



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 23.3.2012
COM(2012) 129 final

2012/0062 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

El Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM), 2006, fue adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) casi por unanimidad el 23 de febrero de 2006 en Ginebra. Se aplica al transporte marítimo internacional y abarca asuntos esenciales tales como los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques (título 1 del CTM), las condiciones de empleo (título 2 del CTM), alojamiento, servicios de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda (título 3 del CTM), protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social (título 4) y cumplimiento y control de la aplicación (título 5) a fin de garantizar condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo de los buques, así como los procedimientos para aplicar estas disposiciones. El Convenio puede considerarse el primer código de trabajo marítimo para los más de 1,2 millones de marinos, así como para los armadores y los países marítimos de todo el mundo.

Los Estados miembros de la UE y la Comisión han apoyado la labor de la OIT en este tema desde el principio. La UE ve en el CTM una aportación valiosa al objetivo de establecer unas condiciones de competencia equitativas en el sector marítimo mundial fijando unas normas mínimas comunes para todos los pabellones y para la gente de mar. A este respecto, la UE ya ha adoptado la Decisión del Consejo 2007/431/CE, de 7 de junio de 2007, por la que se autoriza a los Estados miembros a ratificar, en interés de la Comunidad Europea, el Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, de la Organización Internacional del Trabajo¹. Algunos Estados miembros (España, Bulgaria, Luxemburgo, Dinamarca, Letonia y los Países Bajos) ya lo han ratificado, y otros están a punto de hacerlo. En cuanto al fondo, las legislaciones de los Estados miembros ofrecen por lo general un nivel de protección y de detalle superior al de las normas de la OIT. Como condición previa para mantener la coherencia entre las normas internacionales y las nacionales y para ratificar el Convenio es necesario un profundo examen pormenorizado de las legislaciones nacionales.

Actualmente han ratificado el CTM 22 países que representan más del 45 % del tonelaje de la flota mundial, cuando para que entre en vigor dicho Convenio son necesarias 30 ratificaciones y el 33 % del tonelaje de la flota mundial.

La UE adoptó asimismo la Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE². La Directiva 2009/13/CE constituye un excelente logro del diálogo social sectorial.

A este fin, está previsto, por una parte, obligar a los Estados miembros a aplicar la Directiva 2009/13/CE cuando ejercen la autoridad de Estado de pabellón. En la situación actual, la legislación europea se ha ajustado a las normas internacionales fijadas por el CTM a través de la Directiva 2009/13/CE que incorporó las disposiciones pertinentes del CTM que establecen los derechos para la gente de mar que figuran en los títulos 1, 2, 3 y 4 anteriormente mencionados.

¹ DO L 161 de 22.6.2007, p.63.

² DO L 124 de 20.5.2009, p.30.

No obstante, los interlocutores sociales europeos, que desean aplicar su acuerdo mediante una decisión del Consejo sobre la base del artículo 155 del TFUE, carecen de la competencia para incluir en su acuerdo las disposiciones de control de la aplicación que figuran en el título 5 del CTM y pidieron por tanto a la Comisión que actuara a este respecto. La presente iniciativa tiene por objeto hacer exactamente eso en lo que se refiere a las responsabilidades del Estado rector del puerto.

La presente iniciativa forma parte de la política de la UE en el ámbito de las profesiones marítimas. De hecho, como estableció la Comisión en su Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018³, la UE tiene un interés genuino en destacar el atractivo de las profesiones del sector marítimo para los europeos mediante acciones en las que participen, en su caso, la Comisión, los Estados miembros y el propio sector. A este respecto es plenamente pertinente la aplicación del CTM, que mejora considerablemente las condiciones laborales y de vida a bordo de buques. La Comunicación subraya que el acuerdo entre los interlocutores sociales de la UE sobre la aplicación de los elementos clave de este Convenio demuestra el amplio apoyo del sector en este campo y que, por consiguiente, la actuación de la UE y de sus Estados miembros debe estar dirigida a:

- hacer que los Estados miembros ratifiquen rápidamente el CTM y que se adopte pronto la propuesta de la Comisión basada en el acuerdo de los interlocutores sociales para incorporar sus elementos clave en el Derecho de la UE;
- velar por la observancia efectiva de las nuevas normas mediante medidas adecuadas, incluidas las exigencias de control del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto⁴.

El Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible⁵» pone de relieve la importancia de una agenda social para el transporte marítimo, tanto para fomentar el empleo como para aumentar la seguridad; y el documento de trabajo que lo acompaña prevé una propuesta para asegurar la observancia efectiva del CTM.

La presente propuesta va estrechamente asociada a la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las responsabilidades del Estado del pabellón en materia de control de la aplicación de la Directiva 2009/13/CE.

1.1. Convenio sobre el Trabajo Marítimo

Tal y como es generalmente reconocido y establece explícitamente la OIT, el sector del transporte marítimo es «la primera industria de alcance realmente mundial», que «requiere una respuesta global, medidas reglamentarias internacionales adecuadas – normas globales aplicables a toda la industria».

El CTM, adoptado en 2006, proporciona plenos derechos y protección en el lugar de trabajo a todos los marinos sin distinción de nacionalidad y sin importar el pabellón del buque.

³ COM(2009) 8

⁴ Véase el punto 3 de la Comunicación.

⁵ COM(2011) 144 final

El CTM persigue a la vez el logro de condiciones laborales decentes para la gente de mar y de condiciones de competencia equitativas para los armadores que respeten los criterios de calidad. El Convenio establece el derecho de la gente de mar a gozar de condiciones laborales decentes en una amplia gama de aspectos, y ha sido redactado de tal modo que sea universalmente aplicable, de fácil comprensión y actualizable, y que su aplicación pueda controlarse uniformemente. Ha sido también concebido para convertirse en un instrumento mundial conocido como el "cuarto pilar" de la reglamentación internacional en favor de un sector marítimo de calidad, que completaría a los otros tres convenios más importantes de la Organización Marítima Internacional (OMI): el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS), el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia (Convenio STCW) y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL).

Contiene cuatro títulos que tratan de los derechos de la gente de mar: el título 1, sobre requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques; el título 2, sobre condiciones de empleo; el título 3, sobre alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda; el título 4, sobre protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social.

Además el CTM, en su título 5, contiene mecanismos para mejorar la supervisión a todos los niveles: el buque, el armador, el Estado rector del puerto, el Estado suministrador de mano de obra, y el sistema mundial de cumplimiento y verificación uniformes de la OTI. Efectivamente, además de una sólida normativa, era necesario un sistema más eficaz de control de la aplicación y cumplimiento a fin de eliminar los buques deficientes en aras de la seguridad y la protección de los buques y del medio ambiente.

Por consiguiente, la UE tiene que proporcionar medios, a través del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, para asegurar la aplicación de las normas laborales marítimas pertinentes del CTM a bordo de todos los buques que hagan escala en puertos de la UE, independientemente de la nacionalidad de los marinos.

El control de la aplicación de las normas del CTM por parte del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto debe considerarse asimismo una forma de limitar el dumping social, que deteriora las condiciones de trabajo a bordo y penaliza a los armadores que ofrecen condiciones de trabajo decentes en cumplimiento de la normativa de la OIT.

1.2. Responsabilidades del Estado rector del puerto según el CTM

La responsabilidad de asegurar que los buques cumplan las disposiciones de los instrumentos pertinentes descansa en los armadores, los capitanes y el Estado del pabellón. No obstante, algunos Estados de abanderamiento no aplican correctamente esas disposiciones e incumplen por tanto los compromisos adquiridos en virtud de instrumentos jurídicos internacionales acordados, o bien no son suficientemente estrictos en la aplicación de las normas relativas a los buques y en consecuencia algunos buques navegan en condiciones inseguras, amenazando las vidas de los marinos así como el medio ambiente marino. Esta situación de hecho ha llevado a reaccionar estableciendo el control por el Estado rector del puerto.

Los Estados rectores de los puertos, en cuanto forman un sistema de procedimientos de inspección armonizados, pueden ejercer jurisdicción sobre los buques que recalán en sus puertos y constituyen una red de seguridad para detectar buques deficientes con el objetivo principal de su eventual eliminación. En este contexto, es imperativo desarrollar una

cooperación estrecha entre los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de los puertos.

Actualmente, los Estados rectores de los puertos ya efectúan inspecciones de la normativa social basada en los convenios de la OIT, en particular el Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976, que remite a los siguientes:

- Convenio sobre la edad mínima, 1973 (nº 138);
- Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (nº 58);
- Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (nº 7);
- Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (nº 73);
- Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (nº 134) (artículos 4 y 7);
- Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (nº 92);
- Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (nº 68) (artículo 5);
- Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (nº 53) (artículos 3 y 4);
- Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (nº 22);
- Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (nº 23);
- Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (nº 87);
- Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (nº 98).

Estos convenios se han consolidado en el CTM, 2006, pero siguen vigentes ya que algunas partes podrían seguir aplicándolos sin ratificar el CTM.

El CTM contiene disposiciones sobre el control por el Estado rector del puerto que obligan a verificar la conformidad con los requisitos del Convenio por parte de los buques extranjeros que recalán en los puertos de los Estados que sean parte en el mismo. El Estado rector del puerto interviene como segunda línea de defensa en la aplicación del CTM y para contribuir a eliminar los buques deficientes. El Convenio contiene asimismo una cláusula de "tratamiento no más favorable". Al amparo de esta cláusula, cada Estado que sea parte en el Convenio cumplirá sus responsabilidades en virtud del mismo de forma tal que los buques que enarboles pabellón de cualquier Estado que no haya ratificado el Convenio no reciba un tratamiento más favorable que los buques que enarboles pabellón de cualquier Estado que sí lo haya ratificado. Esta cláusula debería fomentar la uniformidad en relación con las inspecciones y contribuir de forma efectiva al establecimiento de condiciones de competencia equitativas en el transporte marítimo.

En la práctica, el CTM define un procedimiento específico y sencillo. Se lleva a cabo una primera inspección para verificar que los documentos expedidos por el Estado del pabellón (el *certificado de trabajo marítimo* y una *declaración de conformidad laboral marítima*) y se efectúa un recorrido por el buque para obtener una visión general del estado de la tripulación

y del buque, incluida la sala de máquinas y el alojamiento, con el fin de ver si cumplen las normas pertinentes. Si según el criterio profesional de los inspectores del Estado rector del puerto hubiese indicios fundamentados claros de que las condiciones de los buques no son conformes a las normas internacionales, se podrá proceder a inspecciones más detalladas, especialmente en aquellos casos en que las deficiencias constituyeran un riesgo claro para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar de conformidad con el CTM.

Todas las quejas sobre las condiciones a bordo se investigarán exhaustivamente y se emprenderán las medidas que considere necesarias el funcionario encargado del control por el Estado del puerto. En caso necesario, el buque será inmovilizado hasta tanto no se tomen medidas correctivas.

La OIT, al igual que la OMI, es un organismo normativo internacional con repercusión universal que actúa a través de un sistema continuo de convenios, normas, códigos y recomendaciones internacionales. No obstante, la OIT no tiene ninguna autoridad directa a bordo de los buques, por lo que se hacía necesaria una legislación adicional a nivel de la UE y nacional.

1.3 Legislación actual de la UE

1.3.1 Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto⁶

A nivel de la UE, la Directiva 2009/16/CE persigue ayudar a reducir drásticamente el número de buques deficientes a través de las siguientes medidas:

a) un mejor cumplimiento de la legislación internacional y de la UE sobre seguridad marítima, protección marítima, protección del medio ambiente marino y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques de cualquier pabellón;

b) el establecimiento de criterios comunes de inspección de los buques por parte del Estado rector del puerto y la armonización de los procedimientos de inspección e inmovilización aprovechando los conocimientos especializados y la experiencia adquiridos en el marco del Memorando de Acuerdo de París (MA de París⁷);

c) la aplicación en la UE del sistema de control del Estado rector del puerto basado en las inspecciones realizadas en la Comunidad y en la región del MA de París con el fin de que todos los buques sean inspeccionados con una frecuencia acorde con su perfil de riesgo, quedando sujetos los buques que representen un mayor riesgo a inspecciones más detalladas y realizadas a intervalos más frecuentes.

1.3.2 Directiva 2009/13/CE

A raíz del acuerdo entre los interlocutores sociales de la UE, la Directiva 2009/13/CE incorpora determinadas normas del CTM al Derecho de la Unión. En particular, su anexo ha

⁶ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

⁷ La organización se compone de 27 administraciones marítimas participantes y abarca todas las aguas de los Estados costeros europeos y la cuenca del Atlántico norte de América del Norte hasta Europa. Los Estados miembros actuales de la región del MA de París son Alemania, Bélgica, Bulgaria, Canadá, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Islandia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Noruega, los Países Bajos, Polonia, Portugal, el Reino Unido, Rumanía, la Federación de Rusia y Suecia.

incorporado los elementos pertinentes de los títulos 1, 2, 3 y 4 del CTM sobre los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques (edad mínima, certificado médico, formación y calificaciones), las condiciones de empleo (acuerdos de empleo de la gente de mar, repatriación, indemnización en caso de pérdida del buque o de naufragio, niveles de dotación, progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar), las disposiciones sobre alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda, las disposiciones sobre protección de la salud, atención médica, y bienestar, incluida la responsabilidad del armador y el acceso a instalaciones de bienestar en tierra, y por último las disposiciones sobre procedimientos de tramitación de quejas a bordo.

Salvo que se disponga expresamente otra cosa, la Directiva 2009/13/CE se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS

Los Estados miembros de la UE participaron activamente en las negociaciones del CTM juntamente con la Comisión, que organizó la coordinación de las posiciones de la UE. Todos los Estados miembros de la UE adoptaron el CTM en 2006.

Además, una consulta pública en toda regla celebrada en junio de 2011 ofreció la oportunidad a los Estados miembros y a las partes interesadas de expresar sus opiniones.

Hubo un consenso general sobre la necesidad de actualizar la legislación relacionada con el Estado del pabellón y el Estado rector del puerto a fin de imponer el cumplimiento de los requisitos del CTM.

Los efectos positivos concretos que se destacaron fueron el refuerzo de la seguridad marítima, la mejora del transporte marítimo de calidad, la imposición de unas condiciones de competencia igualitaria entre los operadores de la UE y los demás, y entre los pabellones de la UE y los de otros países.

Las partes interesadas mencionaron asimismo la mejora de la calidad del empleo para toda la gente de mar, en particular para los marinos de la UE que trabajan a bordo de buques que no enarbolan un pabellón de la UE, incluso fuera de las aguas de la UE, y también para los marinos que no son nacionales de Estados de la UE que trabajan a bordo de buques que no enarbolan un pabellón de la UE.

El Grupo Operativo de Empleo y Competitividad Marítima, órgano independiente creado por el Vicepresidente Siim Kallas en julio de 2010, que en junio de 2011 finalizó sus actividades y elaboró un informe⁸ con recomendaciones políticas sobre el fomento de la profesión marítima en Europa, ha recomendado la aplicación del CTM.

⁸ Publicado el 20 de julio de 2011: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1 Contenido de la propuesta

3.1.1 Modificación de la Directiva sobre el control por el Estado rector del puerto

Si bien la Directiva 2009/16/CE ya se remite al CTM (quinto considerando) y a las normas de la OIT (anexo IV), es necesario actualizarla para dar cabida a nuevos documentos y acuerdos incorporados por el CTM.

Así pues, la propuesta modifica la Directiva de control por el Estado rector del puerto a fin de:

- incluir el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima entre los documentos que deben verificar los inspectores;
- ampliar el ámbito de las inspecciones a nuevos elementos (por ejemplo, la existencia de un contrato de trabajo adecuado con las cláusulas necesarias firmado por las dos partes para cada marino);
- ampliar el ámbito de investigación en caso de denuncia y prever el procedimiento adecuado.

3.1.2 Explicación detallada de la propuesta

El artículo 1 contiene todas las modificaciones que deben incorporarse a la Directiva 2009/16/CE a fin de ajustarla a los requisitos del CTM.

Varios artículos de la Directiva 2009/16/CE actual (artículos 2 y 19) y los anexos I, IV, V y X tienen que complementarse a fin de, por un lado, hacer referencia al CTM entre la lista de convenios internacionales y, por otro, mencionar los nuevos documentos que se derivan del CTM, en particular el certificado de trabajo marítimo y la declaración de conformidad laboral marítima.

En cuanto al fondo, el CTM ha establecido disposiciones sobre la tramitación de quejas con procedimientos específicos que se deben seguir y que son ligeramente distintos de los de las disposiciones de la Directiva 2009/16/CE y se aplican a una gama de materias más amplia que las normas sociales. El objetivo no es cambiar el sistema actual de denuncias definido en la Directiva 2009/16/CE, sino complementarlo con un procedimiento adecuado a las quejas relacionadas con el CTM. Se han incorporado por tanto disposiciones específicas en la propuesta (artículo 1, apartado 7).

Por otra parte, determinadas modificaciones están relacionadas con la circunstancia de que es la primera vez que se modifica la Directiva desde la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, por lo que es necesario incorporar las nuevas reglas sobre delegación de poderes y competencias de ejecución.

3.1.3 Documentos explicativos que deben acompañar la notificación de las medidas de transposición

A raíz de las Declaraciones políticas conjuntas (DO 2011/C 369/02; DO 2011/C 369/03), actualmente la Comisión considera la necesidad de documentos explicativos según el caso de que se trate. En virtud de la proporcionalidad, no se han considerado justificados documentos explicativos de la presente propuesta, puesto que esta modifica solamente un número limitado

de obligaciones jurídicas de una directiva en vigor. Así pues, en la presente propuesta no figura el considerando relativo a los documentos explicativos.

3.2 Base jurídica

El artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

3.3 Principio de subsidiariedad

La existencia de normas de control de la aplicación armonizadas en toda la UE debe contribuir a establecer unas condiciones equitativas que eviten distorsiones de la competencia en el mercado interior en detrimento de la seguridad marítima y que aseguren condiciones de trabajo y de vida decentes para todos los marinos con independencia de su nacionalidad. En particular, la experiencia en materia de control por el Estado rector del puerto a nivel de la UE ha resultado eficaz para asegurar una mejor vigilancia de los buques que hacen escala en los puertos de la UE gracias a la mancomunidad de recursos y al intercambio de información.

3.4 Principio de proporcionalidad

La aplicación del CTM mediante el control por parte del Estado rector del puerto de conformidad con la normativa de la UE parece ser la forma más eficaz de garantizar el cumplimiento de ese Convenio utilizando las herramientas existentes.

3.5 Instrumentos elegidos

En un contexto de normas mínimas que los Estados miembros deben aplicar a través de medidas en sus propios sistemas nacionales y en el ámbito de las competencias compartidas, el instrumento adecuado es una directiva.

3.6 Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor en la fecha de entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 23 de febrero de 2006, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (el Convenio), con el objetivo de crear un instrumento único y coherente que recogiera, en la medida de lo posible, todas las normas actualizadas de los convenios y recomendaciones internacionales vigentes sobre el trabajo marítimo, así como los principios fundamentales de otros convenios internacionales sobre el trabajo.
- (2) La Decisión 2007/431/CE del Consejo, de 7 de junio de 2007³, ha autorizado a los Estados miembros a ratificar el Convenio. Se insta a los Estados miembros a ratificarlo cuanto antes.
- (3) El Convenio establece normas de trabajo marítimo para todos los marinos, independientemente de su nacionalidad o del pabellón del buque.

¹ DO C [...] de [...], p. [...].

² DO C [...] de [...], p. [...].

³ DO L 161 de 22.6.2007, p. 63.

- (4) Una parte importante de las normas del Convenio se han incorporado al Derecho de la UE por medio de la Directiva 2009/16/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, y de la Directiva 1999/63/CE. Las normas del Convenio sobre el trabajo marítimo que entran dentro del ámbito de la Directiva 2009/13/CE y/o de la Directiva 1999/63/CE deben ser aplicadas por los Estados miembros de conformidad con las mencionadas Directivas.
- (5) El Convenio contiene disposiciones de control de la aplicación que definen las responsabilidades del Estado rector del puerto. Con el fin de proteger la seguridad y evitar el falseamiento de la competencia, es necesario permitir a los Estados miembros que comprueben el cumplimiento de las disposiciones del Convenio por parte de todos los buques marítimos que hagan escala en sus puertos, con independencia del Estado en que estén matriculados.
- (6) El control por el Estado rector del puerto se rige por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto⁴, que debe incorporar el Convenio entre los convenios cuya aplicación verifican las autoridades de los Estados miembros en los puertos de la Unión.
- (7) Las normas de la Unión deben también reflejar los procedimientos establecidos en el Convenio en lo que se refiere a la tramitación de quejas relacionadas con los asuntos de los que trata.
- (8) A fin de garantizar condiciones uniformes para su aplicación, la Directiva 2009/16/CE debe modificarse para que se puedan conferir a la Comisión competencias de ejecución. La Comisión debe estar facultada para adoptar actos de ejecución en relación con el uso de un formato electrónico armonizado para la presentación y el seguimiento de las denuncias anteriormente mencionadas por parte de las autoridades del Estado del puerto, así como para el establecimiento de criterios que determinen el perfil de riesgo del buque atendiendo a lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva 2009/16/CE. De hecho, se trata de un ejercicio muy técnico que deberá llevarse a cabo en el marco de los principios y criterios establecidos en esa Directiva. Esas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión⁵.
- (9) Deben delegarse a la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en relación con las modificaciones del anexo VI de la Directiva 2009/16/CE que contiene la lista de las instrucciones adoptadas por el MA de París, al objeto de que los procedimientos pertinentes sean aplicables y exigibles en el territorio de los Estados miembros, al igual que los acordados a nivel internacional. Si la Comisión cuenta con la posibilidad de actualizar rápidamente esos procedimientos, ello contribuiría a la consecución de unas condiciones de competencia mundiales equitativas en el sector del transporte

⁴ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

⁵ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

marítimo. Es especialmente importante que la Comisión proceda a las consultas adecuadas durante sus trabajos preparatorios, incluso a nivel de expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

- (10) Parte de las obligaciones que contiene la presente Directiva no serán aplicables a los Estados miembros que carecen de litoral y puertos marítimos. En consecuencia, las únicas obligaciones que se apliquen a Austria, la República Checa, Hungría, Luxemburgo y Eslovaquia serán las relativas a los buques que enarbolen el pabellón de esos Estados miembros, sin perjuicio de la obligación de los Estados miembros de cooperar con objeto de garantizar la continuidad entre los servicios marítimos y los servicios de gestión del tráfico de otros modos de transporte.
- (11) Dado que los objetivos de la acción pretendida no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión o los efectos de esta, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, la Unión puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (12) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2009/16/CE en consecuencia.
- (13) La presente Directiva debe entrar en vigor en la misma fecha que el Convenio sobre el trabajo marítimo.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2009/16/CE

La Directiva 2009/16/CE queda modificada como sigue:

- (1) El artículo 2 queda modificado como sigue:
 - a) En el punto 1, se añade la letra i) siguiente:

"i) el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;"
 - b) en el punto 3, al final de la frase se añaden las siguientes palabras:

"o su versión actualizada."
 - c) en el punto 18, al final de la frase se añaden las siguientes palabras:

"en su versión actualizada."
 - d) en el punto 21, al final de la frase se añaden las siguientes palabras:

"en su versión actualizada."

e) se añaden los siguientes puntos 23 y 24:

23) "certificado de trabajo marítimo": el certificado a que se hace referencia en la regla 5.1.3 del Convenio sobre el trabajo marítimo."

24) "declaración de conformidad laboral marítima: la declaración a que se hace referencia en la regla 5.1.3 del Convenio sobre el trabajo marítimo."

(f) se añade el párrafo siguiente:

"Todas las referencias a los Convenios mencionados en la presente Directiva, incluidas las relativas a certificados u otros documentos, se considerarán referencias a esos Convenios en sus versiones actualizadas."

(2) En el artículo 3 se añade el apartado 5 siguiente:

"5. La aplicación y/o interpretación de la presente Directiva en ningún caso serán motivo para justificar una reducción del nivel general de protección de los trabajadores en virtud de la legislación social de la Unión."

(3) En el artículo 8 se suprime el apartado 4.

(4) En el artículo 10, el apartado 3 se sustituye por lo siguiente:

'3. Se otorgarán a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de evaluación de los parámetros genéricos e históricos de riesgo previstos en las mismas. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 3."

(5) En el artículo 14, el apartado 4 se sustituye por lo siguiente:

'4. El alcance de la inspección ampliada, comprendidas las zonas de riesgo que han de cubrirse, figura en el anexo VII. Se otorgarán a la Comisión competencias de ejecución para determinar los aspectos detallados que se deberán verificar en las zonas de riesgo indicadas en dicho anexo. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 3."

(6) En el artículo 15, el apartado 4 se sustituye por lo siguiente:

'4. Se otorgarán a la Comisión competencias de ejecución para determinar en detalle las modalidades armonizadas de puesta en práctica de los procedimientos descritos en las instrucciones a que se hace referencia en el anexo VI, incluidos los relativos a las comprobaciones mencionadas en el apartado 2. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 3."

(7) Se inserta el artículo 18 *bis* siguiente:

"Artículo 18 bis

Quejas relacionadas con el Convenio sobre el trabajo marítimo

1. Cuando una queja relacionada con asuntos regulados por el Convenio sobre el trabajo marítimo no se haya solucionado a bordo del buque, el oficial de control del Estado rector del puerto notificará inmediatamente al Estado del pabellón, solicitando asesoramiento al mismo y la elaboración de un plan de acción correctivo en un plazo determinado. Un informe de la inspección se remitirá por vía electrónica a la base de datos de inspecciones a que se refiere el artículo 24.
 2. A fin de asegurar condiciones uniformes para la aplicación del presente artículo, se otorgarán a la Comisión competencias de ejecución en relación con la creación de un formato electrónico armonizado y de un procedimiento de notificación de las medidas de seguimiento adoptadas por los Estados miembros. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 3.
- (8) En el artículo 19 se añade el apartado siguiente:
- '11. En los asuntos cubiertos por el Convenio sobre el trabajo marítimo, la autoridad competente informará además a las organizaciones pertinentes de la gente de mar y de los armadores del Estado del puerto donde se haya realizado la inspección.'
- (9) En el artículo 23, el apartado 5 se sustituye por lo siguiente:
- '5. Se otorgarán a la Comisión competencias de ejecución para crear formularios armonizados para la notificación de anomalías por parte de los pilotos y las autoridades portuarias y para el registro de las medidas de seguimiento, los procedimientos que se han de seguir, y las modalidades y medios técnicos que se han de utilizar. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 3.'
- (10) En el artículo 27, el párrafo segundo se sustituye por lo siguiente:
- "Se otorgarán a la Comisión competencias de ejecución para establecer las modalidades de publicación de la información a que se hace referencia en el párrafo anterior, los criterios de agregación de los datos pertinentes y la frecuencia de las actualizaciones. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo previsto en el artículo 31, apartado 2."
- (11) Se insertan los artículos 30 *bis* y 30 *ter* siguientes:

"Artículo 30 bis

Actos delegados

Se otorgarán poderes a la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 30 *ter* en relación con las modificaciones del anexo VI de la presente Directiva encaminadas a añadir a la lista que figura en dicho anexo nuevas instrucciones relacionadas con el control por el Estado del puerto adoptadas por la Organización del MA de París.

Artículo 30 ter

Ejercicio de la delegación

1. Se confiere a la Comisión la competencia para adoptar actos delegados sin perjuicio de las condiciones establecidas en el presente artículo.
 2. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 30 *bis* se confiere a la Comisión por tiempo indefinido a partir del [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].
 3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 30 *bis* podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. Una decisión de revocación pondrá fin a la delegación de la competencia que en ella se especifique. Surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en la fecha posterior que en ella se especifique. No afectará a la validez de cualesquiera actos delegados que ya estén en vigor.
 4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
 5. Un acto delegado adoptado con arreglo al artículo 30 *bis* solo entrará en vigor en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses tras la notificación del acto al Parlamento Europeo y al Consejo o si, antes de que expire dicho plazo, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo informan a la Comisión de que no formularán ninguna objeción. Ese plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.
- (12) El artículo 31 se sustituye por lo siguiente:

"Artículo 31

Comitología

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS), establecido por el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.
 2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011.
 3. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.
 4. Cuando, en los casos establecidos en los apartados 2 y 3 anteriores, sea necesario pedir el dictamen del Comité por procedimiento escrito, dicho procedimiento se dará por concluido sin resultado cuando así lo decida el presidente del Comité o lo pida una mayoría simple de miembros del Comité dentro del plazo de entrega del dictamen.
- (13) Queda derogado el artículo 32.

(14) En el anexo I, punto II.2B, se añaden los siguientes guiones:

"- Los buques que enarbolen el pabellón de un Estado que no haya ratificado alguno o varios de los convenios enumerados en el artículo 2, punto 1."

"- Los buques cuya documentación no demuestre que se haya llevado a la práctica un plan de acción acordado destinado a rectificar las faltas de conformidad a que se hace referencia en la norma A5.2.1(6) del CTM."

(15) En el anexo IV, se añaden los puntos 45 y 46 siguientes:

'45. Certificado de trabajo marítimo (véase el Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM) de la OIT;

46. Declaración de conformidad laboral marítima (CTM de la OIT)".

(16) En el anexo V, punto A, se añaden los puntos 16, 17 y 18 siguientes:

'16. Los documentos requeridos por el CTM no se presentan, no están en regla o su contenido es falso, o los documentos presentados no incluyen la información exigida en el CTM, o no son válidos por otros motivos.

17. Las condiciones de trabajo y de vida a bordo del buque no se ajustan a las disposiciones del CTM.

18. Se ha cambiado el pabellón del buque con el fin de sustraerlo al cumplimiento de las disposiciones del CTM."

(17) En el punto 3.10 del anexo X se añaden los puntos 8 y 9 siguientes:

'8. Las condiciones a bordo constituyen un peligro evidente para la seguridad, la salud o la protección de la gente de mar.

'9. La no conformidad con los requisitos del CTM constituye una infracción grave o recurrente de los mismos (inclusive de los derechos de la gente de mar).

Artículo 2

Incorporación al Derecho nacional

Los Estados miembros pondrán en vigor, a más tardar doce meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la misma. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho nacional que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor en la fecha de entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

Artículo 4

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente