

# Brexit: Implicaciones para el transporte marítimo

GABINETE DE ESTUDIOS DE ANAVE

*Han pasado más de 4 años desde que el Reino Unido acordara su salida de la Unión Europea y 11 meses desde que se materializara el pasado 31 de enero de 2020.*

*En ese momento, se abrió un periodo transitorio hasta el 31 de diciembre de 2020, en el que la situación se ha mantenido sin cambios para los ciudadanos, los consumidores, las empresas, los inversores, etc., tanto en la UE como en el Reino Unido. En estos meses, ambas partes debían negociar una «nueva*

*relación», que se ha concretado el pasado 24 de diciembre en un «Acuerdo comercial y de cooperación» que regirá la futura relación entre la Unión Europea y Reino Unido.*

*Este acuerdo, de 1.246 páginas, está estructurado en 7 partes, varios anexos y 3 protocolos. La parte 2 se refiere al comercio, transporte y pesca.*

*A continuación se repasan los principales puntos del acuerdo que afectan al transporte marítimo y otros cambios en el sector consecuencia de esta salida.*

## ANTECEDENTES

El 23 de junio de 2016, tras 47 años de pertenencia, Reino Unido celebró un referéndum en el que sus ciudadanos acordaron, por un escaso margen del 51,9%, su retirada de la Unión Europea (UE). El 29 de marzo de 2017, Reino Unido notificó oficialmente su intención de abandonar la UE abriendo un período de dos años en el que debía negociarse un acuerdo sobre los términos de esta retirada.

Tras intensas negociaciones, en noviembre de 2018 se anunció el texto final del «Acuerdo de retirada», que regularía los derechos de los ciudadanos, las cuestiones financieras y la frontera de Irlanda con Irlanda del Norte, y el esquema que definiría el marco de las relaciones futuras entre la UE y Reino Unido.

El Consejo Europeo del 25 de noviembre de 2019 refrendó este Acuerdo, pero, por la parte británica, fueron necesarias varias prórrogas y su revisión en lo referido al Protocolo de Irlanda del Norte, hasta que finalmente fue ratificado por su Parlamento el 23 de enero de 2020. En menos de 1 semana, ambas partes lo

firmaron y fue aprobado en el Parlamento Europeo y en el Consejo.

A medianoche del 31 de enero de 2020, el Reino Unido abandonó la UE, iniciando un período transitorio que ha finalizado el 31 de diciembre de 2020.

Durante esos 11 meses, el Derecho de la Unión seguía siendo aplicable a Reino Unido aunque, como tercer país, no participaba en la toma de decisiones de la UE ni tenía representación institucional.

En este periodo transitorio, la UE y el Reino Unido debían negociar un nuevo acuerdo que rigiera las relaciones entre ambas partes a partir de 2021. Entre otros asuntos, se debía concretar la relación futura en ámbitos como la pesca, la política exterior, la seguridad y la defensa, el orden público y la cooperación policial y judicial, así como la futura relación comercial.

Finalmente, el 24 de diciembre se alcanzó un «Acuerdo comercial y de cooperación», aunque dadas las fechas, ha sido imposible ratificarlo antes de final de año. Teniendo en cuenta las circunstancias excepcionales, la Comisión ha pro-

puesto aplicar el acuerdo de forma provisional, hasta el 28 de febrero de 2021, mientras se completa el proceso de aprobación formal, que requiere del visto bueno de todos los Estados de la UE y del Parlamento Europeo, que aunque no tiene la posibilidad de proponer enmiendas, si puede rechazarlo en su totalidad. La fecha del 28 de febrero podrá modificarse por consentimiento mutuo de ambas partes.

En el ámbito del transporte, el Acuerdo prevé una conectividad aérea, por carretera, ferroviaria y marítima continua y sostenible, aunque el acceso al mercado será más limitado que el que ofrece el mercado único. Incluye disposiciones para garantizar que la competencia entre los operadores de la UE y el Reino Unido se desarrolle en igualdad de condiciones, de modo que no se socaven los derechos de los pasajeros, los derechos de los trabajadores y la seguridad.

## EL ACUERDO

El acuerdo íntegro puede consultarse en el siguiente enlace: <https://bit.ly/2KzbKel>. En lo referido al transporte marítimo, establece:

- ✦ Libertad de prestación de servicios marítimos internacionales sin distinción por la bandera del buque o nacionalidad del operador. No discriminación en el acceso y uso de los puertos, servicios auxiliares, tasas portuarias, servicios aduaneros, etc.



- ♦ Acceso a la prestación de servicios de practicaje, remolque, suministro de combustible, aprovisionamientos, recogida de residuos, comunicaciones, etc. en las mismas condiciones vigentes para la otra parte.
- ♦ Acceso al reposicionamiento de contenedores vacíos, que no se transporten como mercancía, en tráficos de cabotaje, previa autorización de la autoridad competente cuando así se requiera.
- ♦ Acceso a los servicios *feeder*, sujetos a la autorización de la autoridad competente cuando sea necesario.
- ♦ No establecer reservas de bandera o a los armadores nacionales en el transporte de mercancías internacionales.

### LA NUEVA RELACIÓN COMERCIAL

Aunque se haya cerrado un Acuerdo, la salida del Reino Unido del mercado único europeo y de la unión aduanera y la diferente aplicación del IVA y los impuestos especiales, creará barreras que antes no existían.

A lo largo de 2020, el Gobierno Británico ha publicado varios documentos para ayudar a las empresas a superar estas nuevas barreras comerciales. Entre ellos:

- ♦ El «**Border Operating Model**»: Guía publicada por el Gobierno británico que explica cómo se llevarán a cabo las importaciones y exportaciones de los distintos productos con el Reino Unido tras el periodo transitorio. Este modelo se implantará en 3 etapas: 1 de enero 2021, 1 de abril 2021 y 1 de julio 2021.
- ♦ El «**Manual para transportistas**»: Directrices para empresas de transporte (incluidas navieras) y conductores que muevan mercancías entre Reino Unido y la UE con indicaciones sobre los documentos necesarios, las nuevas normas para gestionar el tráfico en los puertos, los nuevos procesos de control fronterizo y qué documentos presentar en cada etapa del viaje. El acceso al puerto de Dover, en concreto, tiene una normativa específica para vehículos pesados, al igual que el Eurotunnel, que obliga a obtener un «Permiso de acceso a Kent» antes de la llegada, sancionando con multas de 300 libras el incumplimiento.

También la Comisión publicó una **Comunicación analizando los principales cambios que deben tenerse en cuenta en la futura relación con el Reino Unido** en materia de comercio de bienes y servicios, energía, derecho mercantil y civil o propiedad intelectual, entre otros.

En esa Comunicación, además, ha revisado los 102 avisos publicados durante la fase de negociaciones del Acuerdo de retirada, de los que han actualizado 89. Varios de ellos se refieren al transporte marítimo y se pueden consultar en su página web: <https://bit.ly/3hqPOhj>

### IMPLICACIONES PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO

A pesar de que gran parte de la regulación del sector del transporte marítimo proviene de fuentes internacionales, hay numerosos Reglamentos y Directivas europeas en materia laboral, de seguridad, medio ambiente o el libre acceso de los buques de bandera comunitaria a los tráficos de cabotaje de los Estados miembro, que dejarán de aplicarse a Reino Unido. Aspectos como los permisos de trabajo de los marinos o las plataformas *offshore* en el mar del Norte, han sido objeto de debate estos últimos meses en diversos países europeos.

Noruega, por ejemplo, ha firmado un acuerdo bilateral con Reino Unido que les exime durante un periodo de tiempo de determinados trámites aduaneros y aranceles.

A continuación, se resumen algunos de los cambios que las navieras deben tener en cuenta a partir del 1 de enero de 2021. Esta lista no es exhaustiva y se basa, en parte, en los avisos publicados por la Comisión. Destacamos en negrita la normativa relevante que deja de aplicarse en Reino Unido o sufre modificaciones.

#### Tráficos de Cabotaje

En virtud del **Reglamento 3577/1992** sobre la libre prestación de servicios de transporte marítimo dentro de los Estados miembros, algunos países tienen reservados sus tráficos de cabotaje a buques registrados en un Estado del Espacio Económico Europeo y que cumplan todas las condiciones para prestar servicios de cabotaje en sus respectivos Estados de bandera. También pueden establecer determinadas «condiciones de tripulación» en sus tráficos de cabotaje insulares.

La aplicación de este reglamento es diferente según cada país. Por ejemplo, Bélgica, Irlanda, Países Bajos e Islandia no aplican la reserva de bandera en sus

tráficos de cabotaje mientras que Dinamarca y Noruega han establecido restricciones a determinados tráficos o buques y España, Francia, Alemania, Grecia, Italia, Portugal y Suecia lo aplican plenamente.

El Acuerdo de retirada excluye explícitamente los tráficos de cabotaje marítimo. Como consecuencia, y en virtud del Reglamento 3577/92, a partir del 1 de enero de 2021, los buques abanderados en Reino Unido o Gibraltar no podrán participar en los tráficos de cabotaje de los Estados miembros que hayan establecido limitaciones de acceso, como España, salvo que se les conceda una dispensa de bandera europea.

Reino Unido, antes del Brexit, no aplicaba la reserva de bandera a sus tráficos de cabotaje y ha anunciado públicamente que no tiene intención de cambiar su regulación sobre este punto.

#### Asuntos laborales: Registro Especial de Canarias y condiciones de tripulación

Los marinos nacionales de Reino Unido no computarán a los efectos de cumplir los porcentajes mínimos de marinos comunitarios en los buques del Registro Especial de Canarias (Disposición Adicional décimosexta del **RD Legislativo 2/2011**) o a efectos de las condiciones de tripulación aplicables a los tráficos de cabotaje regular insular en España (**Orden de 22 de julio de 1999**).

#### Reglamento MRV

Desde el 1 de enero de 2021, los viajes de cabotaje en Reino Unido o con origen en un puerto del Reino Unido y destino un puerto de un tercer país (o viceversa) dejarán de estar dentro del ámbito de aplicación del **Reglamento 2015/757, sobre seguimiento, informe y verificación de las emisiones de CO<sub>2</sub>**.

Además, los **verificadores acreditados** por el servicio de acreditación del Reino Unido dejarán de estar reconocidos en la UE. Los que deseen continuar sus actividades de conformidad con el Reglamento 2015/757 deberán solicitar la acreditación a un organismo nacional de acreditación de un Estado miembro de la UE.

No obstante, los documentos de conformidad expedidos en 2020 por estos verificadores que se refieran al período

de notificación de 2019 seguirán siendo válidos hasta el 30 de junio de 2021.

#### Tonnage Tax

Las navieras que tributen en el régimen de las entidades navieras en función del tonelaje (*Tonnage Tax*), establecido en la **Ley 27/2014 del Impuesto sobre Sociedades** (art. 113), deben tener en cuenta que sus buques registrados en Reino Unido pasarán a ser buques no comunitarios el 1 de enero de 2021. Este régimen establece que se debe mantener la proporción del tonelaje inscrito bajo pabellones europeos en relación con la flota total de la empresa. En caso de que este porcentaje se reduzca, se debe restituir la situación anterior en un plazo máximo de tres años. Este requisito no es exigible cuando la flota inscrita bajo pabellones europeos sea al menos el 60% de la flota total de la empresa.

#### Organizaciones reconocidas

En virtud del **Reglamento 391/2009**, todas las organizaciones reconocidas (OR) por los Estados miembros de la UE para actuar en su nombre en la inspección y certificación de buques, serán evaluadas por la Comisión, conjuntamente con el Estado miembro que haya presentado la solicitud de reconocimiento, periódicamente y al menos cada dos años. Para evitar que las solicitudes presentadas por Reino Unido pierdan vigencia con su salida de la UE, el **Reglamento 492/2019** estableció que estas evaluaciones las lleve a cabo la Comisión, junto con el Estado o Estados miembros que las hayan autorizado, en lugar del Estado miembro que hubiera presentado la solicitud de reconocimiento. Como consecuencia, la salida del Reino Unido no tiene ningún impacto en las OR autorizadas.

En el caso de la Sociedad de Clasificación Lloyd's Register (LR), cuya solicitud de reconocimiento fue presentada por Reino Unido, seguirá prestando sus servicios como OR en aquellos Estados que la hayan reconocido (entre ellos España). De esta manera, los reconocimientos y certificados de los buques abanderados en la UE, efectuados y emitidos por LR en nombre de la bandera, seguirán siendo válidos.

Los buques abanderados en Reino Unido dejarán de tener acceso a los tráficos de cabotaje españoles y sus marinos no computarán a los efectos de los porcentajes mínimos de marinos comunitarios en buques del REC o para cumplir las condiciones de tripulación españolas en los tráficos regulares insulares

#### Certificados de cualificación de marinos

Reino Unido pasa a tener la consideración de tercer país a los efectos de aplicación de la **Directiva 2008/106**. Como consecuencia, a partir del 1 de enero de 2021, los **refrendos de los certificados** expedidos por el Reino Unido se registrarán por el artículo 19 de esta Directiva, es decir, de una situación de reconocimiento automático entre Estados miembros de la UE se pasa a tener que celebrar un acuerdo bilateral que requiere de la aprobación expresa de la Comisión Europea.

No obstante, los títulos refrendados antes del final del periodo transitorio siguen siendo válidos hasta la fecha en la que expiren. Durante 2020, la Asociación de Navieros de Reino Unido y la organización profesional y sindical Nautilus International han animado a sus marinos de nacionalidad inglesa a renovar sus certificados y refrendarlos antes del fin del periodo transitorio.

En octubre de 2020, la organización de las asociaciones europeas de empresas navieras, ECSA y la federación europea de los trabajadores del transporte, ETF escribieron una carta dirigida a los ministros de transportes de los Estados miembros a través de sus Representaciones Permanentes ante la UE solicitando, entre otros asuntos, que se iniciara este procedi-

miento lo antes posible, con el fin de favorecer la continuidad de los marinos ingleses embarcados en buques europeos.

#### Líneas regulares autorizadas

La salida de Reino Unido de la UE implica a su vez su salida del Territorio Aduanero de la Unión (TAU). Como consecuencia, aquellos servicios marítimos que hagan escala en puertos del Reino Unido y que disfrutaran del estatuto de **Línea Regular Autorizada**, perderán esta condición, y como consecuencia, las facilidades administrativas y aduaneras en los puertos de las que disfrutaban.

#### Control por el Estado Rector del Puerto

Las autoridades de los Estados miembro seguirán inspeccionando a los buques del Reino Unido en el ejercicio de su labor de control por el Estado rector del puerto. No obstante, en Reino Unido dejará de aplicarse el sistema de inspección establecido en la **Directiva 16/2009**.

#### Reciclaje de buques

El **Reglamento 1257/2013**, sobre reciclaje de buques, establece que los buques de pabellón de la UE deben reciclarse en instalaciones incluidas en la lista europea de instalaciones de reciclaje.

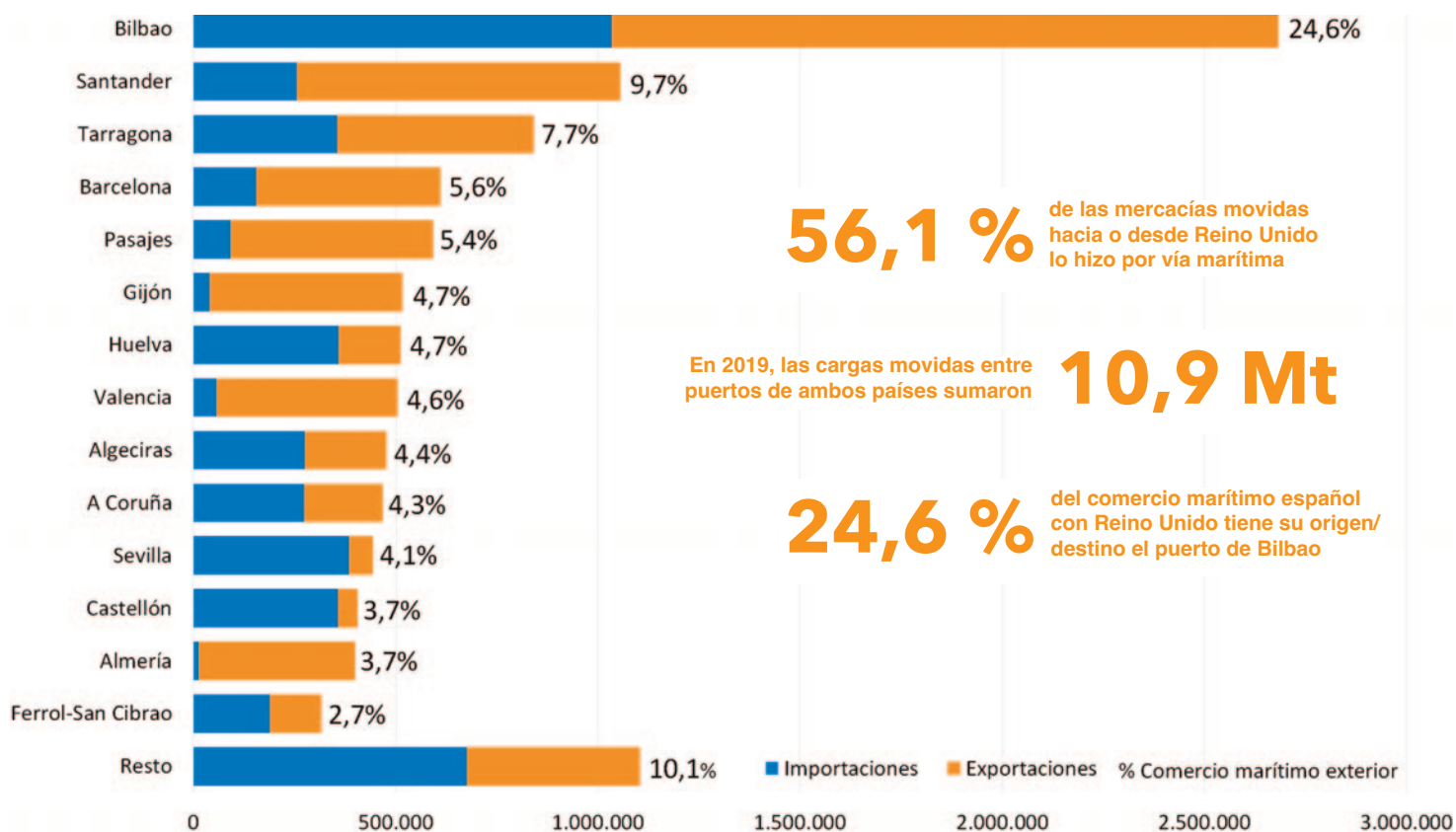
Esta lista está dividida en dos partes. La Parte A incluye las instalaciones situadas en territorio de la UE, cuya autorización la concede el Estado correspondiente. En la Parte B figuran aquellas instalaciones situadas en un tercer país, que deben ser autorizadas por la Comisión. En aplicación de este reglamento, las dos instalaciones situadas en Reino Unido que figuran en la última versión de esta lista, publicada en noviembre de 2020, deberán solicitar su inclusión en la Parte B para poder reciclar buques de pabellón comunitario.

#### Derechos de los pasajeros

Los pasajeros que viajen entre puertos de la UE y Reino Unido (y viceversa) en ferry no verán modificados los derechos que les atribuye el **Reglamento 1177/2010** pero, como es lógico, ya no estarán cubiertos por éste cuando viajen entre puertos de Reino Unido o entre éstos y terceros estados.

#### Protección marítima

El **Reglamento 725/2004** relativo a la mejora de la protección de los buques, establece que antes de su llegada a un puerto europeo, los buques deben facilitar cierta información sobre protección, aplicando una exención entre Estados miembros para servicios regulares internacionales. Los buques de pabellón de Reino Unido



Comercio exterior marítimo español con Reino Unido en 2019. Datos en toneladas.

dejarán de disfrutar de esta exención, lo que significa que, por ejemplo, los ferries que enlacen un puerto de Reino Unido con otro de un Estado miembro, deberán suministrar la información sobre protección antes de su entrada en el puerto europeo.

Además, el personal que lleve a cabo las inspecciones de protección o que se encargue del tratamiento de información confidencial en virtud de la **Directiva 2005/65** y del artículo 12 del **Reglamento 725/2004** no podrá seguir efectuando estas tareas si está habilitado por Reino Unido (incluidas las Organizaciones de protección reconocidas).

#### Transporte de animales vivos

En el caso de buques destinados al transporte de animales vivos, tanto la autorización de los transportistas (cuando sea necesaria) como el certificado de aprobación de sus buques para este tipo de transportes, exigidos por el **Reglamento 1/2005**, dejarán de ser válidos el 1 de enero si han sido expedidos por las autoridades competentes del Reino Unido.

#### COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL CON REINO UNIDO

El 56,1% del comercio español con Reino Unido se canaliza por vía marítima. Durante 2019, se movieron entre puertos

españoles y puertos de Reino Unido un total de 10,9 millones de toneladas (Mt) de mercancías, que suponen el 3,7% del comercio exterior español. El 6,8% de las exportaciones españolas tuvo como destino Reino Unido mientras que el 2,2% de las importaciones tuvo su origen en este país.

Bilbao es el primer puerto español en estos tráficos, con el 24,6% del total. Por el este puerto se canalizaron el 22,9% de las importaciones por vía marítima, seguido de Sevilla (8,5%), Gijón, Tarragona y Castellón (7,9% cada uno), Algeciras (6,1%), A Coruña (6,0%) y Santander (5,7%). Las exportaciones también están lideradas por Bilbao, que suma el 25,7%, por delante de Santander (12,5%), Gijón (7,4%), Pasajes (7,8%), Tarragona (7,6%), Barcelona (7,1%) y Valencia (7,0%).

Las mercancías en tránsito procedentes de Reino Unido suponen 1,2 Mt adicionales al tráfico portuario español, de

las que el 56,2% se movieron en Algeciras. Además, casi 520.000 t circularon en tránsito por los puertos de interés general españoles con destino a Reino Unido, el 25,0% a través de Barcelona y el 22,8% por Algeciras.

Por tipos de mercancías, el 26,8% de las importaciones de «chatarras de hierro» españolas procedían de Reino Unido. Otras partidas de especial relevancia fueron los «vinos, bebidas, alcoholes y derivados» con el 18,2% del total, los «asfaltos» (9,1%), los «automóviles y sus piezas» (6,2%) y las «potasas» (6,6%).

En las exportaciones, el 54,5% de la «sal» exportada en 2019 se destinó a Reino Unido, seguido del 35,1% de las «potasas». Otras exportaciones relevantes fueron el «cemento y clínker» (18,4% del total nacional), «conservas» (17,0%), «vinos, bebidas, alcoholes y derivados» (15,5%) y «automóviles y sus piezas» (13,6%).