

El *homo aquaticus operarius* en la moderna Atlántida: las ciudades flotantes como solución frente al aumento del nivel de los mares y océanos derivado del cambio climático

Olga Fotinopoulou Basurko

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea

Departamento de Derecho de la Empresa y Derecho Civil

<https://dx.doi.org/10.5209/crla.102891>

Recibido: 01/06/2025 • Aceptado: 14/12/2025

Resumen: En este trabajo, se reflexiona sobre el fenómeno de la creación de ciudades flotantes sostenibles y del recurso a buques y mega yates residenciales, planteado como respuesta al aumento del nivel de los mares y océanos a consecuencia del cambio climático. En este contexto, se analiza, desde el punto de vista jurídico, nuestra hipotética condición de *homines aquatici operarii* y las dificultades asociadas al futuro hecho de vivir y trabajar, con carácter permanente, en instalaciones marítimas de distinta naturaleza.

Palabras clave: ciudades flotantes, cambio climático, aumento del nivel del mar, gente de mar-no marino.

ENG *Homo aquaticus operarius* in modern Atlantis: Floating cities as a solution to rising sea and ocean levels due to climate change

Abstract: This paper reflects on the phenomenon of the creation of sustainable floating cities and the use of ships and residential mega-yachts as a response to rising sea and ocean levels as result of climate change. In this context, our hypothetical status as *homines aquatic operarii* and the difficulties associated with living and working permanently on maritime installations of different kinds are analysed from a legal point of view.

Keywords: Floating cities, climate change, sea level rise, non-marine seafarers.

Sumario: 1. Introducción. 2. Las ciudades flotantes: entre “islas artificiales”, buques y yates residenciales como alternativas a la desaparición de ciudades/estados terrestres por el aumento del nivel del mar. 3. Las ciudades flotantes: ¿es posible su asimilación a los buques y la consideración del *homo aquaticus operarius* como gente de mar-no marino? 4. ¿Qué criterio o criterios se han de utilizar para resolver los litigios laborales en las “ciudades flotantes”? 5. Conclusión: la necesidad de adaptar la normativa existente a la realidad del trabajo en las futuras Atlántidas. 6. Bibliografía.

Cómo citar: Fotinopoulou Basurko, O. (2026). El *homo aquaticus operarius* en la moderna Atlántida: las ciudades flotantes como solución frente al aumento del nivel de los mares y océanos derivado del cambio climático, *Cuadernos de Relaciones Laborales*, 44(2), 323-334, <https://dx.doi.org/10.5209/crla.102891>

1. Introducción

Las noticias sobre el cambio climático y su impacto sobre las personas y la tierra son constantes en nuestros días y, lógicamente, generan una enorme preocupación ciudadana. Una de las consecuencias de este fenómeno es el de la conocida como “migración climática” (Felipe Pérez, 2021), esto es, el supuesto en el que las personas deben desplazarse desde sus lugares de residencia y trabajo a otros emplazamientos, ya sea porque los primeros devienen inhabitables temporalmente a causa de algún desastre medioambiental, ya sea porque aquéllos han desaparecido para siempre por la misma razón (Piqueras y Speroni, 2022; Felipe, 2019; 2022). Ambas circunstancias, pero especialmente la segunda, se manifiestan y/o se manifestarán con mayor intensidad sobre las islas, islotes y zonas costeras, a propósito del incremento del nivel de los mares y océanos en determinados lugares del mundo. Y esta realidad, lejos de ser anecdótica, con el tiempo será cada vez más frecuente. Así lo señala la NASA, que acaba de alertar sobre la duplicación (inesperada en el año 2024) del aumento anual del nivel del mar, hasta un total de 10 centímetros desde 1993 (fecha en la que se inició el registro satelital de la altura del océano¹), manifestando además que, si hasta estos momentos el aumento del nivel del mar se debía en dos tercios a la incorporación de agua terrestre al océano mediante el derretimiento de las capas de hielo y de los glaciares y el tercio restante a la expansión térmica del agua del mar, en el año 2024, los porcentajes se habían invertido. La gravedad de esta situación es enorme y así lo manifiestan muchos expertos en la materia (Grandey et al., 2024; Vousdoukas et al., 2017). De hecho, los informes realizados por el Grupo intergubernamental de expertos sobre el cambio climático (IPCC²), y también por la organización meteorológica mundial, advierten igualmente de esta problemática y de la posibilidad, cierta y cercana, de que no sólo existan inundaciones en zonas costeras, sino, también, de que desaparezcan determinados territorios-naciones como, por ejemplo, las Islas Maldivas, Tuvalu o Kiribati (Martín, 2018).

En este contexto general, no es extraño que, desde el Derecho, se haya prestado atención a los denominados “refugiados y/o migrantes climáticos”, sobre los que distintos autores se han detenido a los efectos de determinar el régimen jurídico que les es aplicable, no ya cuando los desplazamientos por estos motivos se realizan dentro de un mismo territorio-Estado, sino cuando, a consecuencia del desastre medioambiental de que se trate, las personas deben trasladarse a otro Estado distinto del suyo, originando el grave problema de determinar su *status* jurídico y, por ende, la tutela que les es de aplicación (*inter alia*, Miñarro Yanini, 2022). Ahora bien, además de lo apenas reseñado, lo cierto es que no podemos perder de vista una tercera variable que ha sido escasamente tratada (Dalkiran et al., 2023; Januszkiewicz et al., 2024), seguramente porque algunas de las iniciativas que se han planteado hasta la fecha parecen más un refugio/negocio para multimillonarios/as que una realidad asentada, dirigida a resolver la subida de mares y océanos y la desaparición de algunos territorios que quedaran sumergidos para siempre³. Me refiero al fenómeno de la creación de ciudades flotantes “sostenibles”⁴ en forma de “islas artificiales”, esto es, a la generación de infraestructuras flotantes, capaces de albergar a ciudadanos/as trabajadores, así como a los proyectos de buques y/o mega yates residenciales, planeados como alternativa a las ciudades-estados-

¹ <https://sealevel.nasa.gov/news/282/nasa-analysis-shows-unexpected-amount-of-sea-level-rise-in-2024/>

² <https://www.ipcc.ch/about/>

³ Es el caso de la isla de Sindalah en el Mar Rojo y que forma parte de un plan megalómano saudí llamado NEOM (vid. <https://www.neom.com/en-us/regions/sindalah>).

⁴ Hay varios proyectos y realidades en tal sentido que impulsa la empresa Oceanix, como el proyectado en Corea del Sur, en la ciudad de Busan como un ecosistema creado por el hombre bajo el influjo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, canalizando los flujos de energía, agua, alimentos y desechos para crear el modelo de una ciudad marítima modular y completamente funcional (vid. <https://oceanix.com/>). Hay proyectos similares, como el Maldives Floating City (MFC), encabezada por la empresa holandesa Duck Docklands, cuya construcción se empezó en 2022 y la idea es que, en menos de cinco años, finalicen todas las obras y llegue a albergar a 20.000 personas (<https://maldivesfloatingcity.com/>).

terrestres⁵, cuya consecución, como consecuencia de la evolución tecnológica, no está lejos de convertirse en una realidad, a diferencia de intentos similares que fracasaron durante el siglo pasado (Walker, 1973).

A la vista de que todo parece indicar que estas iniciativas van a desarrollarse y, quién sabe, si a asentarse en un futuro no muy lejano, no me parece descabellada la necesidad de adentrarse en nuestra condición hipotética de *homines aquatici operarii*, dado que viviremos y trabajaremos a bordo de esas instalaciones y/ o infraestructuras de distinta naturaleza en el mar. En este contexto general, es preciso que, a continuación, abordemos el régimen jurídico de aplicación a las distintas infraestructuras que puedan utilizarse para albergar ciudades flotantes, puesto que, en función de cómo se cataloguen aquéllas, podremos afrontar el régimen jurídico-laboral que les podría ser de aplicación para, en última instancia, reflexionar sobre si las nociones y regulaciones jurídicas actualmente vigentes precisan (o no) de algún tipo de reformulación para adaptarse a las futuras modernas “Atlántidas”.

2. Las ciudades flotantes: entre “islas artificiales”, buques y yates residenciales, como alternativas a la desaparición de ciudades/estados terrestres por el aumento del nivel del mar

La idea de construir ciudades flotantes no es novedosa, dado que, a lo largo de la historia, el ser humano ha ido ganando terreno al mar con distintas finalidades. Ahora bien, tal y como se ha anunciado previamente, la proyección de determinadas construcciones sobre el agua para su empleo como una posible solución a la subida del nivel del mar y a la desaparición de determinados territorios del planeta es una realidad que toma cada vez más fuerza en nuestros días. Esta circunstancia origina no pocos quebraderos de cabeza para el Derecho, ya que para poder conocer cuál es el régimen jurídico que se debe aplicar en esos espacios, es necesario categorizar aquéllos, jurídicamente hablando. La “traducción” de una determinada realidad al lenguaje jurídico es esencial y, de hecho, los juristas realizamos esta “transformación” mediante la subsunción de las realidades que el derecho pretende regular a través del empleo de los conceptos jurídicos a los que, además, les atribuimos una determinada naturaleza jurídica. Pues bien, en el caso de las ciudades flotantes, el problema ante el que nos encontramos es que carecemos de un concepto jurídico para estas infraestructuras (Ros, 2018), ya sea cuando esas ciudades se establezcan sobre buques y/o mega-yates, ya sea cuando se construyan ciudades situadas sobre un conjunto de plataformas *offshore*, sean estas fijas y/o flotantes.

En este contexto general, ha habido intentos por definir las ciudades flotantes como “una isla fabricada, construida con tierra y roca dragada del fondo del mar, o de acero como el común de las plataformas petrolíferas en alta mar. Es un objeto no formado naturalmente, adherido permanentemente al lecho marino y completamente rodeado de agua con su superficie sobre el agua en todo momento (Ros, 2018)” o también como “un conjunto de flotadores conectados, amarrados a los fondos marinos, cuya parte superior puede utilizarse para actividades similares a las que se realizan en tierra. La isla flotante se puede amarrar lejos de la costa o conectarse a ésta como una extensión urbana” (Maarten et al., 2021). Como es visible, los intentos a los que se ha hecho referencia sólo describen las ciudades flotantes en su versión de “plataformas o multi-plataformas *offshore*”, pero nada se señala con respecto a las ciudades a bordo de buques y/o súper yates, por cuanto que, hasta la fecha, se ha obviado que entre los proyectos planeados también nos encontramos con este tipo de fórmulas. Sea como fuere, lo cierto es que los intentos por crear algún tipo de definición para esas infraestructuras/plataformas se deben a que, como se ha avanzado, no contamos con un concepto jurídico, ni norma jurídica alguna que afronte la regulación de aquéllas, lo que origina la problemática de determinar –

⁵ Es el caso, por ejemplo, del buque “Freedom” capaz de albergar a más de 100.000 pasajeros, 40.000 residentes; 20.000 miembros de la dotación; 30.000 visitantes diarios y 10.000 turistas que pueden alojarse en hoteles contruidos a bordo. Esto es, no se trataría de un buque crucero al uso, sino el de una verdadera comunidad flotante en continuo movimiento. Véase la página web: <http://freedomship.com>. Asimismo, es el caso de Pangeos Terayacht. <https://www.pangeosyacht.com/projects>.

entre otras cuestiones– cómo se regularán las relaciones de trabajo que se entablen en las ciudades flotantes. Y es que, se insiste, si bien es cierto que la mayor parte de los autores que han trabajado esta materia se refieren a las ciudades flotantes como plataformas *offshore*, esto no elimina las dificultades en torno a su naturaleza, ya que no existe una noción de plataformas *offshore* en la normativa internacional aplicable. Es más, incluso el régimen jurídico de estas plataformas puede ser distinto en función de si se trata de plataformas fijadas al fondo marino o si, por el contrario, flotan y son móviles (a mayor abundamiento, Lin et al., 2021). En efecto, si acudimos a la normativa internacional y, en particular, a la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, conocida como Convención de Montego Bay de 1982 (en adelante, CNUDM), que regula los derechos y las obligaciones de los Estados en los distintos espacios marítimos, es fácilmente constatable que este texto carece de una definición de ciudades flotantes (Kieth, 1977; Zohourian, 2018), al igual que lo que ocurre con las plataformas *offshore*, lo que nos lleva a acudir a otros elementos contemplados en el CNUDM, tales como los de “isla artificial, instalaciones y estructuras” que, si bien son mencionados en el art. 60 del citado instrumento internacional, no están tampoco definidos jurídicamente hablando, de ahí la existencia de distintas formulaciones por parte de la doctrina iusinternacional publicista con respecto a cada uno de ellos (Bollo, 2024)⁶.

Lo apenas señalado es de vital importancia, puesto que la ausencia de una definición *ad hoc* obliga al intérprete a tratar de acomodar la realidad fáctica de las infraestructuras que alberguen a las ciudades flotantes bajo alguna de las nociones jurídicas vigentes, lo que constituye un desafío enorme. Es más, debemos recordar que, en función de cuál sea la naturaleza que les otorguemos, su régimen jurídico variará en consonancia con ello, inclusive el aplicable al *homo aquaticus* que allí resida y trabaje. Así, hay quien plantea que las ciudades flotantes constituyen una nueva categoría, alejada de las nociones antes aludidas (Schmidtke, 2019), lo que, en consecuencia, supone considerar que las relaciones jurídicas que se entablen sobre ese tipo de infraestructuras quedan en un limbo jurídico. Es por esta razón que la posición mayoritaria y menos radical es la de realizar una diferencia entre regímenes jurídicos entre ciudades flotantes, en función de si éstas se localizan en plataformas *offshore* móviles o si se sitúan en plataformas *offshore* fijas. Así, en el primero de los supuestos, las ciudades flotantes ubicadas en plataformas *offshore* móviles podrían ser calificadas como infraestructuras asimiladas a los buques a efectos jurídicos y, en el segundo (*offshore* fijas), lo que se propone es que o bien se consideren como “islas artificiales” (Fateh, 2013) o bien como “instalaciones o estructuras”, a efectos de lo dispuesto en el CNUDM (Ranganathan, 2019).

3. Las ciudades flotantes: ¿es posible su asimilación a los buques y la consideración del *homo aquaticus* como gente de mar-no marino?

Al hilo de lo que se acaba de exponer, es necesario determinar si esas “ciudades flotantes”, ya sean las construidas en plataformas *offshore* móviles o las que se proyectan sobre buques y súper yates, pueden recibir la consideración de “buques” de acuerdo con el concepto jurídico que se maneja en los textos internacionales y/o en las legislaciones nacionales. Y esta circunstancia es sumamente importante porque en el ámbito del Derecho marítimo sí contamos con normativa aplicable a las personas que prestan servicios a bordo de buques (gente de mar) y que podría, en su caso, extenderse, por analogía, a los *homos aquaticus operarius* en las ciudades flotantes.

Pues bien, lo primero que debemos señalar al respecto es que el concepto de buque carece de una regulación homogénea en la normativa internacional y que, en función del convenio internacional al que hagamos referencia, encontraremos una definición diferente para el buque, entre las cuales pueden predominar o las características de la infraestructura que se regule y/o su

⁶ En este sentido, lo que puede decirse es que, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 60 CNUDM, las islas artificiales son, a diferencia de las islas definidas en el art. 121 CNUDM, de creación humana y que se atribuye al Estado ribereño “el derecho exclusivo de construir, así como el de autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de estas infraestructuras” siempre que no interfieran en la utilización de las vías marítimas reconocidas que sean esenciales para la navegación internacional.

funcionalidad⁷. A nuestros efectos, esto es, desde la óptica jurídico-laboral, es importante acudir al Convenio refundido sobre trabajo marítimo, 2006, de la OIT (en adelante, MLC), dado que éste es el instrumento internacional que regula las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar sobre buques dedicados a actividades comerciales. Y esta norma resulta interesante, porque el ámbito subjetivo de aplicación de este Convenio internacional es amplio, al incluir bajo la noción de gente de mar a todas las personas que estén empleadas o contratadas, o que trabajen en cualquier puesto a bordo de un buque, esto es, tanto si las personas a bordo desarrollan una actividad náutica (gente de mar-marino) como si desempeñan otro tipo de actividades a bordo no orientadas a la navegabilidad de la nave (gente de mar-no marino). No exige, en otras palabras, que para la consideración de algún trabajador a bordo como gente de mar, que esta persona deba realizar una actividad dirigida a la navegabilidad del buque, permitiendo que otras personas que se dedican a cualquier otra ocupación tengan dicha consideración y se les aplique el contenido jurídico-laboral del citado Convenio internacional⁸. Ahora bien, el problema que podría surgir en este contexto –asimilación *homo aquaticus operaris*-gente de mar– se produce a la hora de combinar el ámbito subjetivo del texto internacional, al que se acaba de aludir de manera sucinta, con el ámbito objetivo de aquél, esto es, con la noción de buque que el MLC contiene. Y es que el MLC sólo es de aplicación a los buques que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con exclusión de las actividades de pesca u otras actividades similares (entendiendo por éstas las de carácter extractivo en la dualidad imperante entre el sector marítimo-comercial y marítimo-pesquero). En otras palabras, en función de cuál sea la actividad o más bien actividades que se desarrollen en esas ciudades flotantes/plataformas *offshore* móviles/buques/súper yates, cabría que las personas trabajadoras entrarán bajo el ámbito de aplicación del único Convenio internacional que regula, siquiera con carácter de mínimos, las condiciones laborales de quienes prestan servicios en buques o en infraestructuras marítimas asimilables.

La misma óptica, esto es, la problemática de tratar de insertar la realidad de las ciudades flotantes en el Derecho internacional, se reproduce en los derechos internos. En el caso del ordenamiento jurídico español, la Ley de Navegación Marítima del año 2014 (en adelante, LNM) distingue entre distintas infraestructuras en función de la navegabilidad y de su finalidad. En concreto, nuestro ordenamiento jurídico distingue entre el concepto de buque, embarcación, artefacto naval y plataforma fija (arts. 56 a 59 LNM⁹). Así, tomando en consideración nuestra regulación interna, debemos decir que, desde la perspectiva de calificar las ciudades flotantes en su versión de plataformas *offshore*, no es igual la caracterización que reciben las plataformas *offshore* móviles con respecto a las plataformas fijas al subsuelo marino, ya que las primeras son calificadas como buques a los efectos de la LNM, mientras que las plataformas fijas quedarían

⁷ El CNUDM no recoge una definición de buque mientras que, por ejemplo, el Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones para el registro de buques de 1986 establece que “*se entiende por buque cualquier embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima que se utiliza en el comercio marítimo internacional para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos, con excepción de las embarcaciones de menos de 500 toneladas de registro bruto*”. Asimismo, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) establece que “*Por buque se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes*”.

⁸ Piénsese en parte del personal a bordo de buques crucero.

⁹ El art. 56 LNM define el buque como todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros. El art. 57 LNM define la noción de embarcación como un vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o de utilización. Por su parte, por artefacto naval se entiende toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas. Equiparable al buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación (art. 58 LNM) y finalmente, por plataforma fija (art. 59 LNM) se entiende toda estructura o instalación susceptible de realizar operaciones de explotación de los recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazada sobre el lecho del mar, fondeada o apoyada en él. Al encontrarse permanentemente sujeta al fondo de las aguas, la plataforma fija tiene la consideración de bien inmueble con arreglo al Código Civil.

excluidas de tal consideración. Por su parte, el buque queda definido en nuestra legislación interna como un vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar, y para transportar personas o cosas. Pues bien, a la luz de las definiciones apenas referidas y de la amplitud de la noción de buque contenida en nuestro derecho interno, las ciudades flotantes sobre plataformas *offshore* móviles y, sobre buques-residencia y grandes yates-residencia tendrían precisamente la consideración de buques a los efectos de la norma interna; mientras que las ciudades flotantes sobre plataformas *offshore* fijas quedarían encuadradas en el concepto de plataforma fija, que emplea la LNM adquiriendo la naturaleza jurídica de bien inmueble con arreglo al Código Civil; pero también cabría la posibilidad de que quedaran al amparo de la definición de artefacto naval, caracterizado tanto por su flotabilidad como por el hecho de que esa infraestructura no está destinada a navegar, sino que lo está para albergar personas o cosas¹⁰.

Claro está que la posibilidad de que, de acuerdo con nuestro derecho interno, sea factible la consideración de las ciudades flotantes como buques a los efectos de la aplicación de la normativa interna no origina *per se* que los habitantes-trabajadores que, en un futuro, se establezcan en dichas infraestructuras tengan la consideración de gente de mar-no marino. Y ello así, porque la LNM no contempla ni regula la situación de la denominada como gente de mar-no marino, del mismo modo que tampoco lo hace el RD 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la marina mercante. En realidad, en nuestro derecho interno, a diferencia de lo que ocurre en otros ordenamientos jurídicos de nuestro entorno (Chaumette, 2014) y a pesar de que la norma reglamentaria apenas mencionada sí parezca recoger una definición similar a la contemplada en el MLC, en la práctica, nada se ha dictado ni propuesto para regular la situación jurídico-laboral de la gente de mar-no marino; situación ésta que, en términos generales, debería haberse afrontado ya, y que se hace cada vez más necesaria a la luz de las futuras ciudades flotantes.

4. ¿Qué criterio o criterios se han de utilizar para resolver los litigios laborales en las “ciudades flotantes”?

Expuesta la problemática resultante de la ausencia de una noción jurídica específica para las ciudades flotantes, es el momento de analizar otra de las cuestiones cruciales a dilucidar desde la perspectiva jurídico-laboral y que se conecta directamente con el espacio marítimo donde se sitúan dichas “ciudades flotantes”, ya sean móviles o fijas. Y ello así, porque el Derecho del Mar distingue entre distintos espacios marítimos a los efectos de la determinación del ejercicio de la soberanía y/o jurisdicción de los Estados sobre aquéllos. Así, y aunque lo habitual es que este tipo de construcciones *offshore* se proyecten para su localización en el mar territorial, en la ZEE (Zona económica exclusiva) o en la plataforma continental, no podemos descartar que, en un futuro, también puedan situarse en alta mar, esto es, en un espacio marítimo completamente sustraído a la soberanía nacional.

Pues bien, en este contexto general, es perfectamente factible que puedan surgir litigios laborales y de seguridad social, vinculados a la ejecución extraterritorial de servicios en ciudades flotantes, cuya resolución puede ser algo compleja en algunos supuestos. A diferencia de lo que pudiera pensarse, lo cierto es que estos problemas no resultan extraños, ya sea porque podemos tratar de aplicar por analogía las respuestas que los distintos tribunales y, en concreto, el Tribunal de Luxemburgo ha ofrecido con respecto a las controversias ligadas a la prestación de servicios a bordo de plataformas petrolíferas o gaseras *offshore* situadas en la plataforma continental; ya sea porque es factible atraer directamente alguna de las soluciones que se han ofrecido para el caso del trabajo a bordo de buques. En este sentido, debemos señalar, por lo que atiene a los conflictos residenciados en las plataformas *offshore* de carácter extractivo, que varios han sido los casos que han llegado al TJUE en relación con una cuestión muy relevante: la de conocer qué criterio debe aplicarse bien para concretar el juez que es competente para el conocimiento de estos litigios “extraterritoriales”, bien a los efectos de la determinación de la ley (ordenamiento jurídico) aplicable en materia de seguridad social. Así, en el caso Weber del año 2002 (Chaumette,

¹⁰ La característica de permanencia, propia de los artefactos, es precisamente el atributo que justifica un régimen sustantivo y registral no siempre coincidente con el de los buques.

2002)¹¹, que analizaba la determinación del fórum a propósito de un litigio derivado del contrato de trabajo plurilocalizado a bordo de una instalación *offshore* minera, el TJUE señaló que el hecho de que un trabajador preste servicios en instalaciones, ya sean fijas o flotantes, situadas en la plataforma continental no excluye la aplicabilidad del criterio de conexión del *locus laboris* (lugar de prestación habitual de servicios)¹², y rechazó, a su vez, que el pabellón o la bandera que esas instalaciones exhiban sirva para determinar un *locus* (lugar-territorio) de ejecución habitual. En palabras quizá algo más clarificadoras, el Tribunal de Luxemburgo va a interpretar de manera combinada los arts. 2 y 5 de la Convención de Ginebra sobre la plataforma continental de 1958 (del que los Países Bajos era parte)¹³ para concluir que “el Estado miembro que se beneficia de las prerrogativas económicas de exploración y/o explotación de los recursos ejercidas sobre la parte de la plataforma continental que le es adyacente no puede sustraerse a la aplicación de las disposiciones de Derecho de la Unión dirigidas a garantizar la libre circulación de los trabajadores, que ejercen su actividad profesional en dichas instalaciones”; lo que, en consecuencia, le lleva a considerar a la plataforma continental adyacente a los Países Bajos como territorio de ese Estado miembro y que “el trabajo realizado por un trabajador por cuenta ajena en instalaciones fijas o flotantes situadas en o sobre la plataforma continental adyacente a un Estado contratante, en el marco de la exploración y/o explotación de sus recursos naturales, debe considerarse como un trabajo realizado en el territorio de dicho Estado a los efectos de la aplicación del art. 5.1 Convenio de Bruselas sobre competencia judicial internacional y ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil”¹⁴.

Esta sentencia, pionera por lo que respecta a esta tipología de litigios, fue criticada por la doctrina *iusinternacional* publicista, dado el enfoque territorial que la misma encerraba (González, 2002). Quizá por la censura o reproche doctrinal emitido a propósito del caso Weber, lo cierto es que el TJUE modificó su postura unos años más tarde, cuando tuvo la ocasión de volver a enfrentarse a algún caso similar, si bien ya no se trataba de supuestos en los que había que determinar el órgano jurisdiccional competente para el conocimiento de un litigio laboral (despido), sino para concretar el sistema de seguridad social aplicable a un trabajador que prestaba servicios sobre una plataforma de gas situada en la plataforma continental adyacente a los Países Bajos. Éste es el caso contemplado en el asunto Salemink del año 2012¹⁵ (Chaumette, 2012; Rodríguez, 2012; González, 2013). En este supuesto, el Tribunal de Luxemburgo declaró que un trabajo efectuado sobre las instalaciones fijas o flotantes situadas en la plataforma continental en el marco de las actividades de exploración y/o de explotación de recursos naturales, debe ser considerado, a los efectos de la aplicación del Derecho de la UE, como realizado en el territorio

¹¹ STJCE C-37/00, Weber, Rec. p. I-2013 (ECLI:EU:2002:122). Este asunto trae causa en un litigio que se plantea entre el Sr. Weber, domiciliado en Alemania, y la empresa escocesa con domicilio social en Aberdeen (Reino Unido) que le contrató como cocinero para prestar servicios en una plataforma petrolífera desde 1987 a 1993, para posteriormente desenvolver su actividad –durante un breve período de tres meses (entre septiembre y diciembre de 1993) a bordo de un buque-grúa en las aguas territoriales danesas; momento a partir del cual la empresa decide prescindir de sus servicios despidiéndole. El Sr. Weber disconforme con el acto extintivo, demanda por despido improcedente ante los Tribunales holandeses. Los Tribunales holandeses ante los cuales se interpone la reclamación correspondiente, elevan varias cuestiones prejudiciales orientadas a interrogarse acerca de si el trabajo realizado a bordo de una plataforma continental adyacente a los Países Bajos debe considerarse como territorio de un país contratante a los efectos de determinar el *locus laboris* del art. 5.1 Convenio de Bruselas sobre competencia judicial internacional y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil de 1968 (CB).

¹² Así queda señalado en el considerando 36 de la Sentencia Weber cuando señala que: “el trabajo realizado por un trabajador por cuenta ajena en instalaciones fijas o flotantes situadas en o sobre la plataforma continental adyacente a un Estado contratante, en el marco de la exploración y/o explotación de sus recursos naturales, debe considerarse como un trabajo realizado en el territorio de dicho Estado a los efectos de la aplicación del art. 5.1 CB”.

¹³ Y de la sentencia del caso Plataforma continental del Mar del Norte, donde la CIJ declara que tales derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental existen ipso facto y ab initio en virtud de la soberanía del Estado sobre ese territorio y como extensión de ésta, bajo la forma del ejercicio de derechos de soberanía para explorar el lecho marino y explotar sus recursos naturales. Sentencia de la CIJ de 20 de febrero de 1969, Plataforma continental del Mar del Norte, Rec. 1969, p. 3, apartado 19.

¹⁴ Considerando 36 de la Sentencia Weber.

¹⁵ Sentencia de 17 de enero de 2012. Asunto C-347/10. (ECLI:EU:C:2012:17).

de dicho Estado. Y ello, sobre la base de entender que la plataforma continental es funcional y limitadamente territorio de la UE. De este modo, tal y como se ha adelantado, el TJUE se va a apartar del enfoque territorial de Weber, para abrazar la teoría de la funcionalidad, lo que ha sido mejor aceptado jurídicamente hablando, al entender que esta posición es más coherente y cercana a la realidad de los intereses económicos estatales vinculados a la plataforma continental (Quindimil, 2014). Así, podemos decir que, de acuerdo con lo establecido en la doctrina Salemink, la aplicación del Derecho de la UE a las relaciones jurídico laborales que se entablan en este tipo de plataformas, va a depender de si el Estado ribereño opera sobre la plataforma continental, a través de una instalación *offshore*, con la única finalidad de realizar una actividad de exploración y/o explotación para la cual sea necesario el concurso de trabajadores. Y, por el contrario, cuando sobre dicha plataforma se ejerza una actividad ajena a dicha explotación y/o explotación que no requiere actividad laboral alguna, no cabrá la extensión de territorialidad del Estado ribereño, sino sólo una facultad de consentimiento, en aplicación de lo dispuesto en el art. 60 del CNUDM.

El mismo enfoque funcionalista sostenido en Salemink se volvió a reproducir en el año 2015, cuando el TJUE se enfrentó a un supuesto similar a los anteriores en el conocido como caso Kik¹⁶. En este supuesto, también se trataba de un litigio en materia de seguridad social que enfrenta al Sr. Kik con el Secretario de Estado de Hacienda holandés. El supuesto de hecho era a grandes rasgos el siguiente: se trataba de un trabajador holandés y residente en Holanda, empleado en un buque instalador de tuberías, que enarbolaba bandera panameña y que navegaba por aguas internacionales, trabajando sucesivamente en zonas de la plataforma continental y en la adyacente a países comunitarios. Debe señalarse, a su vez, que el empleador estaba establecido en los Países Bajos en un primer momento, si bien modifica su establecimiento temporalmente a Suiza y retorna finalmente –de nuevo– a los Países Bajos, sin que ello supusiera una modificación de la residencia del Sr. Kik ni tampoco alteración del pabellón del buque, que continuó siendo en todo momento el de Panamá. En este contexto general, lo que se debatía era si el Sr. Kik estaba o no obligado a cotizar a la seguridad social holandesa durante un determinado período de tiempo, cuando la empresa se establece en dicho país (entre 1 de junio y el 24 de agosto de 2004); algo que el propio trabajador discutía, porque durante dicho período había estado prestando servicios para una empresa establecida en Suiza.

Para resolver la cuestión planteada, esto es, qué legislación de seguridad social es la aplicable a las obligaciones sociales derivadas del contrato de trabajo del Sr. Kik, el tribunal de justicia se va a plantear, con carácter preliminar, qué calificación debe darse a un buque instalador de tuberías en alta mar, esto es, si se trata de un buque o de una instalación en el sentido del art. 60 del CNUDM. En este marco, el TJUE sostiene que el trabajo realizado a bordo de un buque colocador de tuberías, cuando dicho buque se encuentra a la altura de la plataforma continental adyacente a un Estado miembro, no puede asimilarse al trabajo efectuado en territorio de dicho Estado miembro. Así, considera que, en tanto que los cables y tuberías construidos o utilizados por el buque cuya naturaleza se cuestiona no tienen por objeto la exploración de la plataforma y/o la explotación de los recursos de ésta, no cabe aplicar la interpretación operada en Salemink (Vargas, 2015). En consecuencia, y para dar solución a la controversia presentada, el tribunal acudió a la interpretación de la vinculación suficientemente estrecha de la relación laboral con el territorio de un Estado miembro, a los efectos de la extensión del ámbito de aplicación del Reglamento 1408/71, relativo a la aplicación de los regímenes de seguridad social a los trabajadores por cuenta ajena y a sus familias que se desplazan dentro de la Comunidad, a un buque registrado en un tercer Estado (Panamá) que navegue por aguas europeas, teoría ésta que no es novedosa en sí misma y a la que ha recurrido el TJUE cuando, ante supuestos de características similares, ha entendido que la relación jurídico-laboral estaba conectada con el espacio territorial-europeo y que debía aplicarse la normativa de seguridad social europea, a pesar de que la regulación comunitaria y los criterios conflictuales llevaran a la aplicación de una ley de un país no europeo (Martín-Pozuelo, 2022; Carril, 2015; Carrascosa, 2004).

¹⁶ Asunto C-266/13, L. Kik vs. *Staatssecretaris van Financiën* resuelta el 19 de marzo de 2015 (ECLI:EU:C:2015:188).

Como hemos tenido la ocasión de ver, el TJUE, cuando se ha enfrentado a esta tipología de litigios, lo ha hecho sobre la base de los siguientes criterios: a) Con carácter general, en ninguno de los supuestos anotados, el TJUE ha distinguido entre si la plataforma *offshore*/instalación es móvil o fija. b) Por su parte, ha declarado que el Derecho de la UE es aplicable a estos supuestos, primero bajo una óptica territorial (Weber) y, con posterioridad, bajo un enfoque funcionalista (Salemink y Kik); interpretando a estos efectos las disposiciones relativas a las instalaciones sobre la plataforma continental contenidas en los arts. 2 y 5 de la Convención de Ginebra sobre la Plataforma Continental, de 29 de abril de 1958 (Weber) y lo dispuesto en el art. 60 CNUDM 1982 (Salemink y Kik¹⁷); c) A resultas de lo anterior, esto es, una vez determinada la aplicación del Derecho de la UE, el TJUE declara, sin ambages, la posibilidad de aplicar el criterio del lugar habitual de prestación de servicios (*locus laboris*) cuando la plataforma *offshore*, sea móvil o fija, se sitúa en la plataforma continental, por cuanto que formaría parte del territorio del Estado ribereño (asunto Weber-competencia judicial); mientras que en el caso Salemink (seguridad social), el TJUE se va a centrar en interpretar el mismo criterio conflictual, si bien desde la perspectiva de los Reglamentos de coordinación de los sistemas de seguridad social. Así, va a considerar la aplicabilidad del art. 13.2.a) del Reglamento n.º 1408/71 (Salemink) que dispone que la persona que ejerza su actividad por cuenta ajena en el territorio de un Estado miembro estará sometida a la legislación de ese Estado, incluso cuando resida en el territorio de otro Estado miembro¹⁸.

La aproximación realizada por el TJUE en estos pronunciamientos ha sido, como se ha visto, evolutiva y tiene por objeto resolver los problemas que origina la prestación de servicios en las actividades *offshore*; cuestión ésta realmente complicada al no existir una normativa *ad hoc* que regule estos supuestos. Así, no es extraño que la solución dada por el Tribunal de Luxemburgo origine algún que otro problema en relación con lo que disponen algunas legislaciones nacionales en materia de Derecho marítimo. En este sentido, el hecho de no distinguir entre plataformas fijas o móviles se compadece mal con lo dispuesto, por ejemplo, en nuestra propia legislación interna, que las diferencia para asimilar las plataformas *offshore* móviles a los buques y, en el caso de las fijas, con artefactos o islas artificiales, sin perjuicio de que ambas tengan en común el quedar sujetas a un régimen registral, aunque éste no sea plenamente coincidente con el de los buques. Por su parte, la interpretación realizada por el TJUE en relación con las plataformas *offshore* situadas en la plataforma continental, basada en la teoría de la funcionalidad, tiene un difícil encaje con los supuestos de prestación de servicios en las “ciudades flotantes”. Y ello así, porque con toda probabilidad, las actividades que allí puedan desarrollarse serán, de hecho, variadas o muy variadas o, lo que es lo mismo, no circunscritas a la explotación y/o exploración marina, como hoy día acaece con las plataformas petrolíferas y/o gaseras *offshore*. En efecto, si asumimos la interpretación efectuada por el TJUE que, en esencia, tiene por objeto extender la soberanía estatal en virtud de la funcionalidad de la infraestructura de que se trate (y siempre que se sitúe en la plataforma continental), nos vamos a encontrar con soluciones divergentes para trabajadores que desarrollen distintas actividades a bordo de las plataformas que alberguen las futuras ciudades flotantes. Piénsese, por ejemplo, en el supuesto de una ciudad flotante (anclada

¹⁷ En el primer caso para declarar su aplicabilidad y en el segundo para declarar que ello no así, al considerar que la prestación de servicios se realiza a bordo de un buque y no de una instalación.

¹⁸ (Considerando 41). Pues bien, el artículo 13, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 1408/71 dispone que la persona que ejerza una actividad por cuenta ajena en el territorio de un Estado miembro estará sometida a la legislación de este Estado, “incluso cuando resida en el territorio de otro Estado miembro”. Se infringiría esa disposición si el requisito de residencia, impuesto por la legislación del Estado miembro en cuyo territorio se ejerce la actividad por cuenta ajena para la admisión al régimen de seguro obligatorio establecido por dicha legislación, fuera oponible a las personas contempladas en dicho artículo 13, apartado 2, letra a). Por lo que respecta a estas personas, dicha disposición produce el efecto de sustituir el requisito de residencia por un requisito basado en el ejercicio de la actividad por cuenta ajena en el territorio del Estado miembro de que se trate (véase la sentencia Kits van Heijningen, antes citada, apartado 21). (Considerando 42): Por consiguiente, una normativa nacional, como la controvertida en el asunto principal, con arreglo a la cual el trabajador que ejerce su actividad en una plataforma de extracción de gas situada sobre la plataforma continental adyacente a un Estado miembro debe cumplir el requisito de residencia para poder gozar de un seguro con carácter obligatorio en dicho Estado miembro, resulta contraria al artículo 13, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 1408/71.

sobre una o varias plataformas *offshore*) situada en la plataforma continental. ¿Tendremos que aplicar la teoría de la funcionalidad y, por ende, aplicar el criterio del *locus laboris* cuando la prestación de servicios de un trabajador esté ligada a la explotación y/o exploración marina en alguna o en algunas de esas plataformas *offshore* que sustentan la ciudad flotante? Por el contrario, cuando ello no sea así, ¿debemos aplicar la teoría de los vínculos más estrechos, para determinar la legislación aplicable? Parece obvio que esta solución generaría un régimen diferenciado para los y las trabajadoras que presten servicios en una ciudad flotante situada en dicho espacio marítimo y huelga decir que esta solución tendría escaso recorrido, por no decir que ninguno, en el supuesto de que una ciudad flotante se situara en el alta mar.

Ahora bien, quizá estos inconvenientes pudieran superarse si eliminásemos de la ecuación el elemento de la funcionalidad que ha manejado el TJUE en los supuestos *Salemink* y *Kik*, anteriormente vistos (ex art. 60 CNUDM), y retornamos a la óptica de la territorialidad sin ambages de Weber. De este modo, y sin perjuicio de ser conscientes del exceso de esta propuesta desde la perspectiva del Derecho internacional público, lo cierto es que ésta permitiría que se resolvieran los litigios jurídico-laborales a bordo de las ciudades flotantes de manera homogénea e indistinta para todos/as los trabajadores/as que, en su caso, presten servicios en aquéllas. Así, cabría la aplicación del criterio del *locus laboris* en el caso de que las ciudades flotantes se situaran en plataformas *offshore* (ya sean móviles o fijas) en la plataforma continental y, para todo el resto de espacios marítimos sustraídos de la soberanía estatal, o bien se debiera acudir a la aplicación del criterio de los vínculos más estrechos en atención a la doctrina *Kik* (y su extrapolación al ámbito del contrato de trabajo); prescindiendo –en consecuencia– de la aplicación del criterio de la ley del pabellón; tradicional en el contexto de la regulación jurídico-laboral a bordo de buques.

Por su parte, otra posibilidad partiría de la distinción *prima facie* entre plataforma *offshore* fija y móvil que de manera mayoritaria comparte la doctrina especializada. Así, en el supuesto de que se tratara de una ciudad flotante situada sobre una plataforma *offshore* móvil, la solución, desde el punto de vista de la legislación aplicable, sería la misma que se ha venido defendiendo para los supuestos de litigios plurilocalizados a bordo de buques. Y ésta tradicionalmente ha sido la de entender que es de aplicación la legislación de la bandera que enarbola el buque (ley del pabellón), sin perjuicio, eso sí, de señalar que progresivamente estamos asistiendo al abandono de este criterio ante la falta de vinculación socio-económica que existe entre el Estado que otorga su bandera y el buque que la enarbola. Esta solución, que podría ser factible y/o más o menos realista, también podría ser objeto de crítica, no en vano sería necesario prescindir y/o adaptar el elemento finalista que emplean los instrumentos de Derecho del Mar y de Derecho marítimo con respecto a la naturaleza de los buques. En efecto, el rasgo esencial de su caracterización depende de su finalidad, que no es otra que la navegación y el transporte marítimo; lo que lo distancia del fenómeno de las ciudades flotantes. Por su parte, esta posibilidad implicaría que no se pudiera trasladar la interpretación realizada por el TJUE, en torno a la aplicación de la *lex loci laboris* en la versión territorial empleada en Weber, ni tampoco, la funcionalista en *Salemink/Kik*. En consecuencia, sería necesario acudir al criterio de la vinculación más estrecha, para resolver los litigios jurídico-laborales con elemento de extranjería que pudieran producirse en las ciudades flotantes. Finalmente, esta solución dejaría fuera de su alcance las controversias que pudieran suscitarse a bordo de una plataforma *offshore* fija, para las cuales o bien se recurre, en coherencia, a la primera de las propuestas expuestas, o bien recurrimos, simple y llanamente, a la utilización de criterios similares a la evolución interpretativa operada a propósito del trabajo de buques, esto es, a aquella que atiende a la aplicación del criterio de los vínculos más estrechos obviando, una vez más, la analogía entre *lex loci laboris*/pabellón.

5. Conclusión: la necesidad de adaptar la normativa existente a la realidad del trabajo en las futuras Atlántidas

Como es obvio, cualquiera de las posibilidades apuntadas exige que se produzcan ciertas modificaciones y/o adaptaciones de los instrumentos de Derecho del Mar y de Derecho marítimo, aplicables actualmente a las futuras ciudades flotantes. Y ello así, porque, sin perjuicio de pensar

que lo ideal sería dotar de significación jurídica a estas infraestructuras marítimas, no parece que ello vaya a suceder próximamente. En consecuencia, la necesidad de adaptar la normativa existente pasa por reordenar la visión jurídica que se tiene de mares y océanos, donde, sin lugar a duda, siguen predominando los intereses geopolíticos y económicos en su regulación y siempre en detrimento de los seres humanos que prestan servicios en los distintos espacios marítimos. Quizá, pero sólo quizá, el calentamiento global, el aumento del nivel del mar y la creación de ciudades flotantes como respuesta a esa realidad, supongan reorientar nuestra visión de los espacios marítimos poniendo como eje central de nuestros desvelos a los seres humanos. Esperemos que ello sea así y que la apocalíptica película *Waterworld* no sea más que otro fallido intento del séptimo arte por pasar a la posteridad.

6. Bibliografía

- Adrián Arnáiz, A. J. (2002). "Nuevas dificultades para determinar el órgano jurisdiccional competente para conocer del contrato individual de trabajo en la Unión Europea (Algunas reflexiones a propósito de la sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 27 de febrero de 2002 en el asunto Weber)". *Información Laboral*. 4: 5-22.
- Bollo Arocena, M^a. D. (2024). "Las nociones de roca, isla, instalación, estructura e isla artificial en la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar". *Revista electrónica de estudios internacionales*. 48: 169-207. DOI: 10.36151/reei.48.06.
- Carrascosa Bermejo, M^a. D. (2004). *La coordinación comunitaria de la Seguridad Social: ley aplicable y vejez en el Reglamento 1408/71*. CES.
- Carril Vázquez, X. M. (2015). *Una cuestión de Derechos humanos: la protección social de nuestros trabajadores del mar emigrantes en Noruega*. Aranzadi.
- Chaumette, P. (2002). "Conflit de juridictions pour un travail effectué dans les eaux territoriales et sur le Plateau continental de deux Etats membres de l'Union européenne". *Neptunus e-review*. 8(2). <http://www.droit.univ-nantes.fr/>.
- Chaumette, P. (2012). "Du travail sur les plates formes gazières et pétrolières du Plateau continental". *Droit Social*. 4 : 436-438.
- Chaumette, P. (2014). "La ratificación y la transposición del Convenio OIT de trabajo marítimo, Ley n° 2013-619 de 16 de julio de 2013, por la que se aprueban diversas disposiciones de adaptación al derecho de la Unión Europea en el marco de un desarrollo sostenible". *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*. 36: 189-209.
- Dalkıran, Ç., Yörük, E. y Ülger, M. (2023). "The Effects of Climate Change on Coastal Areas and Coastal Property and Floating Cities As a Solution Proposal". *Kent Akademisi*. 16(4): 2611-2632. <https://doi.org/10.35674/kent.1376835>.
- Fateh, R. H. (2013). "Is Seasteading the High Seas a Legal Possibility: Filling the Gaps in International Sovereignty Law and the Law of Seas". *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. 46(3): 899-932.
- Felipe Pérez, B. (2019). *Las migraciones climáticas en el ordenamiento jurídico internacional*. Thomson Reuters Aranzadi.
- Felipe Pérez, B. (2021). "Migraciones climáticas: análisis de iniciativas recientes para superar el vacío jurídico". En Miñarro Yanini, M. (Coord.), *Cambio climático y derecho social: claves para una transición ecológica justa e inclusiva* (pp. 147-172), UJA Editorial.
- Felipe Pérez, B. (2022). *Migraciones climáticas. Sobre desigualdades, mitos y desprotección*. MRA Ediciones.
- González Vega, J. A. (2002). "Instalaciones offshore y competencia judicial: el Convenio de Bruselas de 1968, el TJCE y la 'obsesión por el territorio'". *La Ley-Unión Europea*. 5556: 1-6.
- González Vega, J. (2013). "¿A vueltas con la 'obsesión por el territorio'?: el TJUE, la plataforma continental y la aplicación espacial del Derecho de la UE (Comentario a la Sentencia TJUE de 17 de enero de 2012. A Salemink c. Raad van bestuur van het Uitvoeringsinstituut werknemersverzekering. Asunto C-347/10)". *Revista General de Derecho Europeo*. 30.
- Górriz, C. (2003). "Competencia judicial internacional y trabajo marítimo. (A propósito de la STJCE de 27 de febrero de 2002: Weber vs. Universal Odgen Services Ltd.)". *Anuario de Derecho Marítimo*. XX: 307-332.

- Grandey, B. S., Sauwels, J., Koh, Z. Y., Horton, B. P. y Chew, L. Y. (2024). "Fusion of probabilistic projections of sea level rise". *Earth's Future* 12(12): e2024EF005295. <https://doi.org/10.1029/2024EF005295>.
- Januszkiewicz, K., Golebiewski, J., Czarnecki, B. y Turecki, A. (2024). "Redefining Urbanism in Perspective of Climate Change: Floating Cities Concept". *Arts* 13(6): 183. DOI:10.3390/arts13060183.
- Kieth, K. M. (1977). "Floating cities: A new challenge for transnational law". *Marine Policy* 1(3):190-204.
- Lin, F-Y, Spijkers, O. y Van Der Plank, P. (2021). "Legal Framework for Sustainable Floating City Development: A Case Study of the Netherlands". En Lukasz, P., Lim, S. G., Wang, C. M. y De Graaf-Van-Dinther, R. WCFS2020, *Proceedings of the Second World Conference on Floating Solutions* (pp. 433-460). Springer.
- Maarten, M. B., Flikkema, M. M. B., Fen-Yu (V.) L., Van Der Plank, P. P. J., Koning, J. y Waals, O. (2021). "Legal Issues for Artificial floating Islands". *Frontiers in Marine Science*. 8.
- Martín Pascual, E. (2018). "Migraciones causadas por la subida del nivel del mar: un reto para el Derecho internacional". *Revista Catalana de Dret ambiental* IX(2): 1-32.
- Martín-Pozuelo López, A. (2022). *La Seguridad Social de los trabajadores migrantes en la Unión Europea: ley aplicable a la afiliación y cotización*. Tirant lo Blanch.
- Miñarro Yanini, M. (2022). "El derecho en la encrucijada: el caso de los «refugiados climáticos»", *AFDUAM-Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*. 26: 431-447.
- Piqueras, C. y Speroni, T. (Coords) (2022). *Migraciones medioambientales*. Universidad Autónoma de Barcelona.
- Quindimil, J. A. (2014). La plataforma continental como ámbito de aplicación del derecho de la unión europea a la luz de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia". *Revista de Derecho Comunitario Europeo*. 48: 529-549.
- Ranganathan, S. (2019). "Seasteads, land-grabs and International Law". *Leiden Journal of International Law*. 32(2): 205-214.
- Rodríguez Magdaleno, R. (2012). "De nuevo sobre el ámbito de aplicación ¿territorial? del Derecho de la Unión Europea y la plataforma continental: el asunto Salemink (C-347/10, Sentencia del TJCE [Gran Sala] de 17 de enero de 2012)". *Diario La ley*. 7891: 1-5.
- Ros, N. (2018). "L'Union européenne et l'encadrement juridique des activités offshore". *Revue de Droit de l'Union européenne*. 4: 233-262.
- Schmidtke, R. C. (2019). "Artificial Islands of the Future: The Seasteading Movement and the International Legal Regimes Governing Seasteads in EEZs and on the High Seas". *Asian-Pacific Law & Policy Journal*. 21(1):1-28.
- Vargas Gómez-Urrutia, M. (2015). "Kick to kik. Trabajadores offshore desplazados y ley aplicable a la seguridad social internacional". *Bitácora Millennium DIPr: Derecho Internacional privado*. 1.
- Vousdoukas, M., Mentaschi, L. Voukouvalas, E. Verlaan, M. y L. Feyen L. (2017). "Los niveles extremos del mar en aumento a lo largo de las costas de Europa". *Earths future*. 5(3): 304-323. doi:10.1002/2016EF000505.
- Walker, C. W. (1973). "Jurisdictional problems created by artificial islands". *San Diego Law Review*. 10(3): 638-663.
- Zabalo Escudero, M^a E. (2003). "Sucesión de lugares de trabajo y competencia judicial internacional: nuevos problemas planteados ante el TJCE". *Revista de Derecho comunitario europeo*. 14: 225-239.
- Zohourian, M. A. (2018). "The Real Nature of Artificial Islands, Installation and Structures from Perspective of Law of the Sea". *Asia-Pacific Journal of Law, Politics and Administration*. 2(1): 13-26.