

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### MINISTERIO DE FOMENTO

**12732** *Real decreto 1004/2014, do 5 de decembro, polo que se modifica o Real decreto 1737/2010, do 23 de decembro, polo que se aproba o Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois.*

O Real decreto 1737/2010, do 23 de decembro, polo que se aproba o Regulamento regulador das inspeccións de buques estranxeiros en portos españois, incorporou ao ordenamento xurídico español a Directiva 2009/16/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril, sobre o control dos buques polo Estado reitor do porto.

O obxecto do citado real decreto é regular de forma harmonizada as inspeccións a que se deberán someter os buques estranxeiros que fagan escala nos portos españois, co fin de reducir significativamente o número de buques que incumpran a normativa establecida mediante a aplicación das medidas que contén a propia norma.

Posteriormente, aprobouse a Directiva 2013/38/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 12 de agosto de 2013, pola que se modifica a Directiva 2009/16/CE. A modificación ten por obxecto incluír as referencias ao Convenio sobre o traballo marítimo de 2006 (CTM 2006), adoptado pola Organización Internacional do Traballo (OIT) o 23 de febreiro de 2006, entre a normativa internacional cuxa aplicación e cumprimento deben ser verificados polas autoridades competentes dos Estados costeiros da Unión Europea ao realizaren o control dos buques estranxeiros que entren nos seus portos.

O CTM 2006 ten como finalidade recoller e articular nun instrumento único e coherente todas as regras e preceptos actualizados dos convenios e recomendacións internacionais vixentes sobre o traballo marítimo, así como os principios fundamentais doutros convenios internacionais en materia laboral.

O CTM 2006 establece regras de traballo marítimo para toda a xente de mar-entendendo como tal toda persoa que estea empregada ou contratada ou que traballe en calquera posto a bordo dun buque ao cal se aplique o dito convenio, de conformidade co disposto no seu artigo II, 1, f)-, con independencia da súa nacionalidade ou do pavillón do buque en que presten os seus servizos. Así mesmo, contén regras de execución que definen as responsabilidades dos Estados que exercen as obrigacións de control polo Estado reitor do porto, os cales deben comprobar o cumprimento do CTM 2006 por parte dos buques mercantes que entren nos seus portos, co fin de velar pola seguridade e saúde das tripulacións dos buques e evitar o falseamento da competencia.

Neste sentido convén precisar que, baixo ningunha circunstancia, as medidas que se adopten para levar a efecto a Directiva 2013/38/UE poden servir de xustificación para que os Estados membros reduzan o nivel xeral de protección dos membros da tripulación que traballa a bordo de buques dos ditos estados, tendo en conta a normativa da Unión Europea aplicable en materia laboral.

É importante destacar tamén que a Directiva 2013/38/UE non só atinxe os aspectos substantivos do CTM 2006, senón que reflicte tamén todo o que se refire á tramitación das queixas presentadas en terra en relación cos preceptos do convenio.

Por último, convén pór de manifesto que, aínda que se atribúen á Comisión Europea amplas competencias de execución nesta materia, estas nunca poden ser un obstáculo para o exercicio das funcións dos inspectores do Estado reitor do porto segundo o seu criterio profesional, nin para o desempeño das competencias do Ministerio de Fomento coa flexibilidade que establecen as propias directivas 2009/16/CE e 2013/38/UE.

Este real decreto ten como finalidade incorporar ao ordenamento xurídico español a Directiva 2013/38/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 12 de agosto de 2013,

pola que se modifica a Directiva 2009/16/CE sobre o control dos buques polo Estado reitor do porto.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento, coa aprobación previa do ministro de Facenda e Administracións Públicas, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 5 de decembro de 2014,

DISPOÑO:

**Artigo único.** *Modificación do Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois, aprobado polo Real decreto 1737/2010, do 23 de decembro.*

O Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois, aprobado polo Real decreto 1737/2010, do 23 de decembro, queda modificado como segue:

Un. Introdúcense as seguintes modificacións no artigo 2:

- a) Suprímese a alínea g) do número 1.
- b) Engádense as seguintes alíneas i), j) e k) ao número 1 do artigo 2:
  - «i) O Convenio sobre o traballo marítimo, 2006 (CTM 2006).
  - j) O Convenio internacional sobre o control dos sistemas antiincrustantes prexudiciais nos buques 2001 (AFS 2001).
  - k) O Convenio internacional sobre responsabilidade civil nacida de danos debidos a contaminación polos hidrocarburos para combustible dos buques, de 2001 (Convenio Bunkers, 2001).»
- c) Engádense os puntos 23 e 24 seguintes ao número 2 do artigo 2:
  - «23) Certificado de traballo marítimo: o certificado a que se refire a regra 5.1.3 do CTM 2006.
  - 24) Declaración de conformidade laboral marítima: a declaración a que se fai referencia na regra 5.1.3 do CTM 2006.»

Dous. O número 4 do artigo 3 queda redactado como se indica a continuación:

«4. Cando se inspeccione un buque que enarbore pavillón dun Estado que non sexa parte nun convenio, o Ministerio de Fomento garantirá que non se dea ao dito buque nin á súa tripulación un trato máis favorable que o outorgado a un buque que enarbore pavillón dun Estado que sexa parte no convenio. O buque en cuestión será obxecto dunha inspección máis detallada seguindo os procedementos establecidos polo Memorando de acordo sobre o control do Estado do porto, asinado en París o 26 de xaneiro de 1982 (MDA de París).»

Tres. Engádense un novo número 6 ao artigo 3 coa seguinte redacción:

«6. As medidas adoptadas para dar efecto ao disposto neste regulamento non implicarán unha redución do nivel xeral de protección dos membros da tripulación que se acollan ao dereito social de Unión Europea nos ámbitos en que se aplique este regulamento, en relación coa situación previamente existente en España.

Se o Ministerio de Fomento, ao aplicar estas medidas, ten coñecemento dunha clara violación da normativa comunitaria europea a bordo de buques abandeirados nun Estado membro de Unión Europea, informará inmediatamente a autoridade competente do dito Estado membro co fin de que emprenda as actuacións que considere procedentes.»

Catro. Engádense dous novos números 3 e 4 ao artigo 17, co seguinte teor:

«3. Se ao cabo dunha inspección máis detallada se determina que as condicións de vida e de traballo a bordo dun buque non son conformes cos requisitos do CTM 2006, o inspector notificaralle inmediatamente as deficiencias ao capitán do buque e comunicarlle o prazo establecido para a súa rectificación.

No caso de o inspector considerar que tales deficiencias son significativas ou de teren relación cunha posible queixa no marco do anexo V, parte A, número 19, do CTM, o inspector informará das deficiencias as asociacións ou os colexios profesionais españois de persoal marítimo e de empresas navieiras e poderá notificarllo, así mesmo, a un representante do Estado de abandeiramento e facilitarlles a información pertinente ás autoridades competentes do seguinte porto de escala.

4. Respecto das cuestións relativas ao CTM 2006, o Ministerio de Fomento poderalle remitir unha copia do informe do inspector, xunto coas respostas recibidas das autoridades competentes do Estado de abandeiramento, ao director xeral da Organización Internacional do Traballo (OIT), co obxecto de que se adopten as medidas que se consideren adecuadas e oportunas para garantir que a dita información quede rexistrada e que se poña en coñecemento das partes que poidan estar interesadas en facer uso das accións e dos recursos pertinentes.»

Cinco. O número 2 do artigo 18 queda redactado do seguinte modo:

«2. Non se deberá revelar ao capitán nin ao navieiro a identidade do denunciante. O inspector adoptará as medidas necesarias para garantir a confidencialidade das queixas presentadas polos membros da tripulación, incluídas as destinadas a garantir a confidencialidade durante calquera interrogatorio que se lles realice.»

Seis. Insírese un novo artigo 18 bis co seguinte contido:

«Artigo 18 bis. *Procedementos para queixas en terra relacionadas co CTM 2006.*

1. Toda queixa dun membro da tripulación dun buque que faga escala nun porto español, relativa ao incumprimento dos requisitos do CTM 2006 (incluídos os dereitos dos membros da tripulación), poderá ser formulada ante un inspector da capitanía marítima. Neses casos, o inspector deberá emprender unha investigación inicial.

2. No marco da investigación inicial, se resulta procedente e tendo en conta a natureza da queixa, deberase estudar se se seguiron os procedementos de tramitación de queixas a bordo establecidos na regra 5.1.5 do CTM 2006. O inspector tamén poderá levar a cabo unha inspección máis detallada de conformidade co artigo 13 deste regulamento.

3. Se for posible, o inspector deberá procurar que a queixa se solucione a bordo do buque.

4. No caso de que a investigación ou a inspección poñan de relevo un incumprimento relativo ao artigo 19 deste regulamento, aplicaranse as disposicións dese artigo.

5. Cando non sexa de aplicación o número 4 anterior e a queixa presentada non se solucionase a bordo do buque, o inspector pedirá, de modo inmediato, asesoramento ao Estado de bandeira do buque, así como a elaboración dun plan de acción para corrixir o incumprimento nun prazo determinado. Remitirase por vía electrónica á base de datos de inspeccións a que se refire o artigo 25 un informe completo da inspección verificada.

6. Cando a queixa non se solucionase tras ter procedido de conformidade co disposto no punto anterior, o Ministerio de Fomento transmitiralle ao director xeral da OIT unha copia do informe do inspector. O informe irá acompañado das

respostas das autoridades competentes do Estado de abandeiramento recibidas en prazo. Serán informadas tamén respecto diso as organizacións ou asociacións españolas que agrupen ou representen o persoal marítimo e as empresas navieiras.

Así mesmo, o Ministerio de Fomento deberá presentar periodicamente ao director xeral da OIT estatísticas e información relativas ás queixas que se resolvesen para efectos de facer posible que se manteña un rexistro das ditas estatísticas e información e se lles comunique ás partes a súa existencia, incluídas as organizacións ou asociacións españolas que agrupen ou representen o persoal marítimo e as empresas navieiras que poidan estar interesadas en facer uso das accións e recursos pertinentes.

7. O disposto neste artigo enténdese sen prexuízo do establecido no artigo 18. O número 2 do artigo 18 aplicarase, así mesmo, ás queixas relativas ás materias que regula o CTM 2006.»

Sete. Introdúcense as seguintes modificacións no artigo 19:

a) Insírese un novo número 2. bis) no artigo 19, co seguinte teor:

«2. bis) Cando as condicións de vida e de traballo a bordo do buque sexan manifestamente perigosas para a seguridade, a saúde ou a protección da súa tripulación ou existan deficiencias que constitúan unha infracción grave ou reiterada dos preceptos do CTM 2006 (incluídos os dereitos dos membros da tripulación), a capitanía marítima procederá a inmovilizar o buque inspeccionado ou a deter a operación na cal se observaron as deficiencias.

Non se levantará a inmovilización nin a detención dunha operación ata que se resolvan esas deficiencias, ou ata que a capitanía marítima acepte un plan de acción destinado a rectificar estas e se asegure de que o dito plan se levará á práctica con prontitude. Antes de aceptar un plan de acción, a capitanía marítima poderá consultar co Estado de abandeiramento.»

b) O número 6 do artigo 19 queda redactado do seguinte modo:

«6. En caso de inmovilización do buque, o Ministerio de Fomento informará inmediatamente de todas as circunstancias en que se considerou necesario intervir, por escrito e incluíndo o informe de inspección, a Administración do Estado de abandeiramento ou, cando iso non sexa posible, o cónsul ou, na súa falta, a representación diplomática máis próxima do dito Estado. Ademais, cando cumpra, serán informados tamén os inspectores designados ou as organizacións recoñecidas responsables da expedición dos certificados de clasificación ou dos certificados regulamentarios de conformidade cos convenios.

De se impedir que o buque parta por causa dunha infracción grave ou reiterada dos requisitos do CTM 2006, incluída unha vulneración dos dereitos da súa tripulación, ou porque as condicións de vida e de traballo a bordo sexan manifestamente perigosas para a seguridade, a saúde ou a protección da tripulación, o Ministerio de Fomento informará inmediatamente diso o Estado de abandeiramento, convidará a estar presente, se é posible, un representante del, e solicitaralle ao devandito Estado que responda dentro dun prazo determinado e informará, ademais, inmediatamente as organizacións ou asociacións españolas que agrupen ou representen o persoal marítimo e as empresas navieiras.»

Oito. Introdúcense as seguintes modificacións no anexo I, número II, punto 2B.

a) O quinto guión queda redactado como segue:

«Os buques que fosen obxecto dun informe ou denuncia, incluídas as queixas formuladas en terra polo capitán, un membro da tripulación ou calquera persoa ou entidade con interese lexítimo na seguridade de funcionamento do buque, as

condicións de vida e de traballo a bordo ou a prevención da contaminación, salvo que a Dirección Xeral da Mariña Mercante considere manifestamente infundados os ditos informes ou denuncias.»

b) Engádesse un último guión do seguinte teor:

«Os buques para os cales se acordase un plan de acción destinado a rectificar as deficiencias ás cales se fai referencia no artigo 19, número 2 bis, pero cuxa execución non fose supervisada por un inspector.»

Nove. O anexo IV queda modificado como se indica a continuación:

a) Os números 14, 15 e 16 quedan redactados como segue:

«14. Certificados médicos (véxase o CTM 2006).

15. Cadro indicativo da organización do traballo a bordo (véxanse o CTM 2006 e o STCW 78/95).

16. Rexistros das horas de traballo e descanso da tripulación (véxase o CTM 2006).»

b) Engádense os números 45, 46, 47 e 48 seguintes:

«45. Certificado de traballo marítimo.

46. Declaración de conformidade laboral marítima, partes I e II.

47. Certificado internacional de sistemas antiincrustantes.

48. Póliza de seguro ou outra garantía financeira relativa á responsabilidade civil por danos debidos á contaminación por hidrocarburos.»

Dez. No anexo V, letra A, engádense os puntos seguintes:

«16. Os documentos requiridos conforme o CTM 2006 non se presentan, non están en regra ou o seu contido é falso, ou ben os documentos presentados non inclúen a información exixida no CTM 2006, ou carecen de validez por outros motivos.

17. As condicións de vida e de traballo a bordo do buque non se axustan aos requisitos do CTM 2006.

18. Hai motivos fundados para crer que se cambiou o pavillón do buque co fin de eludir o cumprimento das disposicións do CTM 2006.

19. Existe unha queixa de que determinadas condicións de vida e de traballo a bordo do buque non se axustan aos requisitos do CTM 2006.»

Once. O anexo X queda modificado como se indica a continuación:

a) No número 3, punto 3.10, o título pasará a ser: «Ámbitos regulados polo CTM 2006».

b) Engádense os seguintes números ao punto 3.10 do anexo X:

«8. Condicións a bordo manifestamente perigosas para a seguridade, a saúde ou a protección da tripulación do buque.

9. O incumprimento destes requisitos constitúe unha infracción grave ou reiterada dos preceptos do CTM 2006 (incluída unha vulneración dos dereitos da xente de mar) relativos ás condicións de vida e de traballo da tripulación a bordo dos buques tal como se establecen no certificado de traballo marítimo e na declaración de conformidade laboral marítima.»

#### **Disposición adicional primeira.** *Cambios de referencia.*

Todas as referencias que o Regulamento regulador das inspeccións de buques estranxeiros en portos españois fai aos convenios, códigos internacionais e resolucións,

incluídas as relativas a certificados e a outros documentos, se considerarán feitas aos ditos convenios, códigos internacionais e resolucións nas súas versións actualizadas.

**Disposición adicional segunda.** *Gastos de persoal.*

As actividades que se realizarán como consecuencia da aplicación deste real decreto non comportarán incremento de efectivos nin de retribucións nin doutros gastos de persoal.

**Disposición derogatoria única.** *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas as disposicións de igual ou inferior rango en canto se opoñan, contraveñan ou resulten incompatibles co disposto neste real decreto.

**Disposición derradeira primeira.** *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.20.<sup>a</sup> da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de mariña mercante.

**Disposición derradeira segunda.** *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto incorpórase ao ordenamento interno a Directiva 2013/38/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 12 de agosto de 2013, pola que se modifica a Directiva 2009/16/CE, sobre o control dos buques polo Estado reitor do porto.

**Disposición derradeira terceira.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 5 de decembro de 2014.

FELIPE R.

A ministra de Fomento  
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN