



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL
DE TRANSPORTE

DIRECCION GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

COMUNICACIÓN A LA COMISIÓN EUROPEA SOBRE EL ACUERDO DE IMPONER UN REQUISITO DE BANDERA EN APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (UE) 2017/352, DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO.

A partir del próximo 24 de marzo de 2019 será aplicable el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transferencia financiera de los puertos.

El mismo establece, en su artículo 4, la posibilidad de exigir que los prestadores de servicios portuarios cumplan unos requisitos mínimos para realizar el servicio portuario correspondiente, que pueden ir referidos a diferentes materias. Entre ellas, el apartado g) afirma:

“g) el cumplimiento de las obligaciones en el ámbito de la normativa social y laboral que se aplican en el Estado miembro del puerto de que se trate, con inclusión de las disposiciones de los convenios colectivos aplicables, los requisitos relativos a la tripulación y los requisitos relativos a los períodos de trabajo y descanso de la gente del mar, y el cumplimiento de las normas aplicables en materia de inspección de trabajo.”

Asimismo, con el fin de garantizar el pleno cumplimiento de dichas obligaciones en materia social y laboral, el artículo 4.3 permite a un Estado miembro imponer un requisito de bandera *“a los barcos principalmente utilizados para operaciones de remolque o amarre en los puertos situados en su territorio”*.

El Reino de España dispone de una normativa sobre periodos de trabajo y descanso de la gente del mar, más estricta que la contenida en los Convenios Internacionales. Está prevista en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, modificado por el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, en lo relativo al trabajo en la mar. Esta normativa establece unas limitaciones sobre la organización de los turnos de guardia en la mar que no se dan en las



Directivas relativas al Acuerdo sobre la Ordenación del tiempo de trabajo de la gente del mar (Directiva 1999/95/CE y Directiva 1999/63/CE). Al haberse dictado dicho Real Decreto al amparo de los artículos 34.7, 36.1 y 37.1 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre), legislación laboral española, únicamente resulta aplicable a tripulaciones de buques con pabellón español.

La exigencia a los prestadores de servicios provenientes de otros países, como requisito mínimo, del cumplimiento de la normativa laboral española, en general, y de la relativa s los periodos de trabajo y de descanso en la mar, en particular, no es garantía suficiente de su cumplimiento, toda vez que la institución encargada de verificarlo no puede actuar en buques que no tengan pabellón español.

En efecto, la correcta aplicación y leal cumplimiento de las normas sociales y laborales españolas es competencia de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, dependiente del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, y regulada en la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Se trata de una normativa nacional que rige para el territorio español, de acuerdo al principio de territorialidad de las leyes.

Según el artículo 19.1 b) de la citada Ley, la actuación de la Inspección de Trabajo se ejerce en:
“Los buques de pabellón español de la marina mercante y los buques de pabellón español de pesca, que se hallen en puertos del territorio español o en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como las instalaciones y explotaciones auxiliares o complementarias para el servicio de estos que se hallen en tierra y en territorio español.”

Se sigue de lo anterior, que la Inspección de Trabajo no puede actuar sobre buques de pabellón distinto del español, con lo que no puede comprobar el cumplimiento de la normativa laboral española.

Se trata, por lo demás, de una decisión transparente, objetiva y no discriminatoria en los términos del Considerando 17º. del Reglamento 2017/352. Conviene recordar que, en virtud de la Comunicación C (2004) 43 de la Comisión, las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo no son aplicables a las actividades de remolque realizadas en los puertos.

Derivado de todo lo anterior, esta **Dirección General de la Marina Mercante** comunica a la **Comisión Europea** la intención del Reino de España de acogerse a lo establecido en el artículo 4.3 del Reglamento (UE) 2017/352, a fin de imponer un requisito de bandera a los buques



utilizados en la prestación de los servicios de remolque y amarre en los puertos españoles, como única manera de garantizar el cumplimiento de las obligaciones sociales y laborales de los trabajadores del sector marítimo.

Madrid, a 7 de febrero de 2019.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Firmado electrónicamente: Benito Núñez Quintanilla

**DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES
COMISIÓN EUROPEA**