

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE FOMENTO

**12732** *Real Decreto 1004/2014, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.*

El Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, incorporó al ordenamiento jurídico español la Directiva 2009/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

El objeto del citado real decreto es regular de forma armonizada las inspecciones a las que han de someterse los buques extranjeros que hagan escala en los puertos españoles, con el fin de reducir significativamente el número de buques que incumplan la normativa establecida mediante la aplicación de las medidas que contiene la propia norma.

Posteriormente, se ha aprobado la Directiva 2013/38/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto de 2013, por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE. La modificación tiene por objeto incluir las referencias al Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 (CTM 2006), adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) el 23 de febrero de 2006, entre la normativa internacional cuya aplicación y cumplimiento debe ser verificado por las autoridades competentes de los Estados costeros de la Unión Europea al realizar el control de los buques extranjeros que entren en sus puertos.

El CTM 2006 tiene como finalidad recoger y articular en un instrumento único y coherente todas las reglas y preceptos actualizados de los Convenios y recomendaciones internacionales vigentes sobre el trabajo marítimo, así como los principios fundamentales de otros convenios internacionales en materia laboral.

El CTM 2006 establece reglas de trabajo marítimo para toda la gente de mar-entendiendo como tal a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique dicho Convenio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo II, 1, f) del mismo-, con independencia de su nacionalidad o del pabellón del buque en el que presten sus servicios. Asimismo, contiene reglas de ejecución que definen las responsabilidades de los Estados que ejercen las obligaciones de control por el Estado rector del puerto, los cuales deben comprobar el cumplimiento del CTM 2006 por parte de los buques mercantes que entren en sus puertos, con el fin de velar por la seguridad y salud de las tripulaciones de los buques y evitar el falseamiento de la competencia.

En este sentido conviene precisar que, bajo ninguna circunstancia, las medidas que se adopten para llevar a efecto la Directiva 2013/38/UE pueden servir de justificación para que los Estados miembros reduzcan el nivel general de protección de los miembros de la tripulación que trabaja a bordo de buques de dichos Estados, teniendo en cuenta la normativa de la Unión Europea aplicable en materia laboral.

Es importante destacar también que la Directiva 2013/38/UE no solo atañe a los aspectos sustantivos del CTM 2006, sino que refleja también todo lo que se refiere a la tramitación de las quejas presentadas en tierra en relación con los preceptos del convenio.

Por último, conviene poner de manifiesto que, si bien se atribuyen a la Comisión Europea amplias competencias de ejecución en esta materia, éstas nunca pueden ser un obstáculo para el ejercicio de las funciones de los inspectores del Estado rector del puerto según su criterio profesional, ni para el desempeño de las competencias del Ministerio de Fomento con la flexibilidad que establecen las propias Directivas 2009/16/CE y 2013/38/UE.

Este real decreto tiene como finalidad incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/38/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto de 2013, por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de diciembre de 2014,

DISPONGO:

**Artículo único.** *Modificación del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.*

El Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, queda modificado como sigue:

Uno. Se introducen las siguientes modificaciones en el artículo 2:

- a) Se suprime la letra g) del apartado 1.
- b) Se añaden las siguientes letras i), j) y k) al apartado 1 del artículo 2:
  - «i) El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (CTM 2006).
  - j) El Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques 2001 (AFS 2001).
  - k) El Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, de 2001 (Convenio Bunkers, 2001).»
- c) Se añaden los puntos 23 y 24 siguientes al apartado 2 del artículo 2:
  - «23) Certificado de trabajo marítimo: el certificado a que se refiere la regla 5.1.3 del CTM 2006.
  - 24) Declaración de conformidad laboral marítima: la declaración a que se hace referencia en la regla 5.1.3 del CTM 2006.»

Dos. El apartado 4 del artículo 3 queda redactado como se indica a continuación:

«4. Cuando se inspeccione un buque que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte en un convenio, el Ministerio de Fomento garantizará que no se dé a dicho buque ni a su tripulación un trato más favorable que el otorgado a un buque que enarbole pabellón de un Estado que sea parte en el convenio. El buque en cuestión será objeto de una inspección más detallada siguiendo los procedimientos establecidos por el Memorando de Acuerdo sobre el control del Estado del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982 (MDA de París).»

Tres. Se añade un nuevo apartado 6 al artículo 3 con la siguiente redacción:

«6. Las medidas adoptadas para dar efecto a lo dispuesto en este Reglamento no implicarán una reducción del nivel general de protección de los miembros de la tripulación que se acojan al derecho social de la Unión Europea en los ámbitos en que se aplique este reglamento, en relación con la situación previamente existente en España.

Si el Ministerio de Fomento, al aplicar estas medidas, tuviera conocimiento de una clara violación de la normativa comunitaria europea a bordo de buques abanderados en un Estado miembro de la Unión Europea informará inmediatamente

a la autoridad competente de dicho Estado miembro a fin de que emprenda las actuaciones que considere procedentes.»

Cuatro. Se añaden dos nuevos apartados 3 y 4 al artículo 17, con el siguiente tenor:

«3. Si al cabo de una inspección más detallada se determina que las condiciones de vida y de trabajo a bordo de un buque no son conformes con los requisitos del CTM 2006, el inspector notificará inmediatamente las deficiencias al capitán del buque, comunicándole el plazo establecido para su rectificación.

En caso de que el inspector considere que tales deficiencias son significativas o si tienen relación con una posible queja en el marco del anexo V, parte A punto 19, del CTM, el inspector informará de las deficiencias a las asociaciones o colegios profesionales españoles de personal marítimo y de empresas navieras y podrá, asimismo, notificarlo a un representante del Estado de abanderamiento y facilitar la información pertinente a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala.

4. Respecto a las cuestiones relativas al CTM 2006, el Ministerio de Fomento podrá remitir una copia del informe del inspector, acompañada de las respuestas recibidas de las autoridades competentes del Estado de abanderamiento, al Director General de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), con el objeto de que se adopten las medidas que se consideren adecuadas y oportunas a fin de garantizar que dicha información quede registrada y que se ponga en conocimiento de las partes que puedan estar interesadas en hacer uso de las acciones y recursos pertinentes.»

Cinco. El apartado 2 del artículo 18 queda redactado del siguiente modo:

«2. No deberá revelarse al capitán ni al naviero la identidad del denunciante. El inspector adoptará las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de las quejas presentadas por los miembros de la tripulación, incluidas las destinadas a garantizar la confidencialidad durante cualquier interrogatorio que se les realice.»

Seis. Se inserta un nuevo artículo 18 bis con el siguiente contenido:

«Artículo 18 bis. *Procedimientos para quejas en tierra relacionadas con el CTM 2006.*

1. Toda queja de un miembro de la tripulación de un buque que haga escala en un puerto español relativa al incumplimiento de los requisitos del CTM 2006 (incluidos los derechos de los miembros de la tripulación) podrá ser formulada ante un inspector de la capitanía marítima. En esos casos, el inspector deberá emprender una investigación inicial.

2. En el marco de la investigación inicial, si resultase procedente y teniendo en cuenta la naturaleza de la queja, deberá estudiarse si se han seguido los procedimientos de tramitación de quejas a bordo establecidos en la regla 5.1.5 del CTM 2006. El inspector también podrá llevar a cabo una inspección más detallada de conformidad con el artículo 13 de este reglamento.

3. Si fuera posible, el inspector deberá procurar que la queja se solucione a bordo del buque.

4. En el caso de que la investigación o la inspección pongan de relieve un incumplimiento relativo al artículo 19 de este reglamento se aplicarán las disposiciones de ese artículo.

5. Cuando no sea de aplicación el apartado 4 anterior y la queja presentada no se haya solucionado a bordo del buque, el inspector pedirá, de modo inmediato, asesoramiento al Estado de bandera del buque, así como la elaboración de un plan de acción para corregir el incumplimiento en un plazo determinado. Se remitirá por

vía electrónica a la base de datos de inspecciones a que se refiere el artículo 25 un informe completo de la inspección verificada.

6. Cuando la queja no se haya solucionado tras haber procedido de conformidad con lo dispuesto en el apartado anterior, el Ministerio de Fomento transmitirá al Director General de la OIT una copia del informe del inspector. El informe irá acompañado de las respuestas de las autoridades competentes del Estado de abanderamiento recibidas en plazo. Se informará también al respecto a las organizaciones o asociaciones españolas que agrupen o representen al personal marítimo y a las empresas navieras.

Asimismo, el Ministerio de Fomento deberá presentar periódicamente al Director General de la OIT estadísticas e información relativas a las quejas que se hayan resuelto a efectos de hacer posible que se mantenga un registro de dichas estadísticas e información y se comunique a las partes su existencia, incluidas las organizaciones o asociaciones españolas que agrupen o representen al personal marítimo y a las empresas navieras que puedan estar interesadas en hacer uso de las acciones y recursos pertinentes.

7. Lo dispuesto en el presente artículo se entiende sin perjuicio de lo establecido en el artículo 18. El apartado 2 del artículo 18 se aplicará asimismo a las quejas relativas a las materias que regula el CTM 2006.»

Siete. Se introducen las siguientes modificaciones en el artículo 19:

a) Se inserta un nuevo apartado 2. bis) en el artículo 19, con el siguiente tenor:

«2. bis) Cuando las condiciones de vida y de trabajo a bordo del buque sean manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o la protección de su tripulación o existan deficiencias que constituyan una infracción grave o reiterada de los preceptos del CTM 2006 (incluidos los derechos de los miembros de la tripulación), la capitanía marítima procederá a inmovilizar el buque inspeccionado o a detener la operación en la cual se hayan observado las deficiencias.

No se levantará la inmovilización ni la detención de una operación hasta que se hayan resuelto esas deficiencias, o hasta que la capitanía marítima haya aceptado un plan de acción destinado a rectificar las mismas y se haya asegurado de que dicho plan se llevará a la práctica con prontitud. Antes de aceptar un plan de acción, la capitanía marítima podrá consultar al Estado de abanderamiento.»

b) El apartado 6 del artículo 19 queda redactado del siguiente modo:

«6. En caso de inmovilización del buque, el Ministerio de Fomento informará inmediatamente de todas las circunstancias en las que se estimó necesario intervenir, por escrito e incluyendo el informe de inspección, a la administración del Estado de abanderamiento o, cuando ello no sea posible, al cónsul o, en su defecto, a la representación diplomática más próxima de dicho Estado. Además, cuando proceda, se informará también a los inspectores designados o a las organizaciones reconocidas responsables de la expedición de los certificados de clasificación o de los certificados reglamentarios de conformidad con los convenios.

Si se impide que el buque zarpe por causa de una infracción grave o reiterada de los requisitos del CTM 2006, incluida una vulneración de los derechos de su tripulación, o porque las condiciones de vida y de trabajo a bordo sean manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o la protección de la tripulación, el Ministerio de Fomento informará inmediatamente de ello al Estado de abanderamiento, invitará a estar presente, a ser posible, a un representante del mismo, y solicitará a dicho Estado que responda dentro de un plazo determinado, informando, además, inmediatamente a las organizaciones o asociaciones españolas que agrupen o representen al personal marítimo y a las empresas navieras.»

Ocho. Se introducen las siguientes modificaciones en el anexo I, apartado II, punto 2B.

a) El quinto guion queda redactado como sigue:

«Los buques que hayan sido objeto de un informe o denuncia, incluidas las quejas formuladas en tierra por el capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona o entidad con interés legítimo en la seguridad de funcionamiento del buque, las condiciones de vida y de trabajo a bordo o la prevención de la contaminación, salvo que la Dirección General de la Marina Mercante considere manifiestamente infundados dichos informes o denuncias.»

b) Se añade un último guion del siguiente tenor:

«Los buques para los que se haya acordado un plan de acción destinado a rectificar las deficiencias a los que se hace referencia en el artículo 19, apartado 2 bis, pero cuya ejecución no haya sido supervisada por un inspector.»

Nueve. El anexo IV queda modificado como se indica a continuación:

a) Los números 14, 15 y 16 quedan redactados como sigue:

«14. Certificados médicos (véase el CTM 2006).  
15. Cuadro indicativo de la organización del trabajo a bordo (véanse el CTM 2006 y el STCW 78/95).  
16. Registros de las horas de trabajo y descanso de la tripulación (véase el CTM 2006).»

b) Se añaden los puntos 45, 46, 47 y 48 siguientes:

«45. Certificado de trabajo marítimo.  
46. Declaración de conformidad laboral marítima, partes I y II.  
47. Certificado internacional de sistemas anti-incrustantes.  
48. Póliza de seguro u otra garantía financiera relativa a la responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.»

Diez. En el anexo V, letra A se añaden los puntos siguientes:

«16. Los documentos requeridos conforme al CTM 2006 no se presentan, no están en regla o su contenido es falso, o bien los documentos presentados no incluyen la información exigida en el CTM 2006, o carecen de validez por otros motivos.  
17. Las condiciones de vida y de trabajo a bordo del buque no se ajustan a los requisitos del CTM 2006.  
18. Hay motivos fundados para creer que se ha cambiado el pabellón del buque con el fin de eludir el cumplimiento de las disposiciones del CTM 2006.  
19. Existe una queja de que determinadas condiciones de vida y de trabajo a bordo del buque no se ajustan a los requisitos del CTM 2006.»

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

a) En el punto 3, apartado 3.10 el título pasará ser: «Ámbitos regulados por el CTM 2006».

b) Se añaden los siguientes números al apartado 3.10 del anexo X:

«8. Condiciones a bordo manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o la protección de la tripulación del buque.  
9. El incumplimiento de estos requisitos constituye una infracción grave o reiterada de los preceptos del CTM 2006 (incluida una vulneración de los derechos

de la gente de mar) relativos a las condiciones de vida y de trabajo de la tripulación a bordo de los buques tal como se establece en el certificado de trabajo marítimo y en la declaración de conformidad laboral marítima.»

**Disposición adicional primera.** *Cambios de referencia.*

Todas las referencias que el Reglamento regulador de las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles hace a los convenios, códigos internacionales y resoluciones, incluidas las relativas a certificados y otros documentos se considerarán hechas a dichos convenios, códigos internacionales y resoluciones en sus versiones actualizadas.

**Disposición adicional segunda.** *Gastos de personal.*

Las actividades a realizar como consecuencia de la aplicación de este real decreto no comportarán incremento de efectivos ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

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

Quedan derogadas todas las disposiciones igual o inferior rango en cuanto se opongan, contravengan o resulten incompatibles con lo dispuesto en este real decreto.

**Disposición final primera.** *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

**Disposición final segunda.** *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al ordenamiento interno la Directiva 2013/38/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto de 2013 por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

**Disposición final tercera.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 5 de diciembre de 2014.

FELIPE R.

La Ministra de Fomento  
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN