

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 6 de febrero de 2020
Ref: UE 1/2020/MH

Asunto: Brexit – Cabotaje. Régimen aplicable a los buques abanderados en Reino Unido o Gibraltar en los tráficos de cabotaje nacional en España.

Muy Srs. nuestros:

Ante la reciente materialización del Brexit, algunas empresas nos han mostrado su preocupación por la inseguridad jurídica que esta situación podría plantear respecto de la aplicación del Reglamento 3577/92 (cabotaje marítimo) a los buques abanderados en el Reino Unido y Gibraltar.

Como saben, la Unión Europea y el Reino Unido han firmado un “Acuerdo de Retirada” que entró en vigor el 1 de febrero, día siguiente de la retirada del Reino Unido de UE y que establece un periodo transitorio, hasta el 31 de diciembre de este año, en el que se negociará el acuerdo o acuerdos sobre las relaciones futuras. Durante este periodo:

- El Reino Unido dejará de participar en las instituciones, órganos y organismos de la Unión Europea
- El Derecho de la UE, incluidos los acuerdos internacionales, será aplicable al y en el Reino Unido, y, por regla general, tendrá los mismos efectos en relación con los Estados miembros, para evitar perturbaciones en el período transitorio.

Tras consultar a ECSA sobre esta inseguridad jurídica respecto al cabotaje, nos han confirmado que, durante este período transitorio, no hay cambios. Los buques abanderados en el Reino Unido o Gibraltar pueden continuar operando en el cabotaje de otros Estados miembros de la UE y entre los Estados miembros de la UE según la normativa vigente, es decir:

- Libertad para prestar servicios entre los Estados miembros de la UE (Reglamento 4055/86)
- En tráficos dentro de un Estado miembro (cabotaje), se aplican las normas nacionales y el Reglamento 3577/92. Es decir, podrán prestar servicios de cabotaje en un Estado miembro, los buques de bandera de un Estado miembro de la UE que cumplan todos los requisitos necesarios para poder prestar servicios de cabotaje en dicho Estado miembro.

La base jurídica de esta interpretación reside en el citado Acuerdo de Retirada, que pueden consultar en [español](#) y en [inglés](#) que, en su 8º considerando (pág. 2), que dice:

“Considerando que redundaría en interés tanto de la Unión como del Reino Unido determinar un período transitorio o de ejecución durante el cual —no obstante todas las consecuencias de la retirada del Reino Unido de la Unión en lo que respecta a la participación del Reino Unido en las instituciones, órganos y organismos de la Unión, en especial el fin, en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo, de los mandatos de todos los miembros de las instituciones, órganos y organismos de la Unión que se hubiesen nombrado, designado o elegido por la pertenencia del

Reino Unido a la Unión— el Derecho de la Unión, incluidos los acuerdos internacionales, debe ser aplicable al y en el Reino Unido, y, por regla general, desplegar los mismos efectos en relación con los Estados miembros, para evitar perturbaciones en el período durante el cual se negociará el acuerdo o acuerdos sobre las relaciones futuras”

En relación a las futuras negociaciones, el pasado 3 de febrero, la Comisión publicó una [recomendación](#) para una futura Decisión del Consejo para iniciar las negociaciones sobre la futura relación con el Reino Unido, que incluye una propuesta integral para negociar directivas, definiendo el alcance y los términos de la futura asociación entre la UE y el Reino Unido. En el apartado 37 se menciona la necesidad de que un futuro acuerdo de cooperación incluya, entre otros, los servicios de transporte marítimo internacional.

Como en cualquier Tratado de Libre Comercio, esto significa que las dos partes discutirán si sus mercados estarán abiertos entre sí. Sin embargo, no se mencionan los tráficos de cabotaje, por lo que, por ahora, no podemos prever si la UE y el Reino Unido asumirán compromisos en materia de cabotaje marítimo.

Además, en esta recomendación se menciona la posibilidad de ampliar el periodo transitorio 1 o 2 años, si así lo decide el “Comité mixto” antes del 1 de julio de 2020.

Pueden consultar más información sobre este proceso [aquí](#)

Muy cordialmente,

Manuel Carlier
Director General

-----<<<
Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.

>>>-----