

ÁNGEL ARIAS DOMÍNGUEZ

Profesor Titular E.U. de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social. Universidad de Extremadura

Extracto:

ANÁLISIS de los instrumentos jurídicos, internacionales e internos, que se utilizan para mitigar las consecuencias negativas que, para la protección de los trabajadores en el ámbito contractual y de Seguridad Social, se deducen de la hermenéutica tradicional de la Ley del Pabellón, entendiendo por ésta la que aboga por aplicar, en exclusividad, la legislación laboral y de Seguridad Social del país de la bandera que enarbola el barco, con independencia de la nacionalidad efectiva del buque, de la nacionalidad del patrón del mismo y de la nacionalidad de los trabajadores en él enrolados.

Sumario:

- I. Introducción.

- II. Pabellones de Conveniencia: un particular método de descentralización productiva.

- III. La Ley del Pabellón y la legislación aplicable.

- IV. Soluciones para paliar los Pabellones de Conveniencia y las consecuencias que se deducen de la aplicación de la Ley del Pabellón.
 - A) Soluciones en el plano internacional.
 - a) Enunciación de los mecanismos internacionales.
 - b) Recapitulación.

 - B) Soluciones desde nuestro ordenamiento jurídico interno.
 - a) La *vis atractiva* de la jurisdicción española.
 - b) La ineficacia en la prueba de la vigencia del derecho extranjero aplicable.
 - c) La suscripción de un Convenio Especial con la Seguridad Social, o de un seguro en régimen de Derecho Privado.
 - d) La influencia del Convenio de Roma sobre la ley aplicable a los contratos de trabajo.
 - e) La potenciación de las empresas mixtas.
 - f) Singular referencia a las potestades sancionadoras.

Bibliografía.

I. INTRODUCCIÓN

El trabajo marítimo, en cualquiera de sus manifestaciones, constituye una actividad productiva sumamente peligrosa para la salud y la integridad física de los trabajadores. El número de accidentes mortales que cada año se suceden en el mar así lo confirman vehementemente ¹.

Por ello, y porque el ejercicio de dicha actividad se produce –al menos en una gran proporción– en aguas internacionales, dotando a la actividad marítima de un componente de universalidad nada desdeñable en lo que respecta a la técnica de navegación y pesca, circunstancia que favorece la internacionalización de la propiedad de los medios de producción y de los trabajadores mismos, el número de Convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT, en adelante) y otros instrumentos jurídicos internacionales que tratan del trabajo en el mar y de sus problemas (garantías del salario, Seguridad Social en el mar, repatriación en casos de naufragios, condiciones mínimas de trabajo, etc.) es muy elevado. El último suscrito recientemente es el núm. 185 denominado «Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado ²), 2003», adoptado en Ginebra, en la sesión núm. 91 de la Conferencia, el 19 de junio de 2003, cuya entrada en vigor se producirá el 9 de febrero de 2005, y que aún no ha sido ratificado por España.

Al fin y al cabo el propio Derecho Internacional (Público) como ordenamiento jurídico con características propias diferenciadas del derecho interno de los Estados nace en el momento en el que se comienza a ordenar jurídicamente el mar y las actividades que en él se desarrollan (VON POTOBISKY, y BARTOLOMEI DE LA CRUZ).

España, influida sin duda por su gran tradición marinera y su propensión a ser el «campeón» de la ratificación de los instrumentos de la OIT, ha suscrito la práctica totalidad de los Convenios que sobre el mar y su problemática han entrado en vigencia general, según el sistema particular de entrada en vigor que tienen estos instrumentos jurídicos relativos al Mar (VALTICOS) ³.

¹ 24.000 vidas se perdieron en todo el mundo a lo largo del año 2000 (Editorial: Trabajo, la Revista de la OIT, núm. 33, febrero de 2000).

² Este convenio revisa en núm. 108 sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958.

³ Los Convenios ratificados por España, sobre el Trabajo en el mar y su problemática son los que siguen: Convenio núm. 7, sobre edad mínima (trabajo marítimo), 1920; Convenio núm. 8, sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920; Convenio núm. 9, sobre la colocación de la gente de mar, 1920; Convenio núm. 15, sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921; Convenio núm. 16, sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921; Convenio

Aun así, uno de los problemas más acuciantes sobre el trabajo en el mar y la siniestralidad de todo tipo que en él se registra es el referido a los Pabellones de Conveniencia (PDC, en adelante), que no ha sido objeto de desarrollo normativo específico por parte de la OIT todavía, aunque sí existen referencias puntuales en algunos Convenios a esta cuestión, lo cual puede explicarse –que no justificarse– por el sistema particular de votación cualificada que exige la OIT para la adopción de estos instrumentos jurídicos, circunstancia que permite la existencia de una gran minoría mayoritaria de boqueo que impide la aprobación de una normativa sobre esta problemática, amén de que la misma sólo tangencialmente puede relacionarse con el ámbito de interés primigenio de la Organización.

Los PDC constituyen, en fin, una de las cuestiones más trascendentes en lo que importa a la protección social de los marineros en sus condiciones laborales y de Seguridad Social, pues la legislación que se aplica para la resolución de los problemas jurídicos que acontecen en un barco bajo PDC viene determinada, en principio, por la nacionalidad que ostente el referido buque, con independencia de la nacionalidad del patrón del mismo, o del país en el que se ubique el beneficio empresarial que la actividad marítima comporta. Ello determina, en los más de los casos, que los ciudadanos de nacionalidad española enrolados en un barco bajo PDC gozan de menor protección social de la que disfrutarían si realizasen el mismo trabajo para un patrón cuyo buque gozase de la nacionalidad de un Estado que no permite la existencia de este tipo de fraude jurídico (consentido).

núm. 22, sobre el contrato de enrolamiento de la gente del mar, 1926; Convenio núm. 23, sobre la repatriación de la gente de mar, 1926; Convenio núm. 27, sobre la indicación del peso de los fardos transportados por barco, 1929; Convenio núm. 28, sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes, 1929; Convenio núm. 32, sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (revisado), 1932; Convenio núm. 55, sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936; Convenio núm. 56, sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936; Convenio núm. 58 (revisado), sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936; Convenio núm. 68, sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946; Convenio núm. 69, sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946; Convenio núm. 70, sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946; Convenio núm. 73, sobre el examen médico de la gente de mar, 1946; Convenio núm. 74, sobre el certificado de marino preferente, 1946; Convenio núm. 91 (revisado), sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1949; Convenio núm. 92 (revisado), sobre el alojamiento de la tripulación, 1949; Convenio núm. 108, sobre los documentos de identidad de la gente del mar, 1958; Convenio núm. 109 (revisado), sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958; Convenio núm. 112, sobre la edad mínima (pescadores), 1959; Convenio núm. 113, sobre el examen médico de los pescadores, 1959; Convenio núm. 114, sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959; Convenio núm. 126, sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966; Convenio núm. 134, sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970; Convenio núm. 137, sobre el trabajo portuario, 1973; Convenio núm. 145, sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976; Convenio núm. 146, sobre las vacaciones pagadas (gente de mar), 1976; Convenio núm. 147, sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976; Convenio núm. 152, sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979; Convenio núm. 155, sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981; Convenio núm. 163, sobre el bienestar de la gente de mar, 1987; Convenio núm. 164, sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987; Convenio núm. 165 (revisado), sobre la seguridad social de la gente de mar, 1987; Convenio núm. 166 (revisado), sobre la repatriación de la gente de mar, 1987; y Convenio núm. 180 relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996.

El resto de Convenios OIT no ratificados por España (algunos de ellos ya derogados por otros ratificados por España, y otros no han entrado en vigencia general) sobre el mar y sus trabajadores son los que siguen: Convenio núm. 54, sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936; Convenio núm. 57, sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1936; Convenio núm. 71, sobre las pensiones de la gente de mar, 1946; Convenio núm. 72, sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar, 1946; Convenio núm. 75, sobre el alojamiento de la tripulación, 1946; Convenio núm. 76, sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación, 1946; Convenio núm. 125, sobre los certificados de pescadores, 1966; Convenio núm. 133, sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970; Convenio núm. 178, sobre la inspección de trabajo (gente de mar), 1996; Convenio núm. 179, sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996; y el ya comentado núm. 185 «Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003.

II. PABELLONES DE CONVENIENCIA: UN PARTICULAR MÉTODO DE DESCENTRALIZACIÓN PRODUCTIVA

Para la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (FITT), nos encontramos ante un PDC cuando no existe un genuino vínculo entre el armador, o dueño del buque, y la bandera que éste enarbola, es decir, cuando la propiedad beneficiosa y el control efectivo del buque están ubicados en un país distinto al de su bandera, cuya legislación es la aplicable a dicho buque y sus ocupantes con carácter general para toda la problemática jurídica que sobre él se deduzca, incluida, claro está, la relativa a la contratación y protección social de los trabajadores, con independencia absoluta de la nacionalidad de éstos ⁴.

Piénsese la peculiaridad que esto supone desde un punto de vista de técnica jurídico-laboral, en la medida en que la ajenidad, en su sentido más propio de aprovechamiento patrimonial de la actividad del trabajador, y el control directivo empresarial que puede ejercerse hacia estos trabajadores (notas ambas que definen la aplicabilidad del derecho del trabajo y de la Seguridad Social), no se producen desde el mismo ordenamiento jurídico por el que se rigen las relaciones laborales y de seguridad social de los trabajadores enrolados en el referido barco. Así, el lucro empresarial reportará hacia el armador (propietario, patrón, etc.) del barco, de personalidad jurídica y nacionalidad distinta al del país de la bandera que enarbola el buque, cuya ley es la que se aplica a la resolución de los problemas laborales y de seguridad social en el barco.

Esta peculiaridad en la forma de organización productiva no tendría mayor trascendencia en el ámbito laboral si no fuese porque el abanderamiento de un buque bajo una determinada bandera de un país cualquiera supone, sin más, la aplicación de su normativa en la regulación de las condiciones de vida y trabajo de los trabajadores empleados en dicho barco, con independencia, a su vez, de la nacionalidad del armador o destinatario del lucro empresarial que la actividad marítima reporta, y de la nacionalidad de los trabajadores empleados en dicho barco, que pueden ser de cualquiera de los dos Estados antes mencionados, o incluso de un tercero distinto a ellos.

El mayor beneficio empresarial en este caso reside, precisamente, en buscar un país de abanderamiento donde los «costes» sociales del ejercicio de la actividad laboral en el mar, en términos fiscales, salariales y de Seguridad Social, sean más bajos que los del país de origen del armador, produciéndose así una «huida» de la producción hacia los países menos protectores de los derechos sociales de los trabajadores.

El fenómeno, generalmente se produce cuando el propietario pertenece a un país desarrollado en lo relativo a los estándares laborales de los que gozan los trabajadores, y el buque está abanderado en un país en vías de desarrollo, generalmente poco atento a la protección social de los trabajadores. Y aunque este fenómeno no es infrecuente en otros ámbitos económicos o financieros (paraísos fiscales), en el ámbito laboral tiene unas consecuencias muy perjudiciales sobre la protección laboral y de Seguridad Social de los trabajadores, como se expondrá a continuación.

⁴ Los antecedentes históricos de la figura pueden consultarse en el breve estudio de MARTÍNEZ LANDALUCE, J. A.: «De las banderas de conveniencia a los segundos registros», *Tribuna Social*, núm. 49, 1995, pág. 36.

Repárese, en este sentido, que precisamente para evitar este *dumping* social se constituyó la OIT, pues desde sus inicios se pretendía, mediante la elevación de los estándares de protección social en todos los países del entorno europeo, homogeneizar jurídicamente entre todos ellos la protección social dispensada por cada uno de los ordenamientos nacionales, evitando la tentación de «buscar» países en los que los costes de producción asociados al empleo de mano de obra fuesen más económicos que en el propio (ARIAS).

Por ello, sorprende un tanto que la OIT no haya tomado cartas en el asunto de los PDC de manera específica, ya que, de un lado, se reproduce, prácticamente en los mismos términos, la problemática general que dio origen a su constitución, y, de otro, el problema se manifiesta en uno de los ámbitos sustantivos, el trabajo en el mar, en donde la acción normativa de la Organización se ha manifestado con más prolijidad, al punto de constituir (prácticamente) una parcela autónoma de este peculiar sistema normativo.

Desde un punto de vista jurídico, lo verdaderamente preocupante de los «Pabellones de la Vergüenza» (Luc DEMARET y Jacky DELORME), o de las «Banderas de Complacencia», sinónimos con los que también son conocidos los PDC, es la consecuencia que se asocia a la ficción, proveniente del Derecho Internacional Público, de considerar que el barco es, en todo caso y para todo clase de circunstancias (también las jurídicas), territorio del país de la bandera que enarbola el mismo, aplicándose, según se deduce del principio de territorialidad vigente en el Derecho Internacional Público, la normativa jurídica del Estado en el que está abanderado el referido barco, también la laboral y la de Seguridad Social que afecta a los trabajadores que en él desarrollan su labor, con independencia –se insiste– de la nacionalidad del propietario o armador del buque, y con independencia, a su vez, de la nacionalidad de los marineros en él enrolados.

Esta ficción jurídica determina, sin más, que toda la problemática jurídico-social (laboral, de Seguridad Social, de prevención de riesgos laborales, sancionadora, etc.) que acontezca con respecto a los trabajadores dentro del barco se regirá por las normas del país de la bandera (también la fiscal, la administrativa relativa a las medidas de seguridad adoptadas en la construcción del buque, etc.), con independencia: a) de las aguas en donde se encuentre navegando el barco, internacionales o jurisdiccionales de un país concreto; b) del país en donde se tomen las decisiones empresariales que gobiernen efectivamente el devenir del barco y su carga, es decir, donde se ejerza el poder directivo empresarial, c) de la nacionalidad de la empresa destinataria del lucro empresarial de la actividad (generalmente oculta tras una escalonada «pantalla» de sociedades), y, por último, d) de la nacionalidad de los trabajadores enrolados en el buque, idéntica a la de la bandera o diferente de aquélla.

Este fenómeno, jurídicamente denominado Ley del Pabellón, refleja, en realidad, la normalidad en la elección de la norma aplicable en la protección internacional de los trabajadores y de sus derechos, que suele ser la del lugar de prestación del servicio (SEMPERE), y su efectividad plena como fórmula de descentralización productiva reside en considerar territorio de un Estado el barco o buque que enarbola su bandera.

Con todo, lo realmente trascendente para aplicar el ordenamiento jurídico de un determinado país no es enarbolar físicamente su bandera, sino que el buque ostente verdaderamente su nacionalidad, circunstancia que se acredita mediante la documentación expedida por el país cuyo pabellón se enarbola, por más que ésta sea deficitaria en términos internacionales, o esté incompleta.

Debe tenerse presente, además, que según la normativa internacional sobre el mar, únicamente el país que proporciona el abanderamiento del buque puede obligar a éste a que cumpla la normativa propia (nacional e internacional) en aguas internacionales, en sus aspectos de pesca, de comercio de mercancías, o de protección social de los trabajadores embarcados, circunstancia que alienta la constitución de PDC, en la medida en que la acción internacional para el cumplimiento de la normativa queda en manos del país de abanderamiento, y por más que éste haya suscrito los instrumentos jurídicos internacionales en la materia, la efectividad del cumplimiento de dichas medidas queda a él encomendado en exclusividad.

Fenómenos como la pesca ilegal no declarada o no reglamentada ⁵, el transporte pirata de crudo ⁶, o los «barcos de esclavos» encuentran en la ficción jurídica de los PDC un basamento jurídico propicio para desarrollar sus torticeros propósitos ⁷. Mucho más cuando, para la eventualidad de tener que afrontar las responsabilidades inherentes al cumplimiento de la normativa internacional sobre la materia, el referido buque es la propiedad única de una empresa, con lo que las obligaciones económicas que pudiera deducirse de una infracción normativa queda circunscrita, irremisiblemente, a los bienes (el barco y poco más) que tiene la referida empresa.

Es esta forma societaria de «Un barco, una compañía», en fin, una táctica empresarial que limita, en el caso de pesca ilegal o el tráfico prohibido de crudo en aguas internacionales, la responsabilidad que su conducta genera a los bienes de la empresa, insuficiente las más de las veces, como hemos tenido oportunidad de comprobar en el naufragio del Prestige en nuestras costas, así como otros sucesos similares producidos con anterioridad, para soportar los perjuicios causados.

Con todo, en los países desarrollados, como España, que imponen fuertes medidas de protección social y de seguridad social a favor de los trabajadores –con independencia de su nacionalidad– que ejercen su actividad laboral en nuestro territorio (también, lógicamente, en un barco matriculado en España), se está produciendo un fenómeno, que, aunque no idéntico al de los PDC, sí tiene su mismo espíritu: patrocinar una legislación «relajada» en orden al cumplimiento de las normas labo-

⁵ Sobre este punto debe tenerse presente, de un lado, el «Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada», elaborado por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, en Roma en junio de 2001 (www.fao.org/docrep/003/y1224s/) y, de otro, la Conferencia Internacional contra la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada, celebrada en Santiago de Compostela el 25 y 26 de noviembre de 2002 (www.mapya.es/pesca/pags/ilegal/n).

⁶ Sobre el triste recuerdo del Prestige, véase la «Resolución del Parlamento Europeo sobre el Naufragio del petrolero Prestige» en www.europarl.es/int/gue/tree/ así como el completo informe sobre el suceso publicado en la *Revista de Derecho Marítimo*: www.derechomaritimo.info/pagina/Prestige.htm

⁷ La preocupación de la Unión Europea sobre el fenómeno se refleja, con datos y estadísticas muy interesantes, en el Documento de Trabajo núm. 3 del Parlamento Europeo (Comisión de Pesca) sobre el «Papel de las banderas de conveniencia en el sector pesquero», de 25 de septiembre de 2001 (*DT448506ES.doc*).

rales, al permitir la constitución de un segundo registro, dentro del mismo país, en los que puede una empresa registrar el buque con una legislación más laxa en lo que respecta al tratamiento fiscal y laboral y de Seguridad Social de la actividad que en el registro central del mismo país, recuperando así parte de la flota perdida que había «huido» hacia países que patrocinaban un puro PDC, pero asumiendo que estas ventajas para los armadores no deben repercutir en los trabajadores, pues son los propios Estados los que asumen los costes diferenciales, pues se entiende mayor el beneficio económico que constituye la «recuperación» de la flota, que el coste que supone igualar las condiciones de trabajo y Seguridad Social de los trabajadores aplicándoles en cualquier caso la legislación nacional⁸.

En nuestro país tenemos el registro central de buques en Madrid, y un registro especial de buques y empresas marineras con sede en las Islas Canarias, según permite la disposición adicional 15.^a 1.1. de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la Marina Mercante⁹.

Las ventajas que este Registro ofrece para los buques que procedan del primer registro son indudables¹⁰. En primer lugar, porque se reduce, tras una modificación de la norma en 1994, en un 70% de la cotización a la Seguridad Social, y en segundo lugar, aunque sólo beneficia directamente a los trabajadores, porque el gasto deducible de los ingresos íntegros del trabajo personal en la declaración de IRPF era del 25%. Con ello se fortalecía la capacidad competitiva del colectivo naviero patrio, pues se recuperaba parte de la flota «huida» hacia países en donde es frecuente el empleo de PDC, aunque en términos absolutos no puede todavía competir con aquéllos.

III. LA LEY DEL PABELLÓN Y LA LEGISLACIÓN APLICABLE

Nuestra jurisprudencia ha entendido, sin ambages, que nuestro ordenamiento jurídico adopta la Ley del Pabellón con todas sus consecuencias. Es decir, que todo tripulante o marinero que ejerza su actividad en un buque de nacionalidad española (según el sistema de inmatriculación de buques previsto en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, de abanderamiento, matriculación y registro marítimo) queda sometido, con algunas excepciones en materia de Seguridad Social con respecto a determinados trabajadores comunitarios y de otros países del entorno europeo, o bien de países con los que España ha firmado un Convenio Bilateral, al campo de aplicación de la legislación española, tanto en los aspectos laborales, como en los de Seguridad Social.

⁸ Un discurso más preciso sobre estas razones en MARTÍNEZ LANDALUCE, J. A.: «De las banderas de conveniencia a los segundos registros», *Tribuna Social*, núm. 49, 1995, págs. 37 y ss.

⁹ Sobre la improcedencia de considerar dicho registro como permisivo de los PDC, en la medida en que asegura la protección social necesaria a los marinos, véase el «Proyecto de moción núm. 33 sobre el Registro Especial de las Islas Canarias», al 40.º Congreso de la Organización Internacional del Transporte, celebrada en Vancouver del 14 al 21 de agosto de 2002 que presentó la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT. www.itf.org.uk/congress/2002/motion_33_es

¹⁰ Se sigue aquí a MARTÍNEZ LANDALUCE, J. A.: «De las banderas de conveniencia a los segundos registros», *Tribuna Social*, núm. 49, 1995, págs. 38-9.

Intelectivamente la conclusión se apoya en dos premisas de configuración legal.

En primer lugar, de las que se deducen de los artículos 10.2¹¹, 10.6¹² del Código Civil, que entienden que a las obligaciones derivadas del contrato de trabajo les será de aplicación la ley del lugar donde se presten los servicios, y que los buques quedarán sometidos a la ley del lugar de su abanderamiento, matriculación y registro, según dispone vehementemente la STS, de 19 de febrero de 1990 (RJ 1990\1116) cuando afirma que el criterio de territorialidad es básico en la materia, lo que permite deducir que «quedan excluidos de su ámbito de aplicación (del art. 1.4 del ET, que aboga por aplicar la normativa española a los contratos de trabajo) los contratos de españoles con empresas extranjeras para cumplir sus servicios en el extranjero, lo que ocurre con el trabajador demandante, cuyos servicios han de entenderse prestados en compañía y lugar extranjeros, en virtud del principio de extraterritorialidad aplicable a los buques mercantes»¹³.

Con todo, y como se verá en el último epígrafe de este trabajo, la virtualidad operativa de esta interpretación queda modulada por la influencia que despliega el Convenio de Roma, de 19 de junio de 1980, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales.

En segundo lugar, que el artículo 1.5 del ET, cuando dispone que «en la actividad de trabajo en el mar se considera como centro de trabajo el buque», supone la aplicación de la normativa propia del país de abanderamiento [STSJ de Galicia, de 13 de noviembre de 1998 (AS 1998\4100)].

Ambas premisas determinan, con total rotundidad, la aplicación de la normativa nacional a todos los trabajadores (con independencia de su nacionalidad) que ejerzan su actividad productiva en un buque abanderado en territorio español, con independencia, igualmente, del país del propietario o armador del referido buque, y con independencia, también, del lugar en donde estén realizando las tareas propias de la actividad marítima.

La aplicación sin ambages de esta consecuencia jurídica basada en la ficción de considerar al barco o buque territorio del país de la bandera que enarbola, también se observa sin fisuras en el supuesto inverso al expuesto.

¹¹ El artículo 10.2 del CC dispone: «Los buques, las aeronaves y los medios de transporte por ferrocarril, así como todos los derechos que se constituyan sobre ellos, quedarán sometidos a la ley del lugar de su abanderamiento, matrícula o registro...»

¹² El artículo 10.6 del CC observa que «A las obligaciones derivadas del contrato de trabajo, en defecto de sometimiento expreso de las partes y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 8, les será de aplicación la ley del lugar donde se presten los servicios». El artículo 8.1 del CC que refiere el precepto dispone que «Las leyes penales, las de policía y las de seguridad pública obligan a todos los que se hallen en territorio español».

¹³ Como antecedentes de esta resolución pueden citarse las SSTS de 17 de junio de 1982 (RJ 1982\4039), y de 9 de mayo de 1988 (RJ 1988\3582). En el mismo sentido véanse las SSTS de 23 de octubre de 1995 (RJ 1995\7442), de 1 de julio de 2000 (RJ 2000\6484), y de 22 de mayo de 2001 (RJ 2001\6477), y las SSTSJ de Cataluña de 25 de febrero de 1999 (AS 1999\905), de 10 de septiembre de 1999 (AS 1999\3624), y de 11 de enero de 2001 (JUR 2001\97908), las SSTSJ de Galicia, de 16 de febrero de 1996 (AS 1996\241), de 26 de noviembre de 1999 (AS 1999\3603), de 18 de diciembre de 2000 (AS 2000\4041), de 14 de julio de 2001 (AS 2001\1950), y de 29 de noviembre de 2001 (AS 2001\4077), las SSTSJ del País Vasco de 27 de enero de 1998 (AS 1998\750), y la SSTSJ de Canarias (Santa Cruz de Tenerife), de 16 de junio de 1992 (AS 1992\3024).

Es decir, el abanderamiento de un buque en un país extranjero supone, sin más, la aplicación de la normativa laboral y de Seguridad Social del referido país, incluso en el supuesto de que el trabajador fuese de nacionalidad española y la legislación del referido país no concediese a los trabajadores derechos equiparables a los que gozaría el trabajador patrio en caso de desarrollar su trabajo en territorio nacional ¹⁴.

Parece claro, que las consecuencias que se deducen de la aplicación de la Ley del Pabellón, desde el punto de vista de la protección social de los trabajadores, son del todo aceptables cuando el buque está matriculado en territorio español, pero no lo son tanto si la protección social del país extranjero no guarda parangón con el nuestro y es uno de nuestros compatriotas el afectado (CARRIL). Es claro, en este sentido, que trabajar en buques abanderados en países que no tienen sistemas de protección laboral y social supone, para el trabajador español, la pérdida de derechos sociales que gozaría por el sólo hecho de ejercer su actividad en un barco abanderado en España.

CARRIL VÁZQUEZ cifra estos problemas esencialmente en tres: 1.º La admisión en estos países del despido libre, o por causas muy abiertas; 2.º La inexistencia de un sistema de Seguridad Social que obligue a la afiliación (y cotización) empresarial por estos trabajadores; y, 3.º La ausencia de medios de control de la condiciones laborales y de seguridad e higiene en el trabajo en estos barcos.

IV. SOLUCIONES PARA PALIAR LOS PABELLONES DE CONVENIENCIA Y LAS CONSECUENCIAS QUE SE DEDUCEN DE LA APLICACIÓN DE LA LEY DEL PABELLÓN

El carácter meramente internacional del problema de la existencia de los PDC, y el carácter eminentemente interno que se deduce de la aplicación de la Ley del Pabellón por nuestro ordenamiento jurídico, en los dos sentidos expuestos, obliga a presentar dos tipos de respuestas –nacionales e internacionales– a este problema que, eficazmente combinadas, pueden paliar las desagradables consecuencias que supone dejar sin protección social al trabajador español enrolado en un barco bajo PDC.

La primera, la internacional, dirigida a obstaculizar el abanderamiento de buques en países poco respetuosos con los derechos sociales de los marineros enrolados en sus barcos; la segunda, la nacional, dirigida a dificultar la aplicación de la Ley del Pabellón cuando se trata de ciudadanos nacionales que trabajan en buques de conveniencia de nacionalidad extranjera. Veámoslas separadamente.

¹⁴ En este sentido véanse las SSTCT de 12 de mayo de 1982 (R TCT 1982\2823), de 25 de abril de 1983 (R TCT 1985\3529), de 26 de noviembre de 1983 (R TCT 1983\10143), y SSTSJ de Galicia, de 30 de septiembre de 1993 (AS 1993\3990), 18 de junio de 1999 (AS 1999\1701), y de 4 de julio de 2002 (AS 2000\1956).

A) Soluciones en el plano internacional.

Hasta cuatro tipos de instrumentos jurídicos internacionales pueden citarse con respecto a la limitación de los pabellones de conveniencia (SEMPERE, CARRIL Y ORTIZ).

a) Enunciación de los mecanismos internacionales.

- En primer lugar, el Convenio Internacional sobre Alta Mar, firmado en Ginebra, el 29 de abril de 1959, ratificado por España años después y publicado en el BOE el 27 de diciembre de 1971.

En su artículo 5.1 se establece la libertad de los Estados para establecer «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», aunque con las cautelas previstas en el inciso siguiente del precepto cuando dispone que «ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque», de manera que, «en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarbolan su pabellón en los aspectos administrativos, técnico y social».

Las premisas para evitar el masivo abanderamiento de buques en países de conveniencia están previstas en este tratado, aunque debe reconocerse que su eficacia es muy limitada, en primer lugar, porque la adopción del Convenio, obviamente, no es obligatoria para los Estados, y, en segundo lugar, porque, aun firmándolo, el cumplimiento de las obligaciones que derivan de él se encomiendan, precisamente, al Estado firmante, con lo que la eficacia internacional de las referidas obligaciones queda sumida en el limbo de la buena fe contractual del Estado signatario que preside el Derecho de los Tratados.

- Un segundo instrumento de origen internacional lo constituye la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, ratificada en nuestro ordenamiento jurídico por Instrumento de 20 de diciembre de 1996 (BOE del 14 de febrero de 1997).

En la Parte VII, relativa a la «Alta Mar», se regulan, en tres preceptos, instrumentos jurídicos que pretenden limitar el uso de los PDC, aun reconociendo la efectividad y vigencia general de la Ley del Pabellón.

En su artículo 91.1, titulado significativamente: «Nacionalidad de los buques», se reconoce, como en el instrumento jurídico anteriormente observado, 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. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque».

Por su parte el artículo 92.1 repara en la imposibilidad de que un barco, a lo largo de un trayecto, enarbole pabellones de varios países o cambie de nacionalidad en una escala, añadiendo, no obstante, que «los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y.../...estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado».

En la misma línea se manifiesta el artículo 94.1 cuando dispone que «Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su bandera», circunstancia que se proyecta sobre el propio buque, sobre el capitán del mismo, y también sobre los oficiales y su tripulación, según observa expresamente el artículo 94.1 b) de la referida norma internacional.

El problema principal con el que nos encontramos en Derecho Internacional para conseguir la eficacia general de los postulados de una norma como la transcrita, en especial cuando refiere la existencia de un relación «auténtica» entre el Estado del pabellón que enarbola y el buque, es que el cumplimiento de las exigencias internacionales queda encomendado a los propios Estados signatarios.

Así, es cierto, según observa el artículo 94.3 de la referida norma, por ejemplo, que «Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones a: b) la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables», pero ninguna posibilidad tienen otros Estados firmantes del mismo Convenio Internacional de obligar a que éste cumpla las referidas exigencias.

A este principio general conviene matizar algunas excepciones relacionadas con el uso de la «Alta mar» y de los barcos que por ella navegan para traficar con mano de obra esclava o con productos estupefacientes, o bien que sean considerados piratas del mar. En estos casos, la Convención prevé (arts. 99, 100, 108, 109, y 110) mecanismos de intervención, más o menos vehementes, de otros Estados en el barco o buque presuntamente infractor (derecho de visita, derecho de persecución, etc.) a fin de preservar que el mismo no se utiliza en relación con los tres motivos proscritos anteriormente.

Una de las posibilidades más intuitivas para conseguir el cumplimiento de la exigencia del Convenio, que predica la vinculación real entre el buque y el Estado del pabellón que enarbola, sería considerar permisible la intervención de otro Estado firmante del Convenio para inspeccionar la referida vinculación, *mutatis mutandis*, con lo que se prevé para tres supuestos en que ello es posible. Hay que reconocer, no obstante, que las razones jurídicas de peso que se arguyen para luchar contra la piratería, contra la represión del tráfico de estupefacientes o contra el tráfico de esclavos en el mar, no concurren en la problemática de los PDC, mucho más cuando en el propio instrumento jurídico (como acontecía también en el anterior) se considera como un derecho del país firmante del Convenio conceder su nacionalidad a los buques inscritos en su registro.

• El tercer instrumento internacional para luchar contra los Pabellones de Conveniencia lo constituye el Convenio de la OIT, núm. 147, de 29 de octubre de 1976, sobre normas mínimas aplicables a la Marina Mercante, ratificado por Instrumento de 10 de abril de 1978 (BOE de 18 de enero de 1982) ¹⁵.

Desde un punto de vista meramente sustantivo, se pretende, según se dispone en el artículo 2 del referido Convenio, exigir, principalmente, un nivel de compromiso mínimo en materia de seguridad e higiene en el trabajo y en materia de Seguridad Social a los firmantes del Convenio, con el objetivo de evitar el fenómeno de «huída» hacia otras legislaciones ya analizado.

Así, se entiende en el citado precepto, que todo miembro que ratifique el presente Convenio se compromete:

En primer lugar, a promulgar una legislación que prevea para los buques matriculados en su territorio: i) Normas de seguridad a fin de garantizar la seguridad de la vida humana a bordo de los buques; ii) Un régimen apropiado de seguridad social; y iii) Unas condiciones de empleo y de vida a bordo, todo ello en relación a las disposiciones mínimas en la materia dictadas por la propia OIT y que figuran en el anexo del Convenio, y, en segundo lugar, a ejercer una jurisdicción o control efectivos sobre los buques matriculados en su territorio respecto de las materias sustantivas referenciadas.

Con todo, en la medida en que el cumplimiento del referido Convenio queda sujeto a la buena voluntad del firmante del mismo, su eficacia queda muy limitada. Además, el mecanismo de intervención previsto en el artículo 4.1 del Convenio, cuando dispone que «Si un Estado Miembro que ha ratificado el presente Convenio, al encontrarse en uno de sus puertos un buque que en él hace escala en el curso normal de su actividad o por razones inherentes a su utilización, recibe una queja o tiene pruebas de que en dicho buque no se observan las normas de este Convenio podrá.../...enviar un informe al Gobierno del país en el cual el buque está matriculado.../...y podrá tomar las medidas necesarias para poner remedio a cualquier situación a bordo que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud».

El principio general del Derecho Internacional del cumplimiento voluntario de las normas de eficacia internacional sólo cede, en este caso concreto, ante razones muy justificadas de peligro objetivo para la seguridad o salud en el trabajo, que no siempre se dan cuando se emplean PDC. Sólo, por tanto, cuando en el barco regido por un PDC concurren estas causas realmente importantes podrá hacerse uso del mecanismo previsto. Aun así, hay que reconocer, que la intervención del Estado no tiene como objetivo primario solventar el problema de los PDC, pues sólo de manera mediata se consigue atacar este problema cuando concurren las circunstancias descritas.

¹⁵ Una panorámica histórica previa a esta fecha sobre la actuación de la OIT sobre este problema véase ARGIROFFO, E.: «La OIT ante al problema de las banderas de conveniencia y de los navíos que no cumplen las normas mínimas», *Revista Internacional del Trabajo*, Vol. 90, núm. 5, nov., 1974, págs. 492 y ss.

• Por último, el cuarto instrumento de Derecho Internacional, para frenar la extensión de los PDC lo constituye el Convenio de la OIT núm. 165, de 9 de octubre de 1987, sobre Seguridad Social de la gente del mar, ratificado en nuestro ordenamiento jurídico por Instrumento de 11 de junio de 1991 (BOE de 27 de marzo de 1992).

El Convenio, además de establecer obligaciones sustantivas que se dedican, parcialmente, a refundir anteriores exigencias previstas en otros instrumentos jurídicos (arts. 3 y 7 y ss), cuenta con un instrumento jurídico muy interesante para evitar los PDC.

En efecto, su artículo 17 dispone que «Para evitar conflictos de leyes y las consecuencias indeseables que aquéllos puedan acarrear para los interesados, sea por falta de protección o por una acumulación indebida de cotizaciones u otras contribuciones y prestaciones, la legislación aplicable respecto de la gente de mar será determinada por los Miembros interesados, de acuerdo con las siguientes reglas: a) La gente de mar estará sujeta a la legislación de un solo Miembro. b) En principio, esa legislación será: La legislación del Miembro del pabellón del buque en que navegue, o la legislación del Miembro en cuyo territorio resida la gente de mar. c) No obstante las reglas enunciadas en los apartados precedentes, los Miembros interesados podrán determinar, por mutuo acuerdo, otras reglas respecto de la legislación aplicable a la gente de mar, en interés de las personas afectadas».

El problema para la completa eficacia de la norma transcrita, en lo que respecta a la protección de marineros enrolados en PDC mediante la aplicación del ordenamiento jurídico en donde resida el marinero, reside en que la opción de cuál sea la legislación aplicable (la de la nacionalidad del barco, o la del país en donde resida el marinero) no depende de la voluntad del sujeto afectado, sino la del Estado signatario del Convenio, que, naturalmente, se decantará –generalmente– por la propia, menos proteccionista que la del país miembro en cuyo territorio resida el marinero.

b) Recapitulación.

Cuatro tipos de problemas generales impiden la eficacia completa de estos instrumentos internacionales dirigidos a prevenir el fenómeno de los PDC.

En primer lugar, que no todos los Estados firman los respectivos Convenios y demás normativa internacional sobre la materia, por lo que las obligaciones derivadas de ellos no les son aplicables en ningún caso. Ninguna sanción, en este sentido, puede imputarse a estos estados que no signan los referidos Convenios, aunque en los emanados de la OIT sí que existe un eficaz sistema de información que obliga a los Estados a informar sobre el estado de su legislación en relación con la temática de los mismos.

En segundo lugar, que aun signando los instrumentos jurídicos internacionales, no acatan las obligaciones que de ellos derivan, bien por falta de desarrollo legislativo en su ordenamiento jurídico interno cuando ello es lo que pretende el Convenio, o bien por ausencia de control en el cumplimiento de la normativa internacional. Todo ello sazonado con una evidente falta de interés mate-

rial en cumplir los compromisos internacionales formalmente asumidos, pues les es más beneficioso, en términos económicos, permitir el masivo abanderamiento de PDC que hacer frente a las sanciones (difusas) que pueden articularse en el plano internacional.

En tercer lugar, que el problema principal de la eficacia de todos estos mecanismos internacionales para proscribir los PDC radica en que el cumplimiento de la referida normativa que exige la existencia de un vínculo real, no meramente virtual, entre el Estado del pabellón y el buque que lo enarbola, queda encomendada, como si fuese una cuestión de derecho interno, al propio Estado signatario del Convenio. Sólo, en fin, el Estado que ha ratificado el Convenio es el responsable de llevar a cabo la labor de cumplimiento que él pretende.

Por último, y en cuarto lugar, el hecho de que la intervención de otros Estados firmantes del instrumento jurídico internacional para reclamar el cumplimiento por algún otro Estado infractor de la normativa sustantiva del referido Convenio esté reservada únicamente ante supuestos gravísimos de trasgresión de las más elementales reglas de convivencia (tráfico de esclavos, de sustancias estupefacientes, piratería, etc), por lo que, aún constituyendo un principio efectivo de intervención en la tutela de las disposiciones de la normativa internacional, no siempre es aplicable al problema de los PDC, pues su uso no permite suponer *iuris et de iure* transgresión de la normativa Internacional que legitima la referida intervención de otro Estado signatario del mismo Convenio.

Probablemente, en la paulatina atribución a los Estados miembros de la posibilidad de inspeccionar y controlar el efectivo cumplimiento por parte de otros Estados de los compromisos asumidos en el plano internacional descansa gran parte del éxito de la lucha contra los PDC (SEMPERE) desde el plano internacional.

En esta línea de soluciones internacionales, pero ya dentro del marco Regional de la Unión Europea, hay que citar la Resolución, de 13 de diciembre de 2001, del Parlamento Europeo, sobre el Papel de los Pabellones de Conveniencia en el sector de la Pesca [2000/2302 (INI)], publicada en el DOCE el 25 de julio de 2002.

Dicha resolución, una vez reconocida su preocupación por el empleo de PDC en el sector de la pesca, en lo que a ella importa y en lo referente a las condiciones laborales y de seguridad social de los marineros, y señalando particularmente que el uso de los PDC tiene por objeto minimizar los costes y eludir determinadas normas fiscales mediante complejas maniobras jurídicas, condena firmemente a todos los que participan en la industria pesquera bajo PDC, y propone a la Unión Europea que elabore y aplique lo antes posible un reglamento que impida a los buques con PDC eludir las normas internacionales en la materia y los controles destinados a su cumplimiento, proponiendo, singularmente a la Comisión, que incorpore a su normativa interna la lista de Estados y territorios calificados como PDC, elaborada por las organizaciones regionales de pesca, y que dicha lista se utilice para impedir la creación con estos países de sociedades mixtas, solicitando a la Comisión y al Consejo que apoyen cualquier iniciativa que, en el ámbito del Derecho Internacional del Mar, conduzca a fijar unos criterios transparentes que permitan identificar los PDC a escala internacional.

El devenir natural de esta declaración de principios conllevará, probablemente, la proscripción de cualquier tipo de relación jurídica, institucional e incluso privada, entre los países que abanderan fácilmente PDC y la Unión Europea, aunque no es probable que se asuma el compromiso por parte de ésta de que los marineros con nacionalidad europea se vean protegidos por su legislación nacional (laboral y de seguridad social) aunque se enrolen en un barco bajo PDC, pues ello sería contradictorio con el propio espíritu de la Resolución.

B) Soluciones desde nuestro ordenamiento jurídico interno.

La perspectiva desde nuestro ordenamiento jurídico interno para limitar la eficacia de la Ley del Pabellón queda enmarcada por dos tipos de argumentos generales muy heterogéneos entre sí.

En primer lugar, la atracción hacia nuestro ordenamiento procesal, del enjuiciamiento de problemas relativos a los PDC, según se deduce de la aplicación del artículo 25.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, circunstancia que favorece, aunque de manera muy excepcional, la aplicación de la normativa española sustantiva en la materia, al menos por la cercanía que se le supone al problema. Con todo, como se verá seguidamente, el fenómeno de osmosis no es completo, pues aunque enjuiciándose en España los problemas surgidos en un barco bajo PDC, lo natural será aplicar la Ley del Pabellón, constituyendo una excepción los supuestos en los que no se aplica el referido principio y sí la legislación española en la materia.

En segundo lugar, y desde los postulados del sistema de Seguridad Social, por la posibilidad de establecer un Convenio Especial de Seguridad Social por parte de los marineros o tripulantes españoles enrolados en un PDC que les asegure el nivel de protección que dispensa nuestro ordenamiento social en estas materias.

Como tercera posibilidad, pero al margen del ordenamiento puramente laboral, existe la expectativa de concertar seguros privados con compañías mercantiles que cubran las contingencias de Seguridad Social desde una óptica meramente civilista.

Además de estos instrumentos, y de manera residual, se observan otro tipo de actuaciones jurídicas dirigidas a evitar el fenómeno: la creación de empresas mixtas, y el establecimiento de sanciones a marineros españoles enrolados bajo un PDC cuando su actividad sea, exclusivamente, la pesca ilegal, no declarada o no reglamentada.

a) La vis atractiva de la jurisdicción española.

El artículo 25.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial ¹⁶ dispone que los Juzgados y Tribunales Españoles serán competentes «1.º En materia de derechos y obligaciones derivados de contratos de trabajo, cuando los servicios se hayan prestado en España o el contrato se haya celebrado en terri-

¹⁶ Precepto no modificado por la Ley Orgánica 19/2003, de 23 de diciembre, de modificación de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

torio español; cuando el demandado tenga su domicilio en territorio español o una agencia, sucursal, delegación o cualquier otra representación en España; cuando el trabajador y el empresario tengan nacionalidad española, cualquiera que sea el lugar de prestación de los servicios, o de celebración del contrato; y además, en el caso de contrato de embarque, si el contrato fue precedido de oferta recibida en España por trabajador español».

El inciso tercero del mismo precepto declara, en la misma línea de encomienda jurisdiccional hacia nuestros Tribunales, que «En materia de pretensiones de Seguridad Social frente a entidades españolas o que tengan su domicilio, agencia, delegación o cualquier otra representación en España».

La aplicación de esta regla, meramente procesal, supone la atribución para el ordenamiento español del enjuiciamiento de los problemas sociales que surgen en un PDC de nacionalidad extranjera, cuando se dan las circunstancias previstas en el precepto, especialmente cuando el trabajador es de nacionalidad española y ha recibido en nuestro país la oferta de trabajo (STS de 14 de abril de 1987 [RJ 1987\2757])¹⁷, o cuando entre el marinero español y el naviero extranjero se ha interpuesto una agencia de embarque de nacionalidad española (SSTS de 8 de octubre de 1973 [RJ 1973\4068], de 16 de octubre de 1973 [RJ 1973\4069], y de 9 de febrero de 1987 [RJ 1987\809]).

Ahora bien, que los Jueces y Magistrados españoles tengan encomendada la competencia para el enjuiciamiento de estos problemas no supone, en ningún caso, que la legislación a aplicar en la resolución de los mismos sea la española. La normativa a emplear, según se concluye del empleo de la Ley del Pabellón (en los dos sentidos expuestos), será la del país cuya bandera enarbore el barco o buque (siempre que la nacionalidad de la bandera se corresponda efectivamente con la acreditación documental de esta circunstancia), y no la española, con independencia de la nacionalidad del trabajador, española o extranjera (STS de 4 de junio de 1986 [RJ 1986\3460])¹⁸.

Nos encontramos, en este caso, ante un problema de elección de cuál sea la legislación aplicable, circunstancia que no influye en la consecuencia jurídica que se deduce de aplicar la Ley del Pabellón en todos los supuestos, aunque sí puede tener una cierta importancia ante la imposibilidad de probar la vigencia de la referida legislación extranjera, como se verá seguidamente, en la medida en que ello nos abocaría a utilizar la normativa española, supuestamente más proteccionista que la del país del barco que tiene un PDC.

¹⁷ Para precisar cuál debe ser el compromiso que se adquiere con la «oferta» de trabajo a efectos de la atribución jurisdiccional hacia los tribunales españoles véase la STSJ de Galicia, de 16 de febrero de 1994 (AS 1994\702) cuando dispone que para que exista «en los términos establecidos en el artículo 1262 del Código Civil, esto es, como declaración de voluntad emitida por una persona y dirigida a otra u otras proponiendo la celebración de un determinado contrato, no basta con manifestar la simple voluntad de contratar, sino que la oferta debe ser completa, es decir, debe contener en la declaración del oferente todos los elementos esenciales del contrato de manera que el destinatario pueda limitarse a aceptar. En el mismo sentido véase la STSJ de Galicia, de 21 de junio de 1996 (AS 1996\2398). Sobre que un «billete para desplazarse» no constituye una oferta formal en los términos previstos en la norma procesal, véase la STSJ de Galicia, de 1 de julio de 1999 (AS 1999\1975)

¹⁸ En este línea véase la muy clara STSJ de Galicia, de 14 de julio de 2001 (AS 2001\1950).

b) La ineficacia en la prueba de la vigencia del derecho extranjero aplicable.

La ausencia de prueba de la vigencia del derecho extranjero que sea de aplicación en la regulación de las condiciones laborales y de Seguridad Social de un mariner español enrolado en un PDC supone –según observa el art. 12.6 del Código Civil, derogado por la disposición derogatoria única.2.1.^a de la LEC, pero cuyo contenido sigue vigente por reproducir sus reglas el art. 281.2 de dicha norma¹⁹– de manera general para todo el ordenamiento jurídico-privado, la aplicación del derecho español [S TS de 16 de marzo de 1999 (RJ 1999\4411)]²⁰.

Es decir, que quién alegue ante los Tribunales Españoles la aplicación de una norma de derecho extranjero para resolver el conflicto jurídico ha de acreditar, suficientemente, su vigencia y aplicabilidad al caso concreto, pues, de lo contrario, y como forma de salvaguardar los derechos de los afectados, se aplicará el derecho nacional.

Este planteamiento, combinado con el de la vis atractiva de la jurisdicción española, supone un argumento muy fuerte para limitar las consecuencias jurídicas que se deducen de la aplicación de la Ley del Pabellón, en la medida en que la resolución de los problemas se deduce ante los Tribunales Españoles, aplicando las normas de conflicto del derecho nacional, y, en caso de que la legislación a aplicar sea la extranjera, su ausencia de alegación y prueba de su vigencia supone, sin más, la aplicación del derecho nacional, más proteccionista –se supone– que el del país del buque que ostenta PDC.

Con todo, el criterio tradicional se ha visto desplazado por la fundamentación jurídica que se deduce de la STS ud. de 22 de mayo de 2001 (RJ 2001\6477) que argumenta, como ya lo observó la precedente citada STS de 19 de febrero de 1990 (RJ 1990\1116)²¹, que la ausencia de prueba del derecho extranjero no puede abocarnos a aplicar automáticamente la legislación española que fuese de aplicación, sino a desestimar la demanda interpuesta ante nuestros tribunales, consecuencia del todo distinta, claro está.

En realidad, la regla de conflicto de la LEC, como ocurría con la del Código Civil, no contiene previsiones sobre qué acontece cuando quien acredita la aplicación de una norma de derecho extranjero no prueba la vigencia de la misma. Ante lo que cabe, como expone muy adecuadamente la STSJ de Galicia, de 31 de octubre de 2002 (AS 2003\1191), dos soluciones. La primera consiste

¹⁹ El artículo 12.6 del CC disponía que «Los Tribunales y autoridades aplicarán de oficio las normas de conflicto del derecho español. La persona que invoque el derecho extranjero deberá acreditar su contenido y vigencia por los medios de prueba admitidos en la ley española. Sin embargo, para su aplicación, el juzgador podrá valerse además de cuantos instrumentos de averiguación considere necesarios, dictando al efecto las providencias oportunas». Por su parte, el ahora vigente artículo 281.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil dispone que será objeto de prueba el derecho extranjero, en lo que respecta a su contenido y vigencia, pudiendo valerse el tribunal de cuantos medios de averiguación estime necesarios para su aplicación.

²⁰ En el mismo sentido véanse las SSTs (1.ª), de 11 de mayo de 1989 (RJ 1989\3758), de 21 de mayo de 1994 (RJ 1994\2167), de 25 de enero de 1999 (RJ 1999\321) y de 13 de diciembre de 2000 (RJ 2000\10439).

²¹ Cuando disponía en su Fundamento Jurídico 2.º que «Tal falta de alegación y prueba no puede conducir, como pretende el recurrente.../...a la aplicación de la ley española, pues ello equivaldría al absurdo de sancionar la omisión de prueba deliberadamente querida de la norma extranjera, con la aplicación de la ley española, cuando se considere que ésta era más beneficiosa».

en desestimar la demanda, porque el que tiene la carga de probar la norma jurídica que debe fundamentar necesariamente la pretensión, de acuerdo con las normas de conflicto, no lo ha hecho y en consecuencia debe soportar las consecuencias de esa falta de prueba de las normas que habrían de emplearse. La segunda solución consiste en aplicar, sin más, el derecho nacional, como fórmula general de salvaguarda, como decimos, de los derechos laborales en juego.

Pues bien, la reciente e importante STS ud. de 22 de mayo de 2001 (RJ 2001\6477) se inclina por el primero de los criterios expuestos, es decir, por entender que la falta de prueba de la existencia y vigencia de una norma de derecho extranjero aplicable a la resolución del asunto concreto que es enjuiciado debe suponer la desestimación de la pretensión, pues la solución distinta, es decir, la aplicación de la norma española, supondría hacer depender la resolución del asunto de la mayor o menor diligencia probatoria de las partes, favoreciendo conductas estratégicas, en la medida en que la inhibición probatoria de una de las partes, y el eventual fracaso de la prueba, podría llevar a la aplicación de un derecho que resultara más favorable a quien fracasó en el probanza del derecho extranjero.

Con todo, la sentencia cuenta con un voto particular suscrito por ocho magistrados de la Sala que entienden que la conclusión debería haber sido la aplicación del derecho nacional, aunque al haber sido dictada en unificación de doctrina no parece que el criterio del TS se modifique, entre otras razones, porque, se mire como se mire, es la solución que mejor separa la problemática adjetiva de la sustantiva, ya que, en caso contrario, la aplicación del ordenamiento sustantivo español en un sistema procesal como el español regido por el principio de aportación de parte quedaría encomendada, prácticamente en exclusividad, a los interesados en el mismo ²².

c) La suscripción de un Convenio Especial con la Seguridad Social, o de un seguro en régimen de Derecho Privado.

La protección que dispensa el ordenamiento de Seguridad Social patrio al marinerero nacional enroldado en un barco con PDC puede asegurarse mediante la suscripción por éste de un Convenio Especial de Seguridad Social, con el Instituto Social de la Marina, que le patrocine una protección social, para sí y para los suyos, asimilable a la que gozaría de ejercer su actividad laboral en territorio español.

La normativa que preside la suscripción de dicho Convenio Especial viene recogida en dos instrumentos jurídicos, principalmente:

La Orden TAS/2865/2003, de 13 octubre, del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, por la que se regula el convenio especial en el Sistema de la Seguridad Social, mediante la que se ha derogado la Orden de 18 de julio de 1991 ²³. Esta Orden dispone, en su disposición adicional cuar-

²² Con todo, lo más interesante de esa resolución sería estudiar cómo funciona, en estos casos, el efecto de cosa juzgada material y si, particularmente, puede entrarse a juzgar de nuevo, esta vez con aportación probatoria plena del derecho extranjero, la pretensión deducida anteriormente.

²³ La Orden TAS/819/2004, de 12 de marzo, modifica los artículos 6, 14, 15, 22 y 23 y la disposición transitoria de la Orden TAS/2865/2003, de 13 de octubre, por la que se regula el convenio especial en el Sistema de la Seguridad Social.

ta, titulada significativamente «Delegación de competencias en el Instituto Social de la Marina» que «Al objeto de mantener la necesaria coordinación respecto del sector marítimo pesquero por las especialidades que en el mismo concurren, el Instituto Social de la Marina tramitará y formalizará, por delegación de la Tesorería General de la Seguridad Social, los Convenios Especiales con trabajadores y asimilados incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en los términos establecidos en esta Orden». Hasta la fecha, esta posibilidad de regulación autónoma no ha sido desarrollada todavía, por lo que habrá que acudir a la normativa general para suscribir los referidos convenios.

En segundo lugar, el Real Decreto 996/1986, de 25 de abril por el que se regula la suscripción del Convenio Especial de Seguridad Social de Emigrantes e Hijos de Emigrantes –que no ha sido derogado expresamente por esta reciente Orden TAS aunque sí especifica determinadas cuestiones en su art. 15–, aun cuando no figurasen afiliados previamente al sistema de Seguridad Social. Se trata de un Convenio Especial pensado para los trabajadores nacionales que trabajen en países con los que España no tenga suscrito un Convenio de Seguridad Social (bilateral o multilateral), o que, teniéndolo, no cubra algunas de las prestaciones. El mismo pretende asegurar las contingencias de jubilación, invalidez, muerte y supervivencia ²⁴.

Dos óbices pueden imputarse a este mecanismo para paliar el problema. En primer lugar, que la protección de Seguridad Social no siempre es completa en supuestos de accidente laboral o enfermedad profesional, y, en segundo lugar, que el trabajador ha de sufragar, por sí mismo, el Convenio Especial.

Aunque no sería descabellado establecer en el futuro mecanismos jurídicos que, de un lado, obligasen a la suscripción de este tipo de Convenios para aquellos marineros españoles enrolados a bordo de un buque con PDC, y, de otro, se estableciese algún tipo de mecanismo por el cual el propio Estado (en su vertiente más social pensable) contribuyese a sufragar –al menos en parte– las cotizaciones que debe efectuar el trabajador, no parece que técnicamente puedan incorporarse dichas medidas en un ordenamiento, como el nuestro, que patrocina la desaparición de los PDC, y castiga, como se verá seguidamente, el enrolamiento en los dedicados a la pesca ilegal, irregular o no declarada, de marineros españoles, en la medida en que se estaría patrocinando el enrolamiento en un barco bajo PDC.

Por otro lado, siempre es posible que el marinero español suscriba con una compañía de seguros española un contrato privado que le asegure, al menos, los riesgos profesionales inherentes a su actividad laboral en el extranjero ²⁵. Como la anterior medida, el óbice principal de esta posibilidad reside en que la suscripción del referido seguro corre de cuenta del propio trabajador, por lo que escapa a la dinámica de Seguridad Social pública que pretende la universal protección de los trabajadores españoles.

²⁴ Sobre la no cobertura de asistencia sanitaria véase la STSJ de Galicia, de 29 de noviembre de 2001 (AS 2001\4077).

²⁵ Sobre la competencia de los tribunales españoles para el enjuiciamiento de los problemas que surgen de la aplicación de dicha póliza privada, sin que desvirtúe dicha competencia el hecho de que las condiciones de trabajo se rijan por legislación extranjera, véase la STS de 11 de diciembre de 1979 (RJ 1979\4848).

d) La influencia del Convenio de Roma sobre la ley aplicable a los contratos de trabajo.

El Convenio de Roma, de 19 de junio de 1980, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales, ratificado por España y publicado en el BOE el 19 de julio de 1993, viene a alterar (cuando no a derogar) el contenido del artículo 10.6 del Código Civil cuando dispone que a las obligaciones derivadas del contrato de trabajo les será aplicable la legislación del lugar donde se presten los servicios.

Su artículo 6, dedicado al contrato individual de trabajo, dispone de varias reglas para determinar cuál ha de ser la ley aplicable en estos casos.

En primer lugar, y siguiendo lo dispuesto en su artículo 3, los contratos se regirán por la ley elegida por las partes, previendo, según observa el artículo 6.1 que «la elección por las partes de la ley aplicable no podrá tener por resultado el privar al trabajador de la protección que le proporcionen las disposiciones imperativas de la ley que sería aplicable.

A falta de elección expresa de la legislación que sea de aplicación, el contrato de trabajo se regirá:

- «a) Por la ley del país en que el trabajador, en ejecución del contrato, realice habitualmente su trabajo, aun cuando, con carácter temporal, haya sido enviado a otro país, o
- b) Si el trabajador no realiza habitualmente su trabajo en un mismo país, por la ley del país en que se encuentre el establecimiento que haya contratado al trabajador, a menos que, del conjunto de circunstancias, resulte que el contrato de trabajo tenga vínculos más estrechos con otro país, en cuyo caso será aplicable la ley de este otro país».

De la conjunción de ambas reglas resulta, en primer lugar, que la elección de la ley que ha de regir las condiciones de trabajo no permite excepcionar la Ley del Pabellón si de ello se deduce la pérdida de la protección que dispensaría dicha norma. Se protege así, al menos, la norma del pabellón si su aplicación resulta más favorable que la norma de otro estado elegida entre las partes (probablemente como cláusula de suscripción obligatoria para el trabajador al formalizar su contrato).

En segundo lugar, y siempre en ausencia de elección de la norma aplicable, que las condiciones de trabajo han de regirse: por la ley del país en que el trabajador realice efectivamente su contrato, es decir, por la Ley del Pabellón, o por la ley del país en que se encuentre el establecimiento que haya contratado al trabajador, que bien pudiera ser España si el contrato de embarque se ha formalizado en España. Aunque la primera circunstancia no limita el empleo de la Ley del Pabellón, algunos supuestos de hecho bien pudieran ubicarse en la segunda de las alternativas expuestas, con lo que, de un lado, sería enjuiciado en España (como ya se precisó con anterioridad), y, en segundo

lugar sería de aplicación, en todo caso, la normativa española, sin sujetarse a los problemas que se derivan de la falta de prueba de la vigencia y aplicabilidad de la legislación extranjera que sea de aplicación.

Pero la importancia del Convenio reside en el inciso final del artículo 6 cuando dispone que los criterios antecedentes se excepcionan cuando del conjunto de circunstancias «resulte que el contrato de trabajo tenga *vínculos más estrechos* con otro país, en cuyo caso será aplicable la ley de este otro país», entendiéndose que se presumirá, según observa el artículo 4.2, «que el contrato presenta los vínculos más estrechos con el país en que la parte que deba realizar la prestación característica tenga, en el momento de la celebración del contrato, su residencia habitual o, si se tratare de una sociedad, asociación o persona jurídica, su administración central».

La vigencia y efectividad de esta regla de los «vínculos más estrechos» pueden dar base jurídica suficiente para aplicar la legislación nacional cuando un marinero español se ha enrolado en un barco bajo PDC. Recuérdese, en este sentido, la *vis atractiva* para el enjuiciamiento de esas cuestiones que preveía la LOPJ, por lo que será más factible alegar la vigencia de esta regla sustantiva una vez abocado hacia nuestros tribunales el enjuiciamiento del problema.

Con todo, ha de hacerse notar que el Convenio de Roma sólo es aplicable a las obligaciones que derivan del contrato de trabajo, dejando fuera cualquier problemática relativa a la Seguridad Social, que, siguiendo los principios de territorialidad característicos en la materia, sigue rigiéndose por la Ley del Pabellón ²⁶.

e) La potenciación de las empresas mixtas.

Las empresas mixtas en el ámbito pesquero son un instrumento de la política pesquera comunitaria (ideado en los Reglamentos 3944/90, de 29 de diciembre de 1990, y 3699/93, de 21 de diciembre de 1993) que actualmente se regula en el Reglamento 2792/99, de 17 de diciembre, por el que se definen las modalidades y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca.

Tiene como objetivo declarado favorecer la constitución de empresas de Derecho Privado entre armadores de la Unión Europea y terceros países, con la pretensión de explotar y comercializar la pesca que se encuentre en las aguas jurisdiccionales de estos últimos (CHARRO), generalmente en vías de desarrollo o con poca tradición pesquera o con dificultades de explotación de sus propios caladeros.

²⁶ Sobre la inaplicación del Convenio de Roma a estas cuestiones véase la STSJ del País Vasco, de 6 de mayo de 1997 (AS 1997\2164).

Su desarrollo se produce para nuestro ordenamiento jurídico mediante el Real Decreto 798/1995, de 19 mayo, y aunque el Real Decreto 3448/2000, de 22 diciembre, por el que se establece la normativa básica de las ayudas estructurales en el sector pesquero deroga gran parte del contenido del Real Decreto de 1995 referenciado, a lo que a nosotros nos importa sigue vigente el contenido de aquél, especialmente su disposición adicional 8.^a.

Se entiende por Sociedad Mixta (art. 20 del RD 3448/2000) toda sociedad mercantil con uno o varios socios nacionales y del tercer país en el que esté registrado el buque que cumplan los requisitos observados en el apartado segundo del mismo precepto, entre los que destaca la exigencia de que existan garantías adecuadas de que no se va vulnerar el Derecho internacional en lo que se refiere a las condiciones de trabajo de los pescadores ²⁷.

El problema a analizar, por tanto, es qué legislación es la aplicable en la relación laboral y de Seguridad Social que mantiene un ciudadano español con esta empresa mixta.

En principio, y por lo que respecta al contrato de trabajo, la legislación aplicable es la del país en que se haya constituido la sociedad mixta (CHARRO). Puede afirmarse, en lo que respecta a condiciones de laborales, que los problemas que surgen de la aplicación de la Ley del Pabellón se reproducen de nuevo en este supuesto de constitución de empresas mixtas.

Sin embargo, en lo que respecta a los problemas de Seguridad Social, la disposición adicional 8.^a del Real Decreto de 1995, –vigente, como decimos, por decisión expresa de la DD única del RD de 2000– dispone que: «Los españoles que trabajen o pasen a trabajar en sociedades mixtas y empresas radicadas inscritas en el Registro Oficial, lo harán, en todo caso, a efectos de la garantía de sus derechos en materia de Seguridad Social, como pertenecientes a una de las empresas españolas participantes en aquéllas, debiendo, en consecuencia, figurar dados de alta en el Régimen Especial Español de la Seguridad de los Trabajadores del Mar para todas las contingencias protegidas por el mismo y cubiertos, en forma legal de la de accidentes laborales y enfermedades profesionales, todo ello sin perjuicio de lo que pueda resultar de los Tratados internacionales bilaterales o multilaterales suscritos por España y de la legislación del país extranjero conforme a la cual se hayan constituido las citadas empresas».

Constituye, en fin, una fórmula que tiende a inaplicar, de manera excepcional la Ley del Pabellón, asegurando un nivel de protección al trabajador español en el extranjero similar a la que disfrutaría de ejercer su actividad en nuestro país. Todo ello sin perjuicio de lo que puedan disponer los instrumentos jurídicos internacionales en la materia suscritos por España, que pueden hacer aplicable la legislación del otro Estado con el que se ha suscrito el Convenio, aunque no es razonable imaginar que será en condiciones de Seguridad Social peores de las que disfrutaría en territorio nacional, pues en este caso no se constituiría la sociedad mixta.

²⁷ Definición algo más escueta es la contenida en el artículo 50 del Real Decreto 1048/2003, de 1 de agosto, sobre ordenación del sector pesquero y ayudas estructurales.

La potenciación, en fin, de esta solución, aunque no atenúa totalmente la problemática de Seguridad Social en los buques bajo PDC, puede constituir un precedente en la protección de los trabajadores españoles que ejerzan su actividad en el extranjero, sobre todo si las empresas mixtas se constituyen con países que usualmente proporcionan PDC.

f) Singular referencia a las potestades sancionadoras.

Recientemente, se ha publicado el Real Decreto 1134/2002, de 31 de octubre, por el que se aplican sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia, aunque su eficacia queda limitada a uno sólo de los problemas que generan los PDC, y no pretende atacar el problema en sí, sino únicamente las consecuencias que se deducen del uso de dichos PDC para la pesca ilegal.

Así, dispone el artículo 1 del referido Real Decreto que el mismo tiene por objeto establecer sanciones, en materia de pesca marítima en aguas exteriores, a las «personas físicas y jurídicas con nacionalidad española vinculadas jurídicamente a buques de países terceros que incumplan las obligaciones derivadas de las medidas de conservación y gestión establecidas en el Derecho Internacional, cuando el Estado de bandera de estos buques no ejerza la potestad sancionadora inherente a su jurisdicción», añadiendo el artículo 2.2 que «Se entenderá que el Estado de Bandera no ejerce su competencia sancionadora cuando habiendo transcurrido tres meses desde que le fue notificada la infracción por conducto oficial, fehacientemente probada, o bien no respondiera o bien no hubiera llevado a cabo las actuaciones necesarias para sancionar».

Como puede comprobarse, únicamente se pretende la imposición de sanciones a personas españolas (físicas o jurídicas) enroladas en buques con PDC cuando éstos se dedican a la pesca ilegal, irregular, o no declarada. Aunque no es una medida tendente a evitar el fenómeno de los PDC sí puede constituir un elemento disuasorio para el nacional español, aunque deben indicarse con respecto a esta circunstancia dos consideraciones generales.

En primer lugar, que no queda salvado con el referido Real Decreto el problema de la aplicación de la normativa española laboral y de Seguridad Social a dichos trabajadores, y, en segundo lugar, que sería deseable que se promulgasen otros Reales Decretos que pretendiesen concebir idénticas sanciones para los otros dos grandes problemas que genera el uso de los PDC en los que hay acuerdo internacional en lo que respecta a la intervención de terceros países en la vigilancia del cumplimiento de la normativa internacional: el tráfico de esclavos y de sustancias estupefacientes bajo PDC.

Con todo, constituye un paso más en el control por parte de un Estado extranjero del barco que ostenta un PDC en la línea de lo ya observado en la Convención sobre Derecho del Mar de 1982, en la medida en que permite dicha intervención con pretensiones sancionadoras, aunque esté únicamente limitada al aspecto de pesca ilegal realizada por marineros nacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- ARGIROFFO, E.: «La OIT ante al problema de las banderas de conveniencia y de los navíos que no cumplen las normas mínimas», *Revista Internacional del Trabajo*, Vol. 90, núm. 5, nov., 1974.
- ARIAS DOMÍGUEZ, A.: *La acción normativa de la Organización Internacional del Trabajo*. Ed.: Laborum, Murcia, 2002.
- BORNET: *Revista de Divulgación sobre Ciencias*: www.bornet.es/notic/
- CARRIL VÁZQUEZ, X. M.: «Aspectos laborales y de seguridad social de los pabellones de conveniencia», *REDT*, núm. 108, nov.-dic., 2001.
- CONFERENCIA INTERNACIONAL contra la Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada, celebrada en Santiago de Compostela el 25 y 26 de noviembre de 2002. (www.mapya.es/pesca/pags/ilegal/n)
- CHARRO BAENA, P.: «Los trabajadores emigrantes y su protección. Los convenios bilaterales y reglamentos comunitarios», en VV. AA.: *Mar, trabajo y Seguridad Social*. Ed.: Laborum, Murcia, 2002.
- EDITORIAL: Trabajo, la Revista de la OIT, núm. 33, feb., 2000.
- FEDERACIÓN ESTATAL de Transportes, Comunicaciones y Mar de UGT: «Proyecto de moción núm. 33 sobre el Registro Especial de las Islas Canarias», al 40.º Congreso de la Organización Internacional del Transporte, celebrada en Vancouver del 14 al 21 de agosto de 2002. www.itf.org.uk/congress/2002/motion_33_es
- LÓPEZ CALERA, J. M.^a: «Aspectos procesales de una reforma urgente de la legislación marítima», *AS*, núm. 18, 2000.
- LUC DEMARET y JACKY DELORME: «Pabellones de la Vergüenza». www.geocities.com/or4521/laboro/aguasturbias.htm
- MARINERO DIGITAL: «Banderas de Conveniencia»: www.periodistadigital.com/marinodigital
- MARTÍNEZ GIRÓN, J. y CARRIL VÁZQUEZ, SX. M.: «Seguridad Social Internacional del mar», en VV. AA.: *Seguridad Social Internacional*. Ed.: CGPJ, Col.: *Cuadernos*, núm. XXII, 1997.
- MARTÍNEZ LANDALUCE, J. A.: «De las banderas de conveniencia a los segundos registros», *Tribuna Social*, núm. 49, 1995.
- ONU (FAO): «Plan de acción internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada», hecho en Roma en junio de 2001. (www.fao.org/docrep/003/y1224s/).
- ORTIZ CASTILLO, F.: «Pabellones de conveniencia», en VV. AA.: *Mar, trabajo y Seguridad Social*. Ed.: Laborum, Murcia, 2002.

- PARLAMENTO EUROPEO (Comisión de Pesca): *Documento de Trabajo*, núm. 3, sobre el «Papel de las banderas de conveniencia en el sector pesquero», de 25 de septiembre de 2001 (DT\448506ES.doc).
- PARLAMENTO EUROPEO: «Resolución sobre el Naufragio del petrolero Prestige» en: www.europarl.es/int/gue/tree/
- Revista de Derecho Marítimo*: www.derechomaritimo.info/pagina/Prestige.htm
- Revista de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte*: www.itf.org.uk
- RUIZ SOROA, J. M.^a y DÍAS SÁNCHEZ, J.: «Reflexiones sobre las banderas de conveniencia y el derecho marítimo y laboral español», en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. IV, 1986.
- SEMPERE NAVARRO, A.V.: «Pabellones de conveniencia y seguridad Social», *Aranzadi Social*, núm. 6, 2002.
- VALTICOS, N.: *Derecho Internacional del Trabajo*. Ed.: Tecnos, Madrid, 1977.
- VON POTOBOSKY, G. W. y BARTOLOMEI DE LA CRUZ, H. G.: *La Organización Internacional del Trabajo*. Ed.: Astrea, Buenos Aires, 1990.