



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ECONOMÍA SOCIAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE EMPLEO
ECONOMÍA SOCIAL

DIRECCIÓN DEL ORGANISMO
ESTATAL INSPECCIÓN DE TRABAJO Y
SEGURIDAD SOCIAL

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

PROYECTO DE REAL DECRETO PARA EL CUMPLIMIENTO Y CONTROL DE LA APLICACIÓN DEL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO EN LA PESCA, 2007, DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, EN LOS BUQUES ESPAÑOLES.

JULIO 2021



FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/Órgano proponente	MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL ORGANISMO ESTATAL INSPECCIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL	Fecha	14/07/2021
Título de la norma	Proyecto de Real Decreto para el cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, de la Organización Internacional del Trabajo, en los buques españoles.		
Justificación de la Memoria del Análisis de Impacto Normativo	Según lo previsto en el artículo 26.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se elabora la presente Memoria del Análisis de Impacto Normativo, de carácter preceptivo. Se considera que del presente proyecto normativo no se derivan impactos apreciables en el ámbito económico, presupuestario de género, de la familia, infancia y adolescencia. Sí que existe, no obstante, cierto nivel de impacto en las cargas administrativas. Este impacto es limitado, debido, por una parte, al número de sujetos afectados por la obligación y, por otra, a que se prevé el uso de medios electrónicos, lo cual a su vez supone una reducción de los costes.		
Tipo de Memoria	Normal ☒ Abreviada ☐		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	Con la presente norma se da cumplimiento al contenido del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, (número 188), de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles (en adelante, Convenio 188 OIT), en cuyo artículo 40 se establece que <i>“Todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio, lo cual incluirá, según proceda, las inspecciones, la presentación de informes, la supervisión, los procedimientos de tramitación de quejas, la aplicación de sanciones y las medidas correctivas apropiadas, de conformidad con la legislación nacional.”</i> Según lo dispuesto en el artículo 41, los buques pesqueros comprendidos en el ámbito de aplicación de esta disposición deben llevar a bordo un documento válido expedido por la autoridad competente, en el que se indique que el buque ha sido inspeccionado por dicha autoridad, o en su nombre, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo.		
Objetivos que se	Asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores en los buques de pabellón español cumplan los requisitos pertinentes del Convenio 188 OIT. Para lograr		



persiguen	dicho objetivo se han establecido: • Reglas para la supervisión, control y garantía del cumplimiento del Convenio 188 OIT. • Mecanismos de coordinación de las autoridades responsables del control de la aplicación del Convenio 188 OIT.
Principales alternativas consideradas	El establecimiento de un sistema de control en el sector pesquero exige una regulación normativa adecuada de las obligaciones de los empresarios del sector, así como de las potestades administrativas que se ejercen. La regulación mediante una norma de rango legal resultaría excesiva y contraria al principio de proporcionalidad. Por ello, el rango adecuado es el de un real decreto que haga uso de la habilitación de desarrollo reglamentario previsto en normas de rango superior.
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Real decreto.
Estructura de la norma	La norma se estructura en Preámbulo, catorce artículos divididos en tres capítulos, dos disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, cuatro disposiciones finales y tres anexos.
Informes recabados	Se recabarán informes de: - Informe de las Secretarías Generales Técnicas de los cuatro Ministerios coproponentes -art. 26.5, párrafo 4º LG. - Informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación -art. 26.5, párrafo 1º LG. - Informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa -art.26.9 LG. - Aprobación previa e informe de distribución competencial -art.26.5, párrafos 5º y 6º LG. - Dictamen Consejo de Estado -art.22.2 y 3 de la LO 3/1980, de 22 de abril.
Consulta pública	Se ha efectuado el trámite de consulta pública, en virtud de lo dispuesto en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, mediante su publicación en la página de Participación Pública, Consulta Pública Previa, del Ministerio de Trabajo y Economía Social, el día 4 de marzo de 2021, finalizando el plazo de presentación de aportaciones el día 22 de marzo de 2021, habiéndose recibido únicamente la aportación del Sindicato LAB, relativa a las condiciones de siniestralidad laboral existentes en el trabajo en la mar, aludiendo a la falta de regulación y de convenios colectivos en este sector.



Trámite de audiencia	Se llevará a cabo el trámite de audiencia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, mediante publicación de la norma en el Portal web del Ministerio de Trabajo y Economía Social. Asimismo, conforme a la posibilidad prevista por el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, se recaba la opinión de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas, así como de la Comisión de Asuntos Sociales del Comité Consultivo del Sector Pesquero. Igualmente, se recaba opinión de las comunidades autónomas	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
Adecuación al orden de competencias	El título competencial prevalente es el artículo 149.1.7ª de la CE en virtud del cual, el Estado tiene competencia exclusiva en materia de legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por las comunidades autónomas. En segundo lugar, la norma se dicta al amparo del artículo 149.1.19ª de la CE, por tener el carácter de norma básica de ordenación del sector pesquero. Por último, la norma se adecúa a lo dispuesto en el artículo 149.1.20ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.	
Impacto económico y presupuestario	Efectos sobre la economía en general.	
	En relación con la competencia	☒ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. ☐ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia. ☐ La norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	☐ supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: (según escenario) ☒ incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada: 1.629,8€ ☐ no afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma	☐ Implica un gasto Implica un ingreso
	■ no afecta a los presupuestos de la Administración del Estado.	



	afecta a los presupuestos de otras Administraciones territoriales.	
Impacto de género	La norma tiene un impacto de género.	Negativo ☐ Nulo ☒ Positivo ☐
Otros impactos considerados	No se aprecian consecuencias dignas de consideración con respecto a otros eventuales impactos, concretamente, sobre la familia, infancia y adolescencia.	



I. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

1) Motivación

El 14 de junio de 2007, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) adoptó el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, número 188 (en adelante, Convenio 188 OIT). El Convenio 188 OIT tiene como objetivo crear un instrumento único y coherente para completar las normas internacionales sobre las condiciones de vida y de trabajo para el sector pesquero. Con tal fin, incorpora normas revisadas y actualizadas de los convenios y recomendaciones internacionales vigentes aplicables a los pescadores, así como los principios fundamentales consagrados en otros convenios internacionales en el ámbito laboral.

En 2012, la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (COGECA), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (EUROPÊCHE), alcanzaron un acuerdo relativo a la aplicación del Convenio 188 OIT. Ese acuerdo tenía por objeto dar un primer paso hacia una codificación del acervo social de la Unión Europea en el sector pesquero y contribuir a la creación de condiciones de competencia equitativas para dicho sector en la Unión.

De acuerdo con los procedimientos de elaboración normativa contemplados en el Tratado Fundacional de la Unión Europea, el Acuerdo se convirtió en obligatorio para los Estados miembros con la adopción de la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (COGECA), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las



Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (EUROPÊCHE).

La Directiva 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, se incorporó al ordenamiento jurídico español con la aprobación del Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero, salvo en lo que se refiere a la obligación de formalizar por escrito el contrato de trabajo de los pescadores, que se encuentra regulada en el artículo 8.2, párrafo segundo, del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, y en lo que se refiere a la creación de un seguro obligatorio de repatriación, que se transpuso mediante la disposición final cuarta del Real Decreto-ley 24/2020, de 26 de junio, de medidas sociales de reactivación del empleo y protección del trabajo autónomo y de competitividad del sector industrial.

Con ello también se ajusta nuestra normativa a la parte material del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo, excluida la parte relativa al control de los buques pesqueros, que ahora es objeto de regulación en la presente norma.

Este real decreto tiene por finalidad, garantizar el adecuado cumplimiento del contenido del Convenio 188 de la OIT, en cuyo artículo 40 se establece que “Todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarboleden su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio, lo cual incluirá, según proceda, las inspecciones, la presentación de informes, la supervisión, los procedimientos de tramitación de quejas, la aplicación de sanciones y las medidas correctivas apropiadas, de conformidad con la legislación nacional.” Según lo dispuesto en el artículo 41, los buques pesqueros comprendidos en el ámbito de aplicación de esta disposición deben llevar a bordo un documento válido expedido por la autoridad competente, en el que se indique que el buque ha sido inspeccionado por dicha autoridad, o en su nombre, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo.



2) Fines y objetivos.

El principal objetivo que se pretende alcanzar con dicho real decreto es asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores a bordo de buques de pabellón español cumplan los requisitos pertinentes del Convenio 188 OIT.

Para lograr dicho objetivo se han establecido:

- Reglas para la supervisión, control y garantía del cumplimiento del Convenio 188 OIT.
- Mecanismos de coordinación de las autoridades responsables del control de la aplicación del Convenio 188 OIT.

3) Alternativas.

El establecimiento de un sistema de control en el sector pesquero exige una regulación normativa adecuada de las obligaciones de los empresarios del sector, así como de las potestades administrativas que se ejercen. Ello supone descartar cualquier opción no normativa.

Sería posible una regulación de rango legal, no obstante, esa regulación no sería acorde con el principio de proporcionalidad, pues supondría un nivel de intervención normativa mayor del necesario. Por ello, la alternativa de una norma de rango legal es desaconsejable y el rango adecuado es el de un real decreto que haga uso de la habilitación de desarrollo reglamentario previsto en normas de rango superior.

4) Principios de buena regulación.

Este proyecto se adecúa a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.



En cuanto a los principios de necesidad y eficacia, la regulación propuesta tiene por finalidad dar cumplimiento al mandato establecido en el Convenio 188 OIT, de garantizar la supervisión y el control de las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores en los buques españoles.

En este sentido, el interés general reside en la necesidad de establecer una homogenización y refuerzo de los procedimientos y mecanismos de garantía de protección de las condiciones de seguridad y salud en los buques pesqueros españoles, tanto de los que se encuentren en los puertos españoles como en el extranjero, dando cumplimiento, asimismo, al principio de seguridad jurídica. En concreto, en relación con las actuaciones inspectoras en los puertos extranjeros, se prevé la posibilidad de que la visita de inspección a bordo del buque se lleve a cabo por un inspector de la Dirección General de la Marina Mercante, o por una organización autorizada. Cabe destacar, asimismo, la posibilidad por parte de la administración marítima de realizar una inspección adicional a un buque pesquero de bandera española en el caso de que se haya recibido alguna denuncia, queja o bien cuando se descubra algún defecto que suponga un riesgo para la seguridad o la salud de los pescadores a bordo.

Se da cumplimiento los principios de proporcionalidad y eficiencia, materializado en diversos aspectos del texto:

- Se establece la validez del certificado por un período de cinco años, el plazo más amplio permitido por el artículo 41.2 del Convenio 188 OIT.
- Se establece un procedimiento flexible que permite a los buques pesqueros que no tocan puerto español en largos períodos de tiempo obtener el certificado en el extranjero.
- Se establecen medidas de coordinación de las tres autoridades responsables del control. En este apartado cabe subrayar que las actuaciones inspectoras que se efectúen en el marco del citado Convenio 188 OIT serán de carácter tripartito, dado que son tres las autoridades responsables del control de la aplicación y su supervisión (Dirección General de la Marina Mercante, Inspección de Trabajo y



Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina). Actuaciones de carácter integral, eficientes e imprescindibles para conocer la situación real de todos los aspectos relativos a la protección social y laboral de los pescadores a bordo de buques españoles.

Con estas actuaciones integrales se reduciría el número de visitas a los buques de bandera española para verificar el cumplimiento de las normas aplicables dentro del ámbito competencial de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, lo que conllevaría una menor carga burocrática y de trabajo tanto para las empresas, como para el personal a bordo. Las actuaciones inspectoras en el marco de este Convenio 188 OIT, subsumirían las materias competencia del OEITSS (control de las condiciones de trabajo y de seguridad de los buques), salvo en los casos de actuación rogada.

En este mismo sentido, hay que añadir que estas actuaciones inspectoras supondrían la colaboración y coordinación entre administraciones, para la consecución de un único fin que no es otro que el de garantizar el derecho de los pescadores a condiciones decentes de trabajo y vida a bordo en casi todos los aspectos de su entorno laboral y vital, objetivo principal del Convenio 188 OIT.

Finalmente, el real decreto proyectado cumple el principio de transparencia. Se ha sustanciado el trámite de consulta pública previo a la elaboración del texto, entre los días 4 y 22 de marzo de 2021, y el proyecto normativo resultante será sometido al trámite de audiencia e información pública, en ambos casos de conformidad con los apartados 2 y 6 del artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. A este fin, se publicarán los textos e información correspondientes a cada trámite a través del portal web del Ministerio de Trabajo y Economía Social.



5) Plan Anual Normativo.

El proyecto se incluirá en el Plan Anual Normativo para el 2021, que aún está pendiente de aprobación.

II. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

1. Contenido del proyecto.

El proyecto de real decreto se estructura en catorce artículos divididos en tres capítulos a los que se añaden las disposiciones de la parte final: dos disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias y cuatro disposiciones finales. Finalmente, el proyecto incluye tres anexos.

El capítulo I, relativo a las disposiciones generales, define en su artículo 1 el objeto del real decreto, consistente en el establecimiento de las reglas para la supervisión, control y garantía del cumplimiento del Convenio 188 de la OIT.

El artículo 2 se remite a las definiciones que resulten procedentes contenidas en el artículo 2 del Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero.

El artículo 3, se refiere a las diferentes Autoridades responsables del control de la aplicación y supervisión del cumplimiento del Convenio 188 OIT en el ámbito de sus competencias: la Dirección General de la Marina Mercante, el Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina.

El capítulo II regula el certificado de trabajo en la pesca, estableciendo el artículo 4 que los buques de pesca españoles deberán disponer de un certificado de trabajo en la pesca, cuando al menos en el 20 por ciento de las salidas de puerto permanezcan más de tres días en el mar y o bien, tengan una eslora igual o



superior a 24 metros o, realicen al menos el 50 por ciento de la navegación a una distancia superior a 200 millas náuticas de la costa española.

El artículo 5 establece el ámbito competencial de las autoridades responsables del control.

El artículo 6 se refiere a la autoridad responsable para la emisión del certificado de trabajo y del registro público de inspecciones. El artículo 7 hace referencia a la validez del certificado.

Por su parte, el artículo 8 regula el procedimiento de emisión del certificado, que se llevará a cabo a solicitud del armador, patrón o un representante, por la Dirección General de la Marina Mercante; todo ello por medios electrónicos.

Como aspecto a destacar, la solicitud de inspección por parte del Instituto Social de la Marina y del Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social para la renovación del certificado deberá realizarse en el periodo comprendido entre los cinco y los dos meses anteriores a su fecha de caducidad. La solicitud de inspección a la Dirección General de la Marina Mercante se realizará junto con la solicitud de emisión o renovación del certificado de conformidad.

En el caso de que una de las autoridades responsables del control no pudiera atender la inspección programada, cualquiera de las otras dos realizará dicha inspección a fin de no perjudicar al interesado debido a retrasos imputables a la Administración.

Se establecen los plazos para emitir y notificar el certificado, el sentido del silencio y la posibilidad de recurso.

El artículo 9 regula las actuaciones inspectoras en puertos extranjeros, relativa a aquellos buques que no retornen a puerto español dentro del período de cinco a dos meses previos a la caducidad del certificado de trabajo en la pesca, estableciendo



como requisito, que la solicitud de actuación inspectora en puerto extranjero deba acompañarse de una declaración responsable y pudiendo llevarse a cabo la inspección por parte del inspector de la Dirección General de la Marina Mercante o por una organización autorizada.

Asimismo, se prevé, para el caso de que la inspección sea efectuada por un inspector de la Dirección General de la Marina Mercante, si considera satisfactoria la misma, la posibilidad de expedir un certificado provisional, el cual devendrá en definitivo si en el plazo de cinco días hábiles no se notifica ningún reparo por parte de las autoridades responsables del control. El armador correrá a cargo de los gastos derivados de la realización y emisión del certificado tanto si la inspección la realiza una organización autorizada, como si la lleva a cabo el personal de las autoridades responsables de control.

El capítulo III recoge la posibilidad de llevar a cabo inspecciones adicionales (artículo 10), disposiciones relativas a incumplimientos graves relativos a los requisitos del Convenio 188 OIT que constituyan un peligro manifiesto para la seguridad o la salud de los pescadores, incluyendo la inmovilización del buque o detención de su actividad (artículo 11), los procedimientos de tramitación de quejas y medidas correctivas en tierra y a bordo (artículos 12 y 13) y las actuaciones como Estado del puerto (artículo 14).

DISPOSICIONES DE LA PARTE FINAL

La disposición adicional primera, establece que la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura hará pública anualmente una lista de los buques de pesca que, según la información disponible, cumplen las condiciones establecidas en el artículo 4.

La disposición adicional segunda se refiere a las actividades de inspección efectuadas en casos justificados por una organización autorizada, en los buques de pabellón español que se encuentren en el extranjero.



La disposición transitoria primera establece que la obligación de obtener el certificado de trabajo en la pesca comienza día 1 de marzo de 2022.

La disposición transitoria segunda se refiere a la expedición inicial del certificado de trabajo en la pesca.

La disposición final primera modifica el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, para clarificar el régimen jurídico de las inspecciones de buques con pabellón español realizadas en puertos extranjeros.

La **disposición final segunda** recoge el título competencial.

La **disposición final tercera** contiene las habilitaciones para la modificación de los anexos del real decreto.

La **disposición final cuarta** establece la entrada en vigor de la norma, que tendrá lugar el 1 de julio de 2021.

ANEXOS:

El **anexo I** contiene el modelo de certificado de trabajo en la pesca.

El **anexo II** el contiene el modelo de declaración responsable a presentar por el armador para los casos de actuaciones inspectoras en puertos extranjeros.

El **anexo III** recoge el formulario de quejas para pescadores en tierra.



2) Análisis jurídico.

2.1. Engarce con el derecho nacional y el derecho de la Unión Europea.

En 2002, la OIT puso en marcha un debate a escala mundial sobre la conveniencia de actualizar las normas internacionales para el sector de la pesca, con el fin de garantizar a los pescadores una protección adecuada a nivel mundial. Ese debate dio lugar a la adopción del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, número 188.

El Convenio 188 OIT, entró en vigor el 16 noviembre 2017, doce meses después de la fecha del registro de su ratificación por diez Estados, ocho de los cuales habían de ser Estados ribereños.

En ese grupo de Estados había varios miembros de la Unión Europea, para los que actualmente el Convenio 188 OIT está ya en vigor. Se trata de Estonia, Francia y Lituania.

Asimismo, el instrumento ha sido ratificado por Noruega, estado perteneciente al Espacio Económico Europeo. El resto de firmantes iniciales fueron países ribereños como Argentina, Bosnia y Herzegovina, Angola, Marruecos, Sudáfrica y Congo. Con posterioridad a su entrada en vigor, el Convenio 188 OIT, ha sido ratificado por Namibia, Senegal, Reino Unido, Tailandia, Portugal, Polonia, Países Bajos y Dinamarca, para los que ha entrado en vigor a los doce meses de su respectiva ratificación. La mayor parte de ellos son países de tradición pesquera, a cuyos caladeros acude la flota pesquera española.

En el caso de los países de la Unión Europea, las organizaciones representativas de los empresarios y de los trabajadores del sector pesquero europeo alcanzaron el 21 de mayo de 2012 un acuerdo para incorporar parte del contenido del Convenio 188 OIT al acervo comunitario, con la voluntad de dar un primer paso hacia una codificación del acervo social de la Unión en el sector pesquero y contribuir a la creación de condiciones de competencia equitativas para dicho sector en la Unión.



De conformidad con lo previsto en el artículo 155, apartado segundo, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, los interlocutores sociales europeos solicitaron al Consejo que adoptara una Decisión para la aplicación de ese acuerdo. Ello dio lugar a la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (COGECA), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (EUROPÊCHE).

Como se ha expuesto en el apartado 1. Motivación de esta Memoria, el contenido de la Directiva 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, se transpuso parcialmente en virtud del Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero, salvo en dos aspectos puntuales que requirieron una norma de rango legal: la obligación de formalizar por escrito el contrato de trabajo de los pescadores y la creación de un seguro obligatorio de repatriación. Estos aspectos se incorporaron a través de las disposiciones finales segunda y cuarta Real Decreto-ley 24/2020, de 26 de junio, de medidas sociales de reactivación del empleo y protección del trabajo autónomo y de competitividad del sector industrial, mediante las cuales se modifica el artículo 8.2 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por un lado, y se transpone lo relativo a la obligación de suscribir un seguro obligatorio o garantía financiera equivalente a fin garantizar el derecho de los pescadores enrolados a la repatriación a su país de residencia, por otro.

Con ello también se adecuó la normativa del Estado español a la parte material del Convenio 188 OIT, excluida la parte relativa al control de los buques pesqueros, que ahora es objeto de regulación.



En cuanto al engarce con el derecho nacional, resultan de aplicación las siguientes normas:

- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.
- 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.
- Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social.
- El artículo 80 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.
- Real Decreto 504/2011 de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina.
- Real Decreto 645/2020 de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero.

En todo caso, conviene destacar que el sistema de control que se instaura con este proyecto normativo es coherente con nuestro ordenamiento jurídico y, en particular, con el modelo de control existente en el ámbito de la marina mercante. En efecto, en la marina mercante el Convenio sobre trabajo marítimo, 2006, fue ratificado por España en 2010 y entró en vigor en nuestro país el 20 de agosto de 2013. La ratificación del dicho convenio determinó la necesidad de establecer un sistema de control para los buques de marina mercante, lo que se hizo a través del Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles.



El presente proyecto normativo instaura para los buques pesqueros un modelo de control similar al previsto para los buques mercantes, en ejecución de los convenios internacionales ratificados por España.

2.2. Base jurídica y rango normativo

En primer lugar, este proyecto normativo tiene por finalidad garantizar el adecuado cumplimiento del contenido del Convenio 188 OIT, en cuyo artículo 40 se establece que *“Todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio, lo cual incluirá, según proceda, las inspecciones, la presentación de informes, la supervisión, los procedimientos de tramitación de quejas, la aplicación de sanciones y las medidas correctivas apropiadas, de conformidad con la legislación nacional.”* Según lo dispuesto en el artículo 41, los buques pesqueros comprendidos en el ámbito de aplicación de esta disposición deben llevar a bordo un documento válido expedido por la autoridad competente, en el que se indique que el buque ha sido inspeccionado por dicha autoridad, o en su nombre, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo.

Con respecto a la cobertura jurídica en el ordenamiento interno, la presente norma se dicta al amparo de lo dispuesto en las siguientes normas:

- El artículo 6 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, por el cual se habilita al Gobierno para aprobar normas reglamentarias y previa consulta a las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, en relación con la seguridad y salud en el trabajo.
- La **disposición final tercera de la Ley 23/2015**, de 21 de julio, por la cual se autoriza al Gobierno a dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo de dicha ley, previa consulta con las Comunidades Autónomas.



Por otra parte, el proyecto normativo también se aprueba de acuerdo con la habilitación para dictar normas reglamentarias prevista en la disposición final segunda del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que establece que *“el Consejo de Ministros podrá dictar las normas reglamentarias y disposiciones administrativas de carácter general que requiera el desarrollo y aplicación de esta ley, sin perjuicio del ejercicio por el Ministro de Fomento de su potestad reglamentaria en los términos legalmente establecidos”*. Asimismo, también hace uso de las habilitaciones recogidas en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en particular la prevista en el apartado 2 de su disposición final novena, a cuya luz *“se autoriza al Gobierno para que dicte cuantas disposiciones sean precisas para la debida ejecución y cumplimiento de lo dispuesto en esta ley”*.

Por último, lo expuesto anteriormente debe enmarcarse en la atribución genérica al Gobierno del ejercicio de la potestad reglamentaria, contenida en el artículo 97 de la Constitución Española, concretada a favor del Consejo de Ministros en el artículo 5.1.h) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre. Asimismo, con arreglo al artículo 24.1.c) de dicha ley, deben adoptar la forma de reales decretos acordados en Consejo de Ministros las decisiones que aprueben normas reglamentarias de la competencia de éste y las resoluciones que deban adoptar dicha forma jurídica.

Entrada en vigor

Este real decreto entrará en vigor el 1 de julio de 2021, de acuerdo con lo previsto en el artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

Debe tenerse en cuenta, no obstante, que la obligación de disponer un certificado de trabajo en la pesca no será preceptiva hasta el 1 de marzo de



2022. La fijación de esta fecha persigue una aplicación progresiva de las modificaciones introducidas en el real decreto y otorgar al sector pesquero un margen suficiente de adaptación.

3. Descripción de la tramitación.

Entre los trámites que se han realizado en el procedimiento de elaboración de este proyecto se señalan los siguientes:

- Se ha llevado a cabo el trámite de consulta pública, conforme al artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, mediante su publicación en la página de Participación Pública, Consulta Pública Previa, del Ministerio de Trabajo y Economía Social, el día 4 de marzo de 2021, finalizando el plazo de presentación de aportaciones el día 22 de marzo de 2021.

Durante este trámite, se ha recibido únicamente la aportación del Sindicato LAB, relativa a las condiciones de siniestralidad laboral existentes en el trabajo en la pesca, en concreto, en relación con las tareas de embarque y desembarque, las salidas a la mar, el largado e izado de redes, así como la realización de prácticas de seguridad en la mar. En base a ello, alude a la necesidad de una regulación del trabajo en la pesca atendiendo a sus particularidades, resaltando la importancia de la negociación colectiva en este sector.

Cabe mencionar que, esta aportación, no guarda vinculación alguna con el objeto del real decreto, que consiste en el establecimiento de las reglas para la supervisión, control y garantía del cumplimiento del Convenio 188 de la OIT.

- Se emitirá el informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Trabajo y Economía Social, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.



- En aplicación de lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, se recabará informe de las Secretarías Generales Técnicas de los ministerios coproponentes: Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Se recabará informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, en los términos del artículo 26.5, párrafo primero, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.
- Deberá obtenerse la aprobación previa del Ministerio de Política Territorial y Función Pública, según lo dispuesto en el artículo 26.5, párrafo quinto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.
- Requiere el informe de distribución competencial del Ministerio de Política Territorial y Función Pública, previsto en el artículo 26.5, párrafo sexto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.
- Se recabará informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa, en virtud de lo dispuesto en el artículo 26.9 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.
- Se llevará a cabo el trámite de audiencia, de acuerdo con lo previsto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, mediante publicación de la norma en el Portal web del Ministerio de Trabajo y Economía Social.
- Asimismo, conforme a la posibilidad prevista por el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, se recabará la opinión de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas, así como de las comunidades autónomas.
- Se someterá a la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.



- Se recabará dictamen del Consejo de Estado, conforme a lo previsto en el artículo 22.2 y 3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

III. ANÁLISIS DE IMPACTOS

A) Adecuación de la norma al orden de distribución de competencias.

Tal y como queda justificado en la disposición final primera, el real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.7.^a, de la Constitución Española, relativos a las competencias exclusivas del Estado en materia de legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las comunidades autónomas, siendo este el título competencial prevalente.

Respecto al concepto legislación en esta materia, el Tribunal Constitucional ha señalado que el término “legislación” ha de ser entendido en sentido amplio o material, comprendiendo tanto las leyes formales como los reglamentos que las desarrollan (SSTC 33/1981, 18/1982, de 4 de mayo; 39/1982, de 30 de junio; 57/1982, de 27 de julio; 7/1985, de 25 de enero; 249/1988, de 20 de diciembre; 190/2002, de 17 de octubre; 30/2003, de 18 de diciembre). Sobre la “materia laboral” reservada a la legislación estatal, ha indicado que no es la que se refiere genéricamente al mundo del trabajo, sino en un sentido concreto y restringido, la que *“regula directamente la relación laboral, es decir, [...] la relación que media entre los trabajadores que presten servicios retribuidos por cuenta ajena y los empresarios en favor de los que y bajo la dirección de quienes se prestan estos servicios”* (STC 35/1992, 360/1993). Por tanto, para el Tribunal Constitucional, legislación laboral la que regula el trabajo asalariado, cuyo estatuto jurídico propio surge de la existencia de un contrato de trabajo.



En cuanto a la competencia de “ejecución por los órganos de las Comunidades Autónomas”, estas gozan, de acuerdo con esta doctrina del Tribunal Constitucional, de potestad para promulgar disposiciones administrativas ad intra, que afecten a la *“organización de los servicios correspondientes en materia de su competencia”* (SSTC 57/1982 y 360/1993, de 3 de diciembre). En consecuencia, tan solo pueden dictar las normas necesarias, para la ejecución regular de los servicios estatales que les sean transferidos, siempre que no alteren su régimen jurídico general, que es competencia del Estado.

En su doctrina, el Tribunal Constitucional ha considerado dentro del contenido propio de la materia laboral, a los efectos del art. 149.1.7 CE, entre otros, las normas que afectan a los elementos esenciales del contrato de trabajo (como son la prestación de servicios y la contraprestación económica), la determinación de las fiestas laborales y el derecho al descanso, la regulación de los contratos de duración determinada y de su infracción por los empresarios o la regulación de las causas de extinción de los contratos de trabajo.

En este sentido, el FJ 3 de la Sentencia 228/2012, de 29 Noviembre de 2012, del Pleno del Tribunal Constitucional, indica respecto a esta materia que *“también conviene recordar que la competencia normativa estatal sobre esta materia es completa «de modo que ningún espacio de regulación externa les resta a las Comunidades Autónomas, las cuales únicamente pueden disponer de una competencia de mera ejecución de la normación estatal» (STC 195/1996, de 28 de noviembre, FJ 11; en igual sentido, SSTC 51/2006, de 16 de febrero, FJ 4; y 111/2012, de 24 de mayo, FJ 7).*

En suma, dentro del concepto de «legislación laboral» al que el art. 149.1.7 CE hace referencia, tienen encaje todas las normas que, con independencia de su rango, regulan —tanto en su aspecto individual como colectivo— la relación laboral, esto es, la relación jurídica existente entre el trabajador asalariado y la empresa para la que presta sus servicios, cuyo estatuto jurídico deriva de la existencia de un contrato de trabajo. Conforme al citado precepto constitucional, el Estado tiene atribuida la



competencia exclusiva sobre esa materia, por lo que a las Comunidades Autónomas les resta únicamente el papel de ejecutar la legislación laboral estatal dictada al respecto”.

En segundo lugar, la norma se dicta al amparo del artículo 149.1.19ª de la Constitución Española, en virtud de cual el Estado ostenta la competencia exclusiva sobre pesca marítima, sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector se atribuyan a las Comunidades Autónomas.

En la STC 147/1991 el Tribunal distingue los títulos competenciales que confluyen en el artículo 149.1.19ª CE: Por un lado «pesca», que corresponde a la competencia exclusiva del Estado, si se ejerce en «aguas marítimas», y a la exclusiva de las de las CCAA si recae sobre «aguas interiores» o «pesca fluvial», de acuerdo con sus respectivos Estatutos de Autonomía. De otro lado, la «ordenación del sector pesquero», que es materia compartida entre el Estado, al que le corresponde la competencia normativa básica y las Comunidades Autónomas que tienen el desarrollo legislativo y ejecución.

Por último, la norma se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante. Según la STC 40/1998, FJ 44, el concepto de materia marina mercante incluye las actividades con finalidad comercial relacionadas con la navegación de buques mercantes y, más concretamente, con el transporte marítimo de personas o mercancías. En esta competencia exclusiva estatal se incluyen las prescripciones necesarias para que la navegación marítima se desarrolle en condiciones de seguridad para los tripulantes y las personas a bordo, así como para las mercancías transportadas, lo que se traduce en las prescripciones técnicas que debe reunir el buque.

B) Impacto económico y presupuestario.

B.1. Impacto económico.



El impacto económico se analiza en virtud de lo dispuesto en el artículo 26.3.d) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre y el artículo 2.1.d). 1º del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre.

La presente norma carece de impacto en el ámbito económico.

Así, no se aprecia impacto alguno sobre los precios de productos y servicios, productividad de personas trabajadoras y empresas, empleo, innovación, consumidores, economía ni PYMES.

Se trata, por el contrario, de facilitar su colaboración con las distintas administraciones con competencias en materia supervisión y control del cumplimiento de las condiciones de trabajo en el sector pesquero.

B.2. Impacto presupuestario.

El impacto presupuestario se analiza de conformidad con el artículo 2.1.d). 2º del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre.

La norma proyectada no tiene impacto sobre los ingresos y gastos públicos:

Impacto en los presupuestos generales del Estado: no afecta a las partidas presupuestarias según lo dispuesto en la Ley General Presupuestaria.

Impacto en los presupuestos de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales: la norma no genera impacto los ingresos y gastos de las Comunidades Autónomas y Entidades Locales, ya que no afecta a la organización autonómica y local.

Gastos públicos en materia de personal: no genera costes de personal, ya que no se produce una modificación en el régimen jurídico aplicable al personal al servicio del sector público.



C) Impacto por razón de género.

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres y el artículo 26.3.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, se informa que el presente proyecto de real decreto no contiene ninguna medida discriminatoria por razón de género.

La valoración del impacto de género en relación con la eliminación de desigualdades entre mujeres y hombres, así como en relación con el cumplimiento de los objetivos de políticas de igualdad es nula, toda vez que no se deducen del propio objeto de la norma ni tampoco de su aplicación desigualdades en la citada materia.

D) Otros impactos.

1) Impacto en la familia.

En cumplimiento de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, añadida por la disposición final quinta, tres, de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, que establece que *“las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia”*, se constata que el presente proyecto tiene un impacto nulo en este ámbito.

2) Impacto en la infancia y la adolescencia.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 22 quinquies (añadido por el artículo primero, veintiuno, de la Ley 26/2015, de 28 de julio) de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, por el que se establece que *“las memorias de análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y*



a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia”, se constata que el presente proyecto tiene un impacto nulo en este ámbito.

E) Análisis de las cargas administrativas

Se consideran cargas administrativas todas aquellas tareas de naturaleza administrativa que deben llevar a cabo las empresas y los ciudadanos para cumplir con las obligaciones derivadas de la norma.

Partiendo de lo anterior, la norma proyectada supone un aumento de las cargas administrativas al establecer la obligación a los buques de pesca españoles, de disponer de un certificado de trabajo en la pesca, conforme a lo dispuesto en el artículo 4 del proyecto.

Si bien, solo se exige esta obligación, cuando se dan los siguientes requisitos:

Que al menos en el 20 por ciento de las salidas de puerto permanezcan más de tres días en el mar y cumplan alguna de las siguientes condiciones:

- a) Tener una eslora igual o superior a 24 metros.
- b) Realizar al menos el 50 por ciento de la navegación a una distancia superior a 200 millas náuticas de la costa española.

Por tanto, no es una obligación impuesta con carácter general sino solo a los buques de pesca en los que se den tales condiciones, limitación que se basa en un criterio de racionalidad y proporcionalidad.

En efecto, en España existen determinadas pesquerías estacionales que son realizadas durante períodos limitados de tiempo y que tienen una enorme importancia económica y social. Dichas pesquerías inciden mayoritariamente sobre



especies altamente migratorias como los túnidos, al tratarse de especies nómadas los pescadores siguen los cardúmenes a lo largo de su desplazamiento por las proximidades de nuestras costas, lo que provoca que de forma excepcional puedan permanecer más de tres días en la mar en alguna ocasión, aunque sólo sea debido a los desplazamientos que deben realizar hacia los puertos que en ese momento se hayan próximos a los bancos de peces. Por lo anteriormente expuesto, es aconsejable que España, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.1 b) del proyecto, excluya a aquellos buques que sólo excepcionalmente permanecen en la mar más de tres días del cumplimiento del artículo 41.1 del convenio. Por ello, tras consultar con las organizaciones empresariales y sindicales más representativas, dicho certificado sólo será de aplicación a los buques que realicen un porcentaje de mareas de más de tres días igual o mayor del 20 por ciento. La administración examinará los resultados de esta exclusión inicial al objeto de ir limitando dicha excepción y, si fuese factible, llegar a eliminarla totalmente.

Por otro lado, la letra b) del artículo 41.1 del Convenio 188 se utiliza la expresión “*naveguen habitualmente*”, un término totalmente inespecífico en el ámbito pesquero y que se considera que debe ser definido en la legislación nacional. Para dicha definición se utilizará el criterio de permanencia en la mar y se juzga adecuado considerar la expresión *habitualmente* como la referida al lugar por donde navega la mayor parte de su estancia en la mar, evidentemente dicho lugar será aquel en el que permanezca anualmente más del 50 por ciento de su tiempo en la mar. El criterio es similar al utilizado para adscribir a un buque a una determinada zona de pesca, o a un determinado arte de pesca, y sirve de base para los informes a remitir a la UE.

Por otra parte, se establece que el **certificado** tiene una **validez de cinco años**, que es el **plazo máximo de validez** permitido por el artículo 41.2 del Convenio 188 OIT.

Respecto al certificado provisional al que se refiere el artículo 8.3, cuyos gastos de realización y emisión correrán a cargo del armador, resultará de aplicación en actuaciones inspectoras que se lleven a cabo en puertos extranjeros, y respecto de



aquellos buques que no retornen a puerto español dentro del período de cinco a dos meses previos a la caducidad del certificado de trabajo en la pesca.

Por otra parte, la norma proyectada prevé mecanismos de coordinación de las autoridades responsables del control de la aplicación del Convenio 188 OIT: el Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, el Instituto Social de la Marina, y la Dirección General de la Marina Mercante, lo que también supone una reducción de las cargas administrativas.

A fin de valorar económicamente el impacto en las cargas administrativas, se parte del método establecido en la Guía Metodológica para la Elaboración de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo. A tal efecto, se considera que la medición de las cargas administrativas, se realiza multiplicando el número de veces en que se debe efectuar el trámite por el coste unitario de cada trámite.

Como se ha indicado anteriormente, se trata de las actuaciones inspectoras de carácter tripartito, dado que son tres las autoridades responsables del control de la aplicación y su supervisión (Dirección General de la Marina Mercante, Inspección de Trabajo y Seguridad Social e Instituto Social de la Marina). Actuaciones de carácter integral, eficientes e imprescindibles para conocer la situación real de todos los aspectos relativos a la protección social y laboral de los pescadores a bordo de buques españoles.

Con estas actuaciones integrales se reduciría el número de visitas a los buques de bandera española para verificar el cumplimiento de las normas aplicables dentro del ámbito competencial de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (valorar por resto de autoridades responsables del control), lo que conllevaría una menor carga burocrática y de trabajo tanto para las empresas, como para el personal a bordo.

Para proceder a la valoración de las cargas administrativas, se toman como referencia los siguientes parámetros:



- Coste unitario de la carga: el especificado en la Guía Metodológica. (página 64 y siguientes):

- Presentar una solicitud electrónica: 5 euros. (coste unitario)
 - Frecuencia anual de la carga: 1/5 (una vez cada cinco años)
 - Población afectada (empresas obligadas): Las empresas que cumplan con los requisitos del artículo 4 del real decreto. De acuerdo con la información disponible, se estima que el número de buques pesqueros es sujetos a la obligación de proveerse de certificado es de 281.
 - Total: 281 euros.
-
- Presentación electrónica de documentos: 4 euros. (coste unitario)
 - Número: 6
 - Frecuencia de carga: 0,20
 - Población afectada (empresas obligadas): 281.
 - Total: 1348,80 euros.

De acuerdo con los parámetros anteriores, se estiman unas cargas administrativas de 1.629,80 €.

IV. EVALUACIÓN EX - POST

Este proyecto no está incluido en el Plan Anual Normativo, por lo que no está prevista una evaluación de los resultados de su aplicación, estando pendiente de aprobación el Plan Anual Normativo de 2021.