidos, en igualdad de condiciones, no pudiendo negar este reconocimiento ni ampararse en esa circunstancia frente a otros Estados para no cumplir con los deberes impuestos por el Derecho Internacional a los Estados del pabellón. Al respecto, *vid.* M. I. MARTÍNEZ JIMÉNEZ, “Abanderamiento y nacionalidad del buque” en VV.

Como es factible deducir de lo hasta ahora señalado, la institución de la nacionalidad de los buques se basa en un procedimiento administrativo de registro, abanderamiento o inmatriculación⁵⁵. Si bien no existe una definición unívoca de registro de buques en Derecho Internacional⁵⁶, resulta pacífico que los buques son bienes susceptibles de identificación registral a través de la inscripción de los mismos —y de ciertos hechos, actos o negocios relevantes que les afecten— en los correspondientes registros creados a estos efectos en los ordenamientos jurídicos⁵⁷. Este sistema especial de publicidad, en el que también reposa el estatuto jurídico del buque, encuentra su justificación en dos tipos de causas⁵⁸: unas de Derecho público, que corresponden a intereses geoestratégicos y de orden público del Estado, esto es, a su propio

AA., *Estudios de Derecho marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, Bosch, 2000, p. 206. Igualmente, M. P. DOMÍNGUEZ CABRERA, *El registro de buques y otros vehículos de la navegación. Ley 14/2012, de 24 de julio, de Navegación Marítima*, Tirant lo Blanch, 2015, pp. 108-109.

55. Esta institución no es novedosa, puesto que se ha evidenciado la existencia de la figura del registro de buques en la Roma Imperial y en la Edad Media. Posteriormente, en el siglo XVII, se creó un registro de buques en Inglaterra y a finales del siglo XVIII la mayor parte de los Estados marítimos contaban con algún tipo de registro de buques. *Vid.* H. E. ANDERSON, “The Nationality of Ships and Flags of Convenience”, *op. cit.*, p. 144 y notas al pie 35 a 38; J. N. K. MANSELL, *Flag State Responsibility. Historical Development and Contemporary Issues*, *op. cit.*, pp. 25-27.
56. A excepción de lo dispuesto en el artículo 2 del Convenio de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques que, si bien aún no está en vigor, define el registro de buques como “el registro oficial o registros oficiales en que constan los datos mencionados en el artículo 11 del presente Convenio”, esto es, entre otras indicaciones debe constar el nombre del buque, el lugar de inscripción en el registro o puerto de matrícula y el número o la marca oficial de identificación del buque; el indicativo de llamada internacional del buque si lo tuviera; el nombre de los constructores, así como el lugar y año de construcción de buque; la descripción de sus principales características técnicas; el nombre, dirección y nacionalidad del propietario o propietarios del buque, salvo que conste en otro documento público fácilmente accesible al Registrador del Estado del pabellón; la fecha de cancelación o de suspensión de la inscripción anterior del buque; el nombre, dirección y nacionalidad del arrendatario a casco desnudo, si la legislación nacional permite tal inscripción y la relación de cualquier crédito hipotecario u otros gravámenes análogos que pesen sobre el buque conforme a lo dispuesto en la legislación nacional.
57. Se ha llegado a afirmar que la inscripción es, en sí misma, un elemento constitutivo de la propia noción jurídica de buque, de forma que un buque no registrado no es en realidad un buque. Sin embargo, esta afirmación no es cierta en ordenamientos jurídicos como el español, en los que la inscripción registral es meramente declarativa. *Vid.* J. L. PULIDO BEGINES, *Instituciones de Derecho de la navegación marítima*, *op. cit.*, p. 187.
58. J. L. PULIDO BEGINES, *Instituciones de Derecho de la navegación marítima*, *op. cit.*, p. 188. Igualmente, un examen de dichas razones desde la perspectiva del Derecho interno

interés por conocer y controlar la flota que enarbola su pabellón por motivos geoestratégicos, pero también con el fin de salvaguardar la seguridad en la navegación marítima. El interés por un sistema registral que permita la identificación del pabellón de los buques y de sus titulares es, además, compartido por la comunidad internacional, tal y como se desprende de lo previsto en el artículo 94.2 CNUDMAR⁵⁹. Otros intereses que dan lugar a la instauración de un registro de buques tienen que ver con el ámbito del Derecho privado, y están relacionados con la facilidad de acceso a datos relevantes sobre el buque —tales como la identidad del propietario o las cargas que lo gravan— que proporciona el sistema registral de buques a los particulares, lo que fomenta el tráfico jurídico e infunde confianza en el mercado.

Tradicionalmente, la atribución de la nacionalidad ha sido una cuestión medianamente pacífica, puesto que todos los factores de explotación del buque convergían o se vinculaban a un único Estado⁶⁰. El principio de soberanía de los Estados en la determinación de aquellos requisitos que considere más oportunos para determinar qué buques pueden inscribirse en su registro y enarbolar así su pabellón es incontestable⁶¹. Dicha libertad absoluta de

sueco puede encontrarse en B. POURMOTAMED, *Parallel Registration of Ships*, *op. cit.*, pp. 25-32.

59. El requisito de registro de los buques se codificó por primera vez en el Derecho Internacional a través del artículo 5 del Convenio de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958, habiendo sido mantenidas las condiciones exigidas a tal fin en la CNUDMAR. En particular, el artículo 94.2 CNUDMAR dispone que todo Estado “Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón”, lo que le permitirá tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta a cuestiones —entre otras de las especificadas en el artículo 94.3 CNUDMAR— tales como la dotación de los buques o las condiciones de navegabilidad de los mismos.
60. Hasta la aparición de los pabellones de conveniencia, en el transporte marítimo regía un sistema de banderas nacionales en el que participaban buques provenientes —principalmente— de países con una histórica tradición marítima (como España, Francia, Grecia, Reino Unido o Estados Unidos, entre otros), que eran propiedad de armadores nacionales y estaban tripulados por nacionales del mismo Estado. Tanto el pabellón del buque como todos los factores de explotación del mismo se vinculaban, por tanto, a un mismo y único Estado. En términos similares se afirma por C. F. LLINÁS NEGRET, “Pretending to be Liberian and Panamanian; Flags of Convenience and the Weakening of the Nation State on the High Seas”, *op. cit.*, p. 4.
61. Vid. N. ALOUPI, *La nationalité des véhicules en Droit international public*, *op. cit.*, p. 40 y A. M. MAESTRO CORTIZAS, *La nacionalidad de los buques y los pabellones de conveniencia*, *op. cit.*, p. 73, quienes citan a su vez la Resolución del Instituto de Derecho Internacional preparada por M.T.M.C. ASSER y Lord REAY durante la sesión de Venecia de 1896, “Règles relatives à l’usage du pavillon national pour les navires de commerce”,

los Estados fue codificada en el artículo 5 del Convenio de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958, estableciendo al efecto que: “Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera”. Sin embargo, esta libertad *de iure* dio lugar a la paulatina aparición de grandes diferencias materiales entre los diferentes regímenes de registro del mundo y con ello, a la libertad de *facto* de los armadores de elegir el pabellón de su preferencia⁶². La progresiva desvinculación del buque a un único Estado ha tenido por consecuencia que la soberanía de cada Estado para otorgar su pabellón no sea absoluta⁶³, sino que se encuentre limitada a la existencia de una “relación auténtica”. En efecto, el artículo 91 CNUDMAR requiere como aspecto adicional para conceder la nacionalidad a un buque la existencia de una “relación auténtica” (denominada “*genuine link*” en la versión inglesa) o vinculación real entre éste y el Estado del pabellón. Dicho aspecto ha dado lugar a abundante literatura jurídica, dada la falta de precisión de qué debe entenderse por relación auténtica ante los múltiples intentos fallidos a lo largo del siglo XX para determinar unos criterios comunes tendentes a su delimitación.

El concepto de “*genuine link*” fue por primera vez enunciado en un instrumento convencional a través del artículo 5 del Convenio de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958 como medio o intento de hacer frente al avance de los registros abiertos mediante la aplicación de la normativa internacional⁶⁴. La inclusión de este requisito vino influenciada por la Sentencia de la Corte Inter-

Annuaire de l'Institut de Droit International, 1896, Vol. III, édition abrégée, session de Venise, pp. 656, 837-862, 949-961, 1069-1071 et édition complète t. XV, p. 51.

62. No solo varían los requisitos impuestos, sino también la supervisión y el control de su cumplimiento, y ello, tal y como afirma John N. K. MANSELL, se ha convertido en un factor relevante para los armadores: “It is the delivery, oversight, and enforcement of these responsibilities that can vary greatly between different types of flag State; some of the factors relevant in the decision of shipowners whether or not to flag out”. *Vid.* J. N. K. MANSELL, *Flag State Responsibility. Historical Development and Contemporary Issues*, *op. cit.*, p. 92. En el mismo sentido, N. ALOUPI, *La nationalité des véhicules en Droit international public*, *op. cit.*, pp. 136-137.
63. En palabras de H. Edwin ANDERSON, “This right is not absolute under international law. [...] there have been attempts to erode this right of registration”. *Vid.* H. E. ANDERSON, “The Nationality of Ships and Flags of Convenience”, *op. cit.*, p. 148.
64. El artículo 5.1 del citado Convenio dispone: “Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque, en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón en los aspectos administrativo, técnico y social”. Al respecto,

nacional de Justicia en el Asunto *Nottebohm* en 1955⁶⁵. En dicha Sentencia la Corte exigía la existencia de una relación auténtica o la efectividad del vínculo de nacionalidad entre una persona física, el Sr. Nottebohm, que solicitaba la protección de sus derechos por el Estado de Liechtenstein y dicho Estado⁶⁶. De este modo, aunque los criterios para otorgar la nacionalidad quedasen a la discreción de cada país, cuando de dichos requisitos se desprendiera que un determinado ordenamiento jurídico no exige la existencia de una relación auténtica como elemento sustancial, dicha nacionalidad no sería oponible. Si bien la traslación o aplicación de dicho criterio a la nacionalidad de los buques —en el sentido de exigir la existencia de un vínculo efectivo entre el pabellón y el Estado de registro— ha sido considerada como un medio pertinente para la lucha contra los pabellones de conveniencia, lo cierto es que dicho criterio no ha contribuido a solucionar este problema de abuso o uso indebido de ciertos pabellones. Ello se debe a que ni el Convenio de Ginebra sobre la Alta Mar ni —posteriormente— la CNUDMAR, ofrecen una definición o unos criterios concretos que permitan determinar qué debe entenderse por *genuine link* a estos efectos⁶⁷, ni tampoco las consecuencias que la ausencia de dicho vínculo conlleva en virtud del Derecho Internacional⁶⁸. Una última tentativa

vid. R. P. CARLISLE, *Sovereignty for sale: The Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*, Naval Institute Press, 1981, p. 155.

65. CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, *Nottebohm Case (Liechtenstein vs. Guatemala)*, segunda fase, Sentencia de 6 de abril de 1955.

66. Sobre este asunto puede leerse el siguiente comentario, *vid.* I. RODRÍGUEZ SANTIBÁÑEZ, “El caso *Nottebohm* (Liechtenstein v. Guatemala). Su interpretación en el siglo XXI”, en M. BECERRA RAMÍREZ (Coord.), *Casos de América Latina ante la Corte Internacional de Justicia. Fronteras, conflictos armados, derechos humanos y medio ambiente*, Instituto de Investigación Jurídicas de la UNAM, 2021, pp. 465-485.

67. Tal y como se desprende de los trabajos preparatorios del Convenio de Ginebra sobre la Alta Mar, Francia e Italia ya propusieron la inclusión de ejemplos de las cuestiones que el Estado debía tener en cuenta a efectos de considerar la existencia de un vínculo real con los buques que enarbolan su pabellón (control administrativo, técnico y social). No obstante, la falta de consenso sobre si el requisito del ejercicio efectivo de la jurisdicción y el control por parte del Estado del pabellón era un elemento indispensable, aunque no necesariamente el único, del vínculo genuino (la opinión de los Estados marítimos tradicionales) o bien, si el requisito era independiente del vínculo genuino (la opinión de los Estados de pabellón de conveniencia) llevó a abandonar dicha redacción y no se llegó a adoptar tampoco en la CNUDMAR. Sobre esta cuestión, *vid.* R. R. CHURCHILL, “The meaning of the ‘genuine link’ requirement in relation to the nationality of ships”, *A Study prepared for the International Transport Workers’ Federation*, 2000, pp. 19-21. Disponible en el siguiente enlace: <https://orca.cardiff.ac.uk/id/eprint/45062/1/itf-oct2000.pdf>.

68. ADEMUNI-ODEKE, *Bareboat and Charter (ship) Registration*, *op. cit.*, 1998, p. 14. Doctrinalmente se entiende por vinculación real el disponer de medios suficientes para garantizar una autoridad suficiente, esto es, que el Estado pueda cumplir con su deber



ESTUDIOS

Acceso online a Biblioteca Digital Legalteca:
consulte página inicial de esta obra

El papel de la acción sindical marítima internacional en la reconstrucción de los derechos laborales de las personas que trabajan a bordo de buques registrados en pabellón abierto y su interacción con los organismos internacionales competentes en materia marítima constituye el núcleo principal de esta obra. Concretamente, se parte de una contextualización general de la situación de la industria marítima, desde sus orígenes hasta hoy, para centrarse fundamentalmente en el rol que ha tenido la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) para la consecución de tal finalidad. En particular, es mérito de este trabajo analizar, por primera vez en la literatura jurídica, las estrategias aplicadas por la ITF para reforzar las normas mínimas de trabajo a través de modelos atípicos de negociación colectiva desarrollados a lo largo de los años. Una parte muy importante del contenido se centra en analizar los convenios colectivos atípicos —primero unilaterales (TCC *Uniform Agreements*) y después negociados (IBF *Collective Agreements*)—, en tanto que instrumentos clave para la consecución de unas condiciones de trabajo mínimas que eleven los estándares contenidos en los instrumentos internacionales aplicables y la retroalimentación con el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 de la OIT. A pesar de que pueda parecer un trabajo sectorial, el modelo de implementación de los resultados de la labor sindical internacional desarrollado en el sector marítimo puede ser calificado como único en el mundo y precursor de otros modelos.

ISBN: 978-84-1085-437-6



EN-02802005



GA-20050100



ARANZADI