

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

12732 *Reial decret 1004/2014, de 5 de desembre, pel qual es modifica el Reial decret 1737/2010, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols.*

El Reial decret 1737/2010, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament regulador de les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols, va incorporar a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 2009/16/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril, sobre el control dels vaixells per l'Estat rector del port.

L'objecte de l'esmentat Reial decret és regular de manera harmonitzada les inspeccions a què s'han de sotmetre els vaixells estrangers que facin escala en els ports espanyols, amb la finalitat de reduir significativament el nombre de vaixells que incompleixin la normativa establerta mitjançant l'aplicació de les mesures que conté la mateixa norma.

Posteriorment, s'ha aprovat la Directiva 2013/38/UE, del Parlament Europeu i del Consell, de 12 d'agost de 2013, per la qual es modifica la Directiva 2009/16/CE. La modificació té per objecte incloure les referències al Conveni sobre el treball marítim de 2006 (CTM 2006), adoptat per l'Organització Internacional del Treball (OIT) el 23 de febrer de 2006, entre la normativa internacional l'aplicació i el compliment de la qual han de ser verificats per les autoritats competents dels estats costaners de la Unió Europea a l'hora de fer el control dels vaixells estrangers que entrin en els seus ports.

El CTM 2006 té com a finalitat recollir i articular en un instrument únic i coherent totes les regles i els preceptes actualitzats dels convenis i les recomanacions internacionals vigents sobre el treball marítim, així com els principis fonamentals d'altres convenis internacionals en matèria laboral.

El CTM 2006 estableix regles de treball marítim per a tota la gent de mar –entenen com a tal qualsevol persona que estigui ocupada o contractada o que treballi en qualsevol lloc a bord d'un vaixell al qual s'apliqui el Conveni esmentat, de conformitat amb el que disposa el seu article II, 1, f)–, independentment de la seva nacionalitat o del pavelló del vaixell en què presti els seus serveis. Així mateix, conté regles d'execució que defineixen les responsabilitats dels estats que exerceixen les obligacions de control per l'Estat rector del port, els quals han de comprovar el compliment del CTM 2006 per part dels vaixells mercants que entrin en els seus ports, amb la finalitat de vetllar per la seguretat i la salut de les tripulacions dels vaixells i evitar el falsejament de la competència.

En aquest sentit convé precisar que, sota cap circumstància, les mesures que s'adoptin per portar a efecte la Directiva 2013/38/UE no poden servir de justificació perquè els estats membres redueixin el nivell general de protecció dels membres de la tripulació que treballa a bord de vaixells d'aquests estats, tenint en compte la normativa de la Unió Europea aplicable en matèria laboral.

És important destacar també que la Directiva 2013/38/UE no només afecta els aspectes substantius del CTM 2006, sinó que reflecteix també tot el que es refereix a la tramitació de les queixes presentades en terra en relació amb els preceptes del Conveni.

Finalment, convé posar de manifest que, si bé s'atribueixen a la Comissió Europea àmplies competències d'execució en aquesta matèria, aquestes mai poden ser un obstacle per a l'exercici de les funcions dels inspectors de l'Estat rector del port segons el seu criteri professional, ni per a l'exercici de les competències del Ministeri de Foment amb la flexibilitat que estableixen les mateixes directives 2009/16/CE i 2013/38/UE.

Aquest Reial decret té com a finalitat incorporar a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 2013/38/UE, del Parlament Europeu i del Consell, de 12 d'agost de 2013, per la

qual es modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control dels vaixells per l'Estat rector del port.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment, amb l'aprovació prèvia del ministre d'Hisenda i Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 5 de desembre de 2014,

DISPOSO:

Article únic. *Modificació del Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols, aprovat pel Reial decret 1737/2010, de 23 de desembre.*

El Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols, aprovat pel Reial decret 1737/2010, de 23 de desembre, queda modificat de la manera següent:

U. S'introdueixen les modificacions següents a l'article 2:

- a) Se suprimeix la lletra g) de l'apartat 1.
- b) S'afegeixen les següents lletres i), j) i k) a l'apartat 1 de l'article 2:

«i) El Conveni sobre el treball marítim, 2006 (CTM 2006).

j) El Conveni internacional sobre el control dels sistemes antiincrustants perjudicials en els vaixells 2001 (AFS 2001).

k) El Conveni internacional sobre responsabilitat civil nascuda de danys causats per contaminació pels hidrocarburs per a combustible dels vaixells, de 2001 (Conveni Bunkers, 2001).»

c) S'afegeixen els punts 23 i 24 següents a l'apartat 2 de l'article 2:

«23) Certificat de treball marítim: el certificat a què es refereix la regla 5.1.3 del CTM 2006.

24) Declaració de conformitat laboral marítima: la declaració a què fa referència la regla 5.1.3 del CTM 2006.»

Dos. L'apartat 4 de l'article 3 queda redactat com s'indica a continuació:

«4. Quan s'inspeccioni un vaixell que enarbori pavelló d'un Estat que no sigui part en un conveni, el Ministeri de Foment ha de garantir que no es doni a l'esmentat vaixell ni a la seva tripulació un tracte més favorable que l'atorgat a un vaixell que enarbori pavelló d'un Estat que sigui part en el conveni. El vaixell en qüestió ha de ser objecte d'una inspecció més detallada seguint els procediments que estableix el Memoràndum d'acord sobre el control de l'Estat del port, signat a París el 26 de gener de 1982 (MDA de París).»

Tres. S'afegeix un nou apartat 6 a l'article 3 amb la redacció següent:

«6. Les mesures adoptades per donar efecte al que disposa aquest Reglament no impliquen una reducció del nivell general de protecció dels membres de la tripulació que s'acullin al dret social de la Unió Europea en els àmbits en què s'apliqui aquest Reglament, en relació amb la situació prèviament existent a Espanya.

Si el Ministeri de Foment, en el moment d'aplicar aquestes mesures, té coneixement d'una clara violació de la normativa comunitària europea a bord de vaixells abanderats en un Estat membre de la Unió Europea ha d'informar immediatament l'autoritat competent de l'esmentat Estat membre a fi que emprengui les actuacions que consideri procedents.»

Quatre. S'afegeixen dos nous apartats 3 i 4 a l'article 17, amb el contingut següent:

«3. Si després d'una inspecció més detallada es determina que les condicions de vida i de treball a bord d'un vaixell no són conformes amb els requisits del CTM 2006, l'inspector ha de notificar immediatament les deficiències al capità del vaixell, i li ha de comunicar el termini establert per rectificar-les.

En cas que l'inspector consideri que aquestes deficiències són significatives o si tenen relació amb una possible queixa en el marc de l'annex V, part A punt 19, del CTM, l'inspector ha d'informar de les deficiències les associacions o els col·legis professionals espanyols de personal marítim i d'empreses navilieres i, així mateix, pot notificar-ho a un representant de l'Estat d'abanderament i facilitar la informació pertinent a les autoritats competents del port d'escala següent.

4. Respecte a les qüestions relatives al CTM 2006, el Ministeri de Foment pot remetre una còpia de l'informe de l'inspector, acompanyada de les respostes rebudes de les autoritats competents de l'Estat d'abanderament, al director general de l'Organització Internacional del Treball (OIT), per tal que s'adoptin les mesures que es considerin adequades i oportunes a fi de garantir que aquesta informació quedi registrada i que es posi en coneixement de les parts que puguin estar interessades a fer ús de les accions i els recursos pertinents.»

Cinc. L'apartat 2 de l'article 18 queda redactat de la manera següent:

«2. No s'ha de revelar al capità ni al navilier la identitat del denunciador. L'inspector ha d'adoptar les mesures necessàries per garantir la confidencialitat de les queixes presentades pels membres de la tripulació, incloses les destinades a garantir la confidencialitat durant qualsevol interrogatori que se'ls faci.»

Sis. S'insereix un nou article 18 bis amb el contingut següent:

«Article 18 bis. *Procediments per a queixes en terra relacionades amb el CTM 2006.*

1. Qualsevol queixa d'un membre de la tripulació d'un vaixell que faci escala en un port espanyol relativa a l'incompliment dels requisits del CTM 2006 (inclosos els drets dels membres de la tripulació) pot ser formulada davant un inspector de la capitania marítima. En aquests casos, l'inspector ha d'emprendre una investigació inicial.

2. En el marc de la investigació inicial, si és procedent i tenint en compte la naturalesa de la queixa, s'ha d'estudiar si s'han seguit els procediments de tramitació de queixes a bord que estableix la regla 5.1.5 del CTM 2006. L'inspector també pot portar a terme una inspecció més detallada de conformitat amb l'article 13 d'aquest Reglament.

3. Si és possible, l'inspector ha de procurar que la queixa se solucioni a bord del vaixell.

4. En cas que la investigació o la inspecció posin de relleu un incompliment relatiu a l'article 19 d'aquest Reglament s'han d'aplicar les disposicions d'aquest article.

5. Quan no sigui aplicable l'apartat 4 anterior i la queixa presentada no s'hagi solucionat a bord del vaixell, l'inspector ha de demanar, de manera immediata, assessorament a l'Estat de bandera del vaixell, així com l'elaboració d'un pla d'acció per corregir l'incompliment en un termini determinat. S'ha de remetre per via electrònica a la base de dades d'inspeccions a què es refereix l'article 25 un informe complet de la inspecció verificada.

6. Quan la queixa no s'hagi solucionat després d'haver procedit de conformitat amb el que disposa l'apartat anterior, el Ministeri de Foment ha de transmetre al director general de l'OIT una còpia de l'informe de l'inspector. L'informe ha d'anar acompanyat de les respostes de les autoritats competents de l'Estat d'abanderament

rebudes a termini. També s'han d'informar sobre això les organitzacions o associacions espanyoles que agrupin o representin el personal marítim i les empreses navilieres.

Així mateix, el Ministeri de Foment ha de presentar periòdicament al director general de l'OIT estadístiques i informació relatives a les queixes que s'hagin resolt a efectes de fer possible que es mantingui un registre d'aquestes estadístiques i informació i es comuniqui a les parts la seva existència, incloses les organitzacions o associacions espanyoles que agrupin o representin el personal marítim i les empreses navilieres que puguin estar interessades a fer ús de les accions i els recursos pertinents.

7. El que disposa aquest article s'entén sense perjudici del que estableix l'article 18. L'apartat 2 de l'article 18 s'ha d'aplicar així mateix a les queixes relatives a les matèries que regula el CTM 2006.»

Set. S'introdueixen les modificacions següents a l'article 19:

a) S'insereix un nou apartat 2. bis) a l'article 19, amb el contingut següent:

«2. bis) Quan les condicions de vida i de treball a bord del vaixell siguin manifestament perilloses per a la seguretat, la salut o la protecció de la seva tripulació o hi hagi deficiències que constitueixin una infracció greu o reiterada dels preceptes del CTM 2006 (inclosos els drets dels membres de la tripulació), la capitania marítima ha de procedir a immobilitzar el vaixell inspeccionat o a aturar l'operació en la qual s'hagin observat les deficiències.

No s'ha d'aixecar la immobilització ni la detenció d'una operació fins que no s'hagin resolt aquestes deficiències, o fins que la capitania marítima no hagi acceptat un pla d'acció destinat a rectificar-les i s'hagi assegurat que l'esmentat pla es portarà a la pràctica amb promptitud. Abans d'acceptar un pla d'acció, la capitania marítima pot consultar l'Estat d'abanderament.»

b) L'apartat 6 de l'article 19 queda redactat de la manera següent:

«6. En cas d'immobilització del vaixell, el Ministeri de Foment ha d'informar immediatament de totes les circumstàncies en què es va considerar necessari intervenir, per escrit i incloent-hi l'informe d'inspecció, l'administració de l'Estat d'abanderament o, quan això no sigui possible, el cònsol o, si no n'hi ha, la representació diplomàtica més propera de l'Estat esmentat. A més, quan sigui procedent, també s'han d'informar els inspectors designats o les organitzacions reconegudes responsables de l'expedició dels certificats de classificació o dels certificats reglamentaris de conformitat amb els convenis.

Si s'impedeix que el vaixell salpi per causa d'una infracció greu o reiterada dels requisits del CTM 2006, inclosa una vulneració dels drets de la seva tripulació, o perquè les condicions de vida i de treball a bord siguin manifestament perilloses per a la seguretat, la salut o la protecció de la tripulació, el Ministeri de Foment ha d'informar-ne immediatament l'Estat d'abanderament, ha de convidar a estar present, si és possible, un representant d'aquest, i ha de sol·licitar a l'Estat esmentat que respongui dins d'un termini determinat, a més d'informar immediatament les organitzacions o associacions espanyoles que agrupin o representin el personal marítim i les empreses navilieres.»

Vuit. S'introdueixen les modificacions següents a l'annex I, apartat II, punt 2B.

a) El cinquè guió queda redactat de la manera següent:

«Els vaixells que hagin estat objecte d'un informe o denúncia, incloses les queixes formulades en terra pel capità, un membre de la tripulació o qualsevol persona o entitat amb interès legítim en la seguretat de funcionament del vaixell, les condicions de vida i de treball a bord o la prevenció de la contaminació, llevat

que la Direcció General de la Marina Mercant consideri manifestament infundats aquests informes o denúncies.»

b) S'afegeix un últim guió amb el contingut següent:

«Els vaixells per als quals s'hagi acordat un pla d'acció destinat a rectificar les deficiències a què fa referència l'article 19, apartat 2 bis, però l'execució del qual no hagi estat supervisada per un inspector.»

Nou. L'annex IV queda modificat com s'indica a continuació:

a) Els números 14, 15 i 16 queden redactats de la manera següent:

«14. Certificats mèdics (vegeu el CTM 2006).

15. Quadre indicatiu de l'organització del treball a bord (vegeu el CTM 2006 i STCW 78/95).

16. Registres de les hores de treball i descans de la tripulació (vegeu el CTM 2006).»

b) S'afegeixen els punts 45, 46, 47 i 48 següents:

«45. Certificat de treball marítim.

46. Declaració de conformitat laboral marítima, parts I i II.

47. Certificat internacional de sistemes antiincrustants.

48. Pòlissa d'assegurança o una altra garantia financera relativa a la responsabilitat civil per danys causats per la contaminació per hidrocarburs.»

Deu. A l'annex V, lletra A, s'afegeixen els punts següents:

«16. Els documents requerits de conformitat amb el CTM 2006 no es presenten, no estan en regla o el seu contingut és fals, o bé els documents presentats no inclouen la informació exigida en el CTM 2006, o no tenen validesa per altres motius.

17. Les condicions de vida i de treball a bord del vaixell no s'ajusten als requisits del CTM 2006.

18. Hi ha motius fundats per creure que s'ha canviat el pavelló del vaixell amb la finalitat d'eludir el compliment de les disposicions del CTM 2006.

19. Existeix una queixa que determinades condicions de vida i de treball a bord del vaixell no s'ajusten als requisits del CTM 2006.»

Onze. L'annex X queda modificat com s'indica a continuació:

a) En el punt 3, apartat 3.10, el títol passa ser: «Àmbits regulats pel CTM 2006».

b) S'afegeixen els números següents a l'apartat 3.10 de l'annex X:

«8. Condicions a bord manifestament perilloses per a la seguretat, la salut o la protecció de la tripulació del vaixell.

9. L'incompliment d'aquests requisits constitueix una infracció greu o reiterada dels preceptes del CTM 2006 (inclosa una vulneració dels drets de la gent de mar) relatius a les condicions de vida i de treball de la tripulació a bord dels vaixells tal com s'estableix en el certificat de treball marítim i a la declaració de conformitat laboral marítima.»

Disposició addicional primera. *Canvis de referència.*

Totes les referències que el Reglament regulador de les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols fa als convenis, codis internacionals i resolucions, incloses les relatives a certificats i altres documents, es consideren fetes a aquests convenis, codis internacionals i resolucions en les seves versions actualitzades.

Disposició addicional segona. *Despeses de personal.*

Les activitats a dur a terme com a conseqüència de l'aplicació d'aquest Reial decret no comporten cap increment d'efectius ni de retribucions ni d'altres despeses de personal.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin, contravinguin o siguin incompatibles amb el que disposa aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.20.a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de marina mercant.

Disposició final segona. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora a l'ordenament intern la Directiva 2013/38/UE, del Parlament Europeu i del Consell, de 12 d'agost de 2013, per la qual es modifica la Directiva 2009/16/CE, sobre el control dels vaixells per l'Estat rector del port.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 5 de desembre de 2014.

FELIPE R.

La Ministra de Foment
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN