



## **CONSULTA PÚBLICA SOBRE EL PROYECTO DE REGLAMENTO PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LOS APAREJOS DE IZADO Y DEL EQUIPO ACCESORIO DE MANIPULACIÓN EN LOS BUQUES CIVILES ESPAÑOLES**

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y con el objetivo de incrementar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de las normas, con carácter previo a la elaboración de un proyecto de reglamento se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente más afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la nueva norma.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En cumplimiento de lo anterior y de acuerdo con lo dispuesto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 2016, por el que se dictan instrucciones para habilitar la participación pública en el proceso de elaboración normativa a través de los portales web de los departamentos ministeriales, publicado mediante la Orden PRE/1590/2016, de 3 de octubre, se expone la consulta pública que seguidamente figura.

Con tal fin, los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que lo consideren conveniente pueden hacer llegar sus observaciones sobre esta iniciativa sometida a consulta pública hasta el día 24 de noviembre de 2017, a través del siguiente buzón de correo electrónico: [consultapublica.dgmm@fomento.es](mailto:consultapublica.dgmm@fomento.es)

Sólo serán consideradas las observaciones o consideraciones cuyo remitente esté identificado.

Muchas gracias por su colaboración.

Madrid, 6 de noviembre de 2017

De acuerdo con el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, mediante este documento se sustancia la consulta pública sobre el proyecto de reglamento para la mejora de la seguridad de los aparejos de izado y del equipo accesorio de manipulación en los buques civiles españoles.

## **I. ANTECEDENTES DE LA NORMA**

Los antecedentes normativos atinentes al proyecto de reglamento que se pretende acometer constan en:

- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, TRLPEMM).
- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (en adelante, LNM).
- Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles (en adelante, RICBC).
- Orden de 24 de febrero de 1962 por la que se aprueba el Reglamento para el Reconocimiento e Inspección de los Medios de Carga y Descarga en los Buques Mercantes en la parte que afecta a la construcción naval (en adelante, RMCD).
- Ley de 3 de julio de 1934 ratificando el Convenio relativo a la protección de los trabajadores ocupados en la carga y descarga de los buques contra los accidentes de 1932.
- Convenio relativo a la protección de los trabajadores ocupados en la carga y descarga de los buques contra los accidentes de 1932 de la Organización Internacional de Trabajo (en adelante, Convenio 32 de la OIT).
- Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (en adelante, Convenio 152 de la OIT).

## **II. PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON LA NUEVA NORMA**

Actualmente, en el ámbito marítimo conviven dos regulaciones sobre diversos aspectos de los aparejos de manipulación para el manejo de cargas en los buques, una nacional, el RMCD, fruto del Convenio 32 de la OIT a través de la Ley de 3 de julio de 1934 con el objeto de establecer un sistema internacional de certificados y registros, y una internacional, el Convenio 152 de la OIT, que revisa el anterior Convenio. Comoquiera que los buques españoles desempeñan normalmente su actividad en una esfera internacional, parece que quedan sometidos a un doble régimen de certificación, lo que con este proyecto reglamentario se quiere evitar, dado que ambas regulaciones presentan ciertas divergencias.

### **III. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA APROBACIÓN DE LA NORMA**

Corresponde al Ministerio de Fomento, de conformidad con el artículo 263 del TRLPEMM, apartados a) y e), las competencias relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como la ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles. Para este ejercicio de competencias el RICBC dispone en su artículo 6.2.h) que las actividades inspectoras realizadas en las diferentes etapas de construcción y de servicio del buque, respecto de la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, tiene incluido entre los contenidos relativos a los aparatos, elementos, materiales y equipos instalados en el buque, los de carga y descarga, lo que está plasmado en el actual reglamento vigente RMCD.

No obstante, la evolución de los medios de carga y descarga de los buques, tanto técnica como conceptual de los mismos, puesto que ha derivado en la actual denominación de aparejos de izado, aconseja acomodar la reglamentación nacional a la convencional de OIT.

En cuanto a la oportunidad de la norma, en noviembre de 2016 desde la OIT se ha propiciado la celebración de una reunión de expertos para adoptar una versión revisada del Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos de 2005, con la finalidad de generar efectos positivos en la reducción de los peligros y los riesgos, la salud de los trabajadores y la productividad. Entre los aspectos fundamentales contenidos en el Repertorio de 2016, publicado en junio de 2017, figuran los aparatos de izado y accesorios de manipulación, así como su utilización segura. Este impulso auspiciado por la OIT ha de servir de acicate para que la legislación nacional sea conciliadora con la internacional y reduzca las cargas administrativas que actualmente pesan sobre los buques civiles españoles, particularmente aquellos dedicados al tráfico internacional.

### **IV. OBJETIVOS DE LA NORMA**

El objetivo principal del reglamento previsto es dotar al derecho marítimo sobre seguridad marítima de un texto regulatorio nacional que contemple aquellos aspectos hasta ahora no regulados en lo que a los aparejos de manipulación para el manejo de cargas en los buques se refiere, de un punto de vista sistemático e integrador con respecto a la normativa internacional de la OIT y de la Organización Marítima Internacional (OMI)



## **V. POSIBLE SOLUCIONES ALTERNATIVAS, REGULATORIAS Y NO REGULATORIAS**

Teniendo presente que la normativa vigente sobre medios de carga y descarga de los buques se contienen en una orden ministerial, su adecuación a la tesitura actual no ofrece otra posibilidad, para lograr el objetivo enunciado, que elaborar una nueva orden ministerial que sustituya a la que se encuentra en vigor.

## **VI. INFORMACIÓN AL CIUDADANO**

Las personas interesadas, físicas o jurídicas, deberán aportar sus datos de identificación y contacto para poder participar en la consulta pública para la elaboración de la norma. No se considerarán aquellas sugerencias u observaciones anónimas o que no guarden relación directa con la solución de los problemas y la consecución de los objetivos que la futura norma persigue.

El plazo para remitir las opiniones a través del portal web del Ministerio de Fomento finalizará el 24 de noviembre de 2017.