COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 10.10.2007
COM(2007) 591 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

Reevaluación de la normativa social con vistas a más y mejores puestos de trabajo en el sector marítimo en la UE

(primera fase de la consulta a los interlocutores sociales a escala comunitaria en virtud del artículo 138, apartado 2, del Tratado)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

Reevaluación de la normativa social con vistas a más y mejores puestos de trabajo en el sector marítimo en la UE

(primera fase de la consulta a los interlocutores sociales a escala comunitaria en virtud del artículo 138, apartado 2, del Tratado)

1. INTRODUCCIÓN

En el Libro Verde titulado «Hacia una futura política marítima de la Unión»[1] se planteó el problema de la exclusión de los sectores marítimos de algunos aspectos de la legislación social y laboral europea, así como la reevaluación de esta cuestión en estrecha colaboración con los interlocutores sociales.

En el contexto de otras acciones destinadas a reforzar la dimensión social de la Europa marítima[2] y promover la competitividad del sector marítimo de la UE, y habida cuenta de las solicitudes formuladas en este sentido por las partes interesadas y, en particular, por el Parlamento Europeo y el Comité Económico y Social Europeo, la Comisión se propone examinar si la actual legislación comunitaria garantiza niveles de protección suficientes a los trabajadores del mar y si esta protección puede mejorarse para hacer que el sector marítimo europeo resulte más atractivo para los demandantes de empleo, sin debilitar su competitividad[3].

La presente Comunicación examina la legislación pertinente con el fin de identificar las exclusiones o las excepciones relativas a las profesiones marítimas, así como las dificultades de interpretación de esta legislación. Su finalidad es determinar en qué medida una acción puede resultar necesaria para mejorar la protección jurídica de las profesiones marítimas en la UE, habida cuenta de la existencia de un corpus ya amplio de convenios y normas internacionales. Por último, pone en marcha la

---

1 COM(2006) 275 de 7.6.2006.

2 Por ejemplo, en el marco de una política marítima, está prevista la adopción de una comunicación sobre la política portuaria que incluya un capítulo sobre las condiciones laborales y el diálogo social en los puertos.

3 En su Resolución de 11.7.2007 [2007/2023(INI)], el Parlamento Europeo pide que todos los trabajadores disfruten del mismo nivel de protección y que determinados grupos no queden excluidos por defecto del nivel de protección más amplio, como ocurre a menudo con los marinos, los trabajadores a bordo de buques y los trabajadores *offshore*. El Comité Económico y Social Europeo señala la exclusión de los pescadores y la gente de mar de la legislación social europea relativa a determinados aspectos (por ejemplo, la Directiva sobre despidos colectivos, el traspaso de empresas, la información y consulta y el desplazamiento de trabajadores en el marco de una prestación de servicios). Independientemente de las razones que subyacen a estas exclusiones, es importante acabar con esta discriminación cuando sea pertinente. Por consiguiente, invita a la Comisión a que revise estas exclusiones en estrecha cooperación con los interlocutores sociales (punto 1.7 del doc. TEN/255 CESE 609/2007, 3 de abril de 2007).

consulta de los interlocutores sociales en virtud del artículo 138, apartado 2, del Tratado, con respecto a las orientaciones que podría tomar la acción comunitaria.

Al hacer hincapié en la normativa, la Comunicación limita inevitablemente el campo de análisis a las profesiones que se benefician de una protección menor en virtud de la legislación europea, y para las que se ha identificado un mayor número de problemas importantes, a saber, los trabajadores del transporte marítimo y del sector pesquero.

Lo que está en juego a nivel económico y social es considerable. Se calcula que en 2005 el número total de trabajadores marítimos procedentes de la EU-27 ascendía a 204 400[4] y el número de pescadores empleados en la EU-25 oscilaba entre aproximadamente 190 000 y 195 000. Varias contribuciones a la consulta han confirmado la escasez de personal cualificado para equipar los buques europeos.

2. MARCO INTERNACIONAL

La mayoría de los sectores marítimos operan en un contexto altamente globalizado. La globalización cada vez mayor de la economía y la internacionalización de la mano de obra, asociadas a un control a veces insuficiente de la aplicación de las leyes, ha mermado la eficacia de las normas internacionales existentes y ha afectado a la seguridad marítima a escala mundial, propiciando un fuerte aumento de las desigualdades en las condiciones de vida y de trabajo de los trabajadores marítimos. El apoyo firme de la UE a los esfuerzos desplegados en los foros internacionales para reforzar las normas internacionales ha contribuido a la adopción con éxito del *Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) de la OIT en 2006*[5], y *el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, en 2007*[6].

Las nuevas normas internacionales introducidas por estos convenios son pertinentes cuando se trata de poner al día y de completar las políticas internas y externas de la UE, incluidas las normas sociales, ya que consolidan y actualizan el Derecho internacional existente en ámbitos muy variados y prevén un conjunto completo de normas sobre el respeto y la aplicación de la legislación.

---

4 *Bimco/ISF Manpower Studies* 1995-2005.

5 El Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 tiene por objeto convertirse en el «cuarto pilar» de la normativa internacional para un transporte marítimo de calidad y completar los convenios básicos de la Organización Marítima Internacional (OMI). Asimismo consolida y actualiza el Derecho internacional existente (68 instrumentos), a excepción del reciente Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (C185) y el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar (C71).

6 Este convenio revisa cuatro convenios en vigor y los completa con otras disposiciones, por ejemplo, en materia de salud y seguridad en el trabajo, así como en lo que respecta al cumplimiento y aplicación de sus disposiciones, con la inclusión de un documento de conformidad válido, inspecciones y controles tanto por el Estado del pabellón como por el Estado del puerto.

La aplicación de las disposiciones del *Convenio MLC de 2006 relativas al respeto y al control de la aplicación de la legislación* es esencial para la instauración, en el transporte marítimo, de condiciones equitativas a escala mundial. Conviene también tener en cuenta que el tercer paquete de medidas en favor de la seguridad marítima revisa algunas normas relativas al control por el Estado rector del puerto a fin de reforzar dicho control en lo tocante a las normas de trabajo, incluido el tratamiento de las denuncias presentadas por las tripulaciones[7].

El 7 de julio de 2007, el Consejo adoptó una Decisión que autorizaba a los Estados miembros a ratificar el *Convenio MLC en interés de la Comunidad Europea*, en la medida de lo posible antes del 31 de diciembre de 2010[8].

La Comisión tiene también la intención de presentar una propuesta de decisión del Consejo que autorice y fomente una ratificación rápida del *Convenio C188 de la OIT por los Estados miembros de la UE*[9].

En los últimos años, la OIT y la OMI han emprendido asimismo diversas iniciativas para mejorar las normas de seguridad. En 2003, la OIT adoptó el Convenio nº 185 que actualiza los documentos de identidad de la gente de mar (Convenio nº 108 – documentos de identidad de la gente de mar) y facilita los permisos en tierra y los tránsitos de la gente de mar. Desde que el Consejo autorizara a los Estados miembros de la UE a ratificar este Convenio[10], la Comisión ha estado fomentando su ratificación y aplicación.

Los acuerdos de asociación pesqueros (APP) celebrados por la CE con países en vías de desarrollo promueven también condiciones de vida y trabajo decentes mediante la inclusión de cláusulas sociales.

3. LEGISLACIÓN DE LA UE RELATIVA A LAS CONDICIONES DE TRABAJO, ASÍ COMO A LA INFORMACIÓN Y CONSULTA

La aplicación a los trabajadores marítimos y pescadores de la legislación comunitaria en materia de condiciones laborales e información y consulta de los trabajadores presenta cuatro situaciones diferentes:

- No exclusión (es decir, ausencia de disposiciones específicas o de excepciones). Se trata de las directivas relativas al trabajo de duración determinada, el trabajo a tiempo parcial, la salud y la seguridad de los trabajadores con contratos de duración determinada o contratos de agencias de trabajo temporal, la información sobre las condiciones aplicables al contrato o a la relación laboral, así como la participación de los trabajadores en las sociedades y las cooperativas europeas.

---

7 COM(2005) 588 de 23.11.2005.

8 DO L 161, de 22.6.2007.

9 Los convenios de la OIT de 2006 y de 2007 afectan a competencias exclusivas de la CE.

10 Decisión del Consejo, de 14 de abril de 2005, (DO L 136 de 30.5.2005, p.1). El nuevo Código Comunitario de Fronteras del 15 de marzo de 2006 contiene una referencia a este Convenio.

- Legislación específica o instrumentos generales que incluyen disposiciones específicas. Se trata de la Directiva sobre la ordenación del tiempo de trabajo (mientras que la Directiva principal[11] excluye a la gente de mar de su ámbito de aplicación, esta Directiva prevé sin embargo normas específicas para los pescadores) o la Directiva sobre la protección de los jóvenes en el trabajo[12] (con distintas posibilidades específicas de excepción para el sector).

- Posibilidad de que los Estados miembros introduzcan excepciones en su legislación nacional cuando transpongan las directivas. Se trata de la Directiva sobre el comité de empresa europeo, la Directiva sobre información y consulta y la Directiva relativa a la protección de los asalariados en caso de insolvencia del empresario.

- Exclusión del ámbito de aplicación. Se trata de la Directiva sobre los despidos colectivos, el traslado de empresas y el desplazamiento de los trabajadores.

Las directivas que corresponden a las dos últimas situaciones exigen un análisis más minucioso.

a) Directiva 2002/74/CE del Consejo[13]- Protección de los trabajadores asalariados en caso de insolvencia del empresario

El artículo 1, apartado 2, autoriza a los Estados miembros a excluir del ámbito de aplicación de la Directiva los créditos de determinadas categorías de trabajadores asalariados, en razón de la existencia de otras formas de garantía que ofrezcan a los trabajadores en cuestión una protección adecuada en caso de insolvencia del empresario. Si bien es cierto que esta disposición no se refiere específicamente a las profesiones marítimas, los Estados miembros pueden sin embargo utilizar esta posibilidad en lo que los concierne.

El artículo 1, apartado 3, autoriza a los Estados miembros que, en el momento de la entrada en vigor de la Directiva, ya excluían de sus respectivas legislaciones nacionales a los pescadores remunerados a la parte, a mantener dicha exclusión.

Sólo seis Estados miembros[14] se han acogido a las posibilidades de exclusión previstas en el artículo 1, apartados 2 y 3 letra b), de la Directiva. Convendría reexaminar si las exclusiones siguen estando justificadas en el caso de estos Estados miembros y si las otras formas de protección contempladas en estos casos son efectivamente equivalentes a las que resultan de la Directiva.

---

11 Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo.

12 Directiva 94/33/CE del Consejo, de 22 de junio de 1994, relativa a la protección de los jóvenes en el trabajo. Los Estados miembros pueden autorizar, en determinadas condiciones, el trabajo nocturno y establecer excepciones a las normas relativas al descanso diario y semanal por lo que se refiere al trabajo de adolescentes, entre otros, en el sector de los transportes marítimos (artículos 9, apartado 2, y 10, apartado 4).

13 Directiva 2002/74/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 23 de septiembre de 2002, que modifica la Directiva 80/987/CEE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la protección de los trabajadores asalariados en caso de insolvencia del empresario.

14 EL, IT, HU, MT, SK, UK.

b) Directiva 94/45/CE del Consejo*[15] *- Comité de empresa europeo

Esta Directiva se aplica a las tripulaciones de los barcos de pesca que están incluidos en su ámbito de aplicación general. No obstante, el artículo 1, apartado 5, establece que *«los Estados miembros podrán disponer que la presente Directiva no se aplique al personal que preste servicios a bordo de los buques de la marina mercante»*.

Una razón que justifica esta excepción[16] es que dichas tripulaciones trabajan en general a gran distancia unas de otras y también de su dirección, lo que dificulta enormemente su reunión a efectos de consulta.

Seis Estados miembros aplican esta disposición[17]. En otros dos[18], la exclusión se explica por la existencia de una legislación específica, mientras que otros tres Estados miembros[19] disponen de mecanismos para adaptar las disposiciones de aplicación a la gente de mar.

La opción que excluye a las tripulaciones de la marina mercante debe reexaminarse, ya que: (i) la fuerte internacionalización de la mano de obra exige procedimientos de información y consulta transnacionales; (ii) la mayoría de los Estados miembros no recurren en ningún caso a esta opción; y (iii) las disposiciones de la Directiva son flexibles (los mecanismos de información y consulta se negocian para adaptarse a las características de las empresas).

No obstante, deben tenerse en cuenta las modalidades específicas de trabajo de la gente de mar. La posibilidad de exclusión que existe podría transformarse en una autorización a fin de adaptar las disposiciones nacionales a la situación específica de la tripulación de la marina mercante, y, en particular, de los miembros de tripulaciones de larga distancia, como ya lo hacen algunos Estados miembros.

c) Directiva 2002/14/CE [20] ***- Información y consulta***

El artículo 3, apartado 3, de dicha Directiva establece que *«los Estados miembros podrán establecer excepciones a la presente Directiva mediante disposiciones específicas aplicables a las tripulaciones de buques que naveguen en alta mar».*

---

15 Directiva 94/45/CE del Consejo, de 22 de septiembre de 1994, sobre la constitución de un comité de empresa europeo o de un procedimiento de información y consulta a los trabajadores en las empresas y grupos de empresas de dimensión comunitaria (DO L 254 de 30.9.1994, pp. 64).

16 Véase el documento de trabajo nº 15 del Grupo de Trabajo encargado de preparar la transposición de la Directiva 94/45/CE. No obstante, también se ha señalado que parecería adecuado no excluir a las tripulaciones de los transbordadores que sólo recorren pequeñas distancias. La exclusión no se contempla ni en la propuesta de la Comisión COM(94) 134 final, ni en la propuesta modificada COM(94) 228.

17 CY, EE, EL, HU, IT, LV.

18 LT, MT.

19 DK, NL, UK .

20 Directiva 2002/14/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 11 de marzo de 2002, por la que se establece un marco general relativo a la información y a la consulta de los trabajadores en la Comunidad Europea.

Las razones esgrimidas por los Estados miembros para justificar la exclusión son similares a las mencionadas en el caso de la Directiva 94/45/CE, esto es, la dificultad de aplicar procedimientos de información y consulta a bordo de buques que operan a gran distancia de la sede de la empresa y la, a menudo, corta duración de los contratos de la gente de mar.

Sin embargo, en este caso, la exclusión no es incondicional, puesto que obliga a los Estados miembros a prever «disposiciones particulares». Por consiguiente, la exclusión no puede consistir simplemente en una ausencia de normativa o resultar en un nivel de protección diferente. Ocho Estados miembros[21] han utilizado la posibilidad prevista en el artículo 3, apartado 3, pero solamente tres de ellos[22] han adoptado disposiciones particulares aplicables a las tripulaciones contempladas por la excepción. La Comisión examinará la conformidad jurídica de estas disposiciones particulares en un próximo informe sobre la aplicación de la Directiva.

d) Directiva 98/59/CE del Consejo[23]- Despidos colectivos

El artículo 1, apartado 2, letra c), de la Directiva prevé la exclusión de las tripulaciones de buques marítimos de su ámbito de aplicación.

En la exposición de motivos de su propuesta de revisión de la Directiva 75/129/CEE[24] presentada en 1991, la Comisión consideraba que las obligaciones en materia de información, consulta y notificación previstas en dicha Directiva no eran de ninguna manera incompatibles con la naturaleza especial de los contratos de trabajo o las relaciones laborales de las tripulaciones de los buques de mar y que la exclusión de estos trabajadores de la protección ofrecida por la Directiva no es justificable, salvo si estas personas se benefician de otras formas de garantía que les ofrezcan una protección equivalente a la prevista en la Directiva.

La referencia a otras formas de garantía que ofrezcan una protección equivalente fue rechazada durante los debates en el Consejo.

Por lo tanto, se justifica la revisión de los términos en los cuales la Directiva trata de la protección de los derechos de las tripulaciones de buques de mar[25].

---

21 CY, DE, DK, EL, FR, MT, RO, UK.

22 DE, DK, UK.

23 Directiva 98/59/CE del Consejo, de 20 de julio de 1998, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros que se refieren a los despidos colectivos (DO L 225 de 12.8.1998, p. 16).

24 COM(91) 292.

25 Por ejemplo, ES, FR, LT, EE, CZ, SI, PL ya no aplican esta exclusión.

e) Directiva 2001/23/CE del Consejo[26]*- Traspaso de empresas*

El artículo 1, apartado 3, de la Directiva excluye del ámbito de aplicación de ésta a las tripulaciones de buques marítimos en general.

Ni la propuesta inicial de la Comisión [COM(74) 351], ni la propuesta modificada de 25 de julio de 1975 [COM(75) 429] se referían específicamente a los buques de mar. Sin embargo, la Directiva adoptada el 14 de febrero de 1977 (Directiva 77/187/CEE) ya preveía esta exclusión, que parece inspirarse en una exclusión del mismo tipo incluida en la Directiva sobre despidos colectivos.

En 1994, en su propuesta de revisión de la Directiva 77/187/CEE[27], la Comisión señalaba que los buques marítimos podían quedar excluidos de los derechos de información y consulta garantizados por la Directiva, pero no de sus disposiciones fundamentales, es decir, del mantenimiento de los derechos aplicables a los empleados en el momento del traspaso. Sin embargo, esta posición no ha sido aceptada por el Consejo.

A primera vista, no parece haber ninguna razón particular para mantener esta exclusión. En efecto, las disposiciones de la Directiva relativa a la protección de los derechos de los trabajadores no son de ninguna manera incompatibles con la naturaleza especial de los contratos de trabajo o las relaciones laborales a bordo de los buques de mar. En cuanto a los derechos en materia de información y consulta, el enfoque debería ser coherente con el que se adopte para las Directivas 2002/14/CE y 98/59/CE.

Cabe destacar que un número considerable de Estados miembros[28], incluidos algunos de los que poseen flotas más importantes, no han mantenido la exclusión de los buques marítimos en sus textos jurídicos nacionales de transposición de la Directiva. Es evidente, por tanto, que esta cuestión merece estudiarse en profundidad.

f) Directiva 96/71/CE [29] *- Desplazamiento de trabajadores*

El artículo 1, apartado 2, de la Directiva 96/71/CE reza: *«La presente Directiva no se aplicará a las empresas de la marina mercante, por lo que se refiere al personal navegante».*

---

26 Directiva 23/2001/CEE del Consejo, de 12 de marzo de 2001, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad (DO L 82 de 22.3.2001, pp. 16).

27 COM(94) 300.

28 AT, CZ, DE, EE, ES, HU, IT, LT, PL, PT, SE, UK.

29 Directiva 96/71/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 16 de diciembre de 1996, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios.

En la Directiva, se considera un trabajador desplazado a todo trabajador que, durante un período limitado, realiza su trabajo en el territorio de un Estado miembro distinto de aquél en cuyo territorio trabaja habitualmente. En sentido estricto, las tripulaciones de buques que navegan en alta mar no pueden considerarse trabajadores desplazados al «territorio de otro Estado miembro»[30].

En un informe previo sobre la aplicación de esta Directiva[31], la Comisión reconoció que "*la mayoría de los Estados miembros considera justificada esta exclusión, habida cuenta de la naturaleza específica del trabajo itinerante realizado por este colectivo de trabajadores y de las dificultades prácticas para hacer el correspondiente seguimiento*". No obstante, la exclusión de estas empresas del ámbito de aplicación de la Directiva no las exime de la aplicación de las normas del Derecho internacional privado (Convenio de Roma)[32].

En conclusión, la definición de desplazamiento que figura en la Directiva 96/71/CE no parece aplicable a la tripulación marítima. La exclusión existente parece reflejar esta realidad y estaría, pues, justificada.

4. LEGISLACIÓN DE LA UE EN MATERIA DE SALUD Y SEGURIDAD

La legislación de la UE en materia de salud y seguridad en el trabajo se aplica a *«todos los sectores de actividades, públicas o privadas»*[33]. Por lo tanto, los trabajadores del sector marítimo se benefician de los mismos niveles de protección que los trabajadores de otros sectores.

De las veintiocho directivas que regulan esta materia, solamente dos no se aplican al sector marítimo:

- *La Directiva 89/654/CEE del Consejo, de 30 de noviembre de 1989, relativa a las disposiciones mínimas de salud y seguridad en los lugares de trabajo*[34];

- *La Directiva 90/270/CEE del Consejo, de 29 de mayo de 1990, referente a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas al trabajo con equipos que incluyen pantallas de visualización*[35].

---

30 La aplicación de la ley del pabellón se basa, por lo general, en el concepto de nacionalidad de un buque (por analogía con la nacionalidad de las personas) en lugar de en la asimilación al territorio.

31 SEC(2006) 439.

32 Informe del Grupo de Trabajo sobre la transposición de la Directiva relativa al desplazamiento de trabajadores.

33 Artículo 2, apartado 1, de la Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de julio de 1989 relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo (DO L 183 de 29.6.1989, p. 1).

34 DO L 393 de 30.12.1989, p. 1.

35 DO L 156 de 21.6.1990, p. 14.

La Directiva 89/654/CEE no se aplica a los medios de transporte utilizados fuera de la empresa o del establecimiento, ni tampoco a los lugares de trabajo situados dentro de los medios de transporte y barcos pesqueros. La razón de esta exclusión reside en el carácter particular de estos lugares de trabajo que, al ser diferentes de los puestos de trabajo situados en los locales de las empresas o de los establecimientos, deberían ser objeto de una normativa específica.

Además, dada la frecuencia con la que se producen accidentes en el sector pesquero, es necesario un instrumento especial que aborde estos riesgos específicos y promueva la salud y la seguridad en el trabajo de los pescadores. Por estas razones, el Consejo adoptó la Directiva 93/103/CEE en la que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca.

Los convenios y acuerdos internacionales son pertinentes por lo que se refiere a la definición de los requisitos de salud y seguridad a los que deben conformarse los buques marítimos. A este respecto, *los convenios MLC y C188 de la OIT* tienen una importancia particular. No obstante, conviene recordar que la Comunidad dispone de medios jurídicos eficaces para completar, en su caso, estos instrumentos internacionales. Los códigos y los acuerdos internacionales vinculantes contienen a veces disposiciones más estrictas o más específicas que la legislación de la UE en materia de salud y seguridad en el trabajo, y su aplicación está prevista en algunas directivas. En este caso, se indica expresamente que las disposiciones de las directivas pertinentes se aplican sin perjuicio de tales acuerdos y códigos. En el caso de la Directiva 1999/92/CE sobre «atmósferas explosivas»[36], el sector en cuestión está íntegramente regulado por estos acuerdos internacionales.

En su estrategia comunitaria 2007-2012 de salud y seguridad en el trabajo[37], la Comisión se ha comprometido a promover la salud y la seguridad a nivel internacional y a reforzar su cooperación con la OIT, la OMS y otras organizaciones internacionales con el fin de establecer niveles de protección más elevados a escala mundial.

Dos directivas se aplican específicamente al sector marítimo:

- *La Directiva 92/29/CEE, de 31 de marzo de 1992, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques* [38];

- *La Directiva 93/103/CE, de 23 de noviembre de 1993, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca*[39].

---

36 Directiva 1999/92/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1999, relativa a las disposiciones mínimas para la mejora de la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores expuestos a los riesgos derivados de atmósferas explosivas (DO L 23 de 28.1.2000, p. 57).

37 Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - Mejorar la calidad y la productividad en el trabajo: estrategia comunitaria de salud y seguridad en el trabajo (2007-2012) - COM(2007) 62, p.14.

38 DO L 113 de 30.4.1992, p. 19.

39 DO L 307 de 13.12.1993, p. 1.

La Directiva 93/103/CE se aplica solamente a los nuevos buques de pesca (con un contrato de construcción firmado después del 23.11.1995) cuya eslora entre perpendiculares es superior o igual a quince metros y a los barcos de pesca existentes cuya eslora entre perpendiculares es superior o igual a dieciocho metros. La Comisión tiene previsto presentar, en 2008, un informe sobre la aplicación concreta de las disposiciones de la Directiva 93/103/CE, analizando minuciosamente el impacto de ésta en la protección de la salud y la seguridad de los pescadores europeos y definiendo las acciones necesarias.

La exclusión de los buques de pequeño tamaño del ámbito de aplicación de la Directiva se justifica por el grave impacto económico, incluidas las cargas administrativas suplementarias, que generaría la aprobación de la Directiva para los pequeños buques.

Conviene no obstante encontrar una solución al alto nivel de accidentes laborales en el sector pesquero. En particular, deberían difundirse mejor las buenas prácticas que tienen en cuenta la naturaleza específica del trabajo a bordo de los pequeños barcos de pesca y deberían formularse orientaciones concretas dirigidas a los empresarios y a los trabajadores para promover prácticas más seguras en el trabajo.

5. LIBRE CIRCULACIÓN DE TRABAJADORES Y COORDINACIÓN DE LOS REGÍMENES DE SEGURIDAD SOCIAL

5.1. Libre circulación de trabajadores

La libre circulación de trabajadores en la UE es una de las libertades fundamentales garantizadas por el Derecho comunitario. Según una jurisprudencia reiterada, las disposiciones del Tratado CE relativas a la libre circulación de trabajadores se aplican también al transporte marítimo. Incluso en el caso de que las actividades se lleven a cabo fuera del territorio de la Comunidad, estas disposiciones siguen aplicándose al trabajador interesado, siempre y cuando la relación de empleo legal pueda localizarse en el territorio de la Comunidad o guarde una vinculación lo suficientemente cercana con este territorio[40].

5.2. Coordinación de los regímenes de seguridad social

La legislación comunitaria sobre seguridad social prevé que los trabajadores migrantes y los miembros de su familia no pierdan la protección de la seguridad social cuando se desplazan en la Comunidad y garantiza el respeto por los Estados miembros de los principios fundamentales de la igualdad de trato y de la no discriminación cuando apliquen su reglamentación nacional en materia de seguridad social.

[40] Véase a título ilustrativo la sentencia dictada en el asunto 9/88 *Lopes Da Veiga*, Rec.(1989) 2989, punto 15.

La legislación pertinente en este caso es el Reglamento (CE) nº 1408/71 y su Reglamento de aplicación (CE) nº 574/72. Estas normas prevén la simple coordinación de los regímenes de seguridad social de los Estados miembros. Para la gente de mar, el Reglamento (CE) nº 1408/71 contiene normas específicas en relación con la legislación aplicable. Un nacional de la UE que ejerce su actividad profesional a bordo de un buque que enarbola pabellón de un Estado miembro está sujeto, en principio, a la legislación de dicho Estado. No obstante, si la persona interesada trabaja a bordo de un buque que enarbola pabellón de un Estado miembro y ejerce una actividad remunerada por una empresa que tiene su sede o su domicilio en el territorio de otro Estado miembro, dicha persona está sujeta a la legislación de este último Estado miembro, a condición de que tenga la residencia en su territorio[41].

Las disposiciones del Reglamento (CE) nº 1408/71 se aplican también a los nacionales de terceros países que residen legalmente en el territorio de un Estado miembro y están en una situación en la que todos los elementos están situados en el interior de un único Estado miembro (véase el Reglamento 859/2003).

No obstante, estas normas comunitarias sólo pueden garantizar una protección muy limitada de los derechos de la gente de mar, puesto que: (i) se aplican únicamente a los regímenes de seguridad social de los países de la UE y del EEE, y Suiza; y (ii) los nacionales de terceros países que trabajan a bordo de un buque que enarbola pabellón de un Estado miembro, pero que no residen legalmente en la Comunidad o que no están en una situación transfronteriza tal como se define en el Reglamento (CE) nº 859/2003, no están cubiertos por esta legislación comunitaria. La cuestión de si tienen derecho o no a la cobertura de seguridad social en virtud de la legislación nacional a la cual están sujetos depende del Estado miembro o los Estados miembros en cuestión.

Por otra parte, el ámbito de aplicación material de estas normas se limita a los regímenes de seguridad social establecidos en virtud de una legislación nacional. Las exenciones se refieren a los regímenes de seguro complementarios no obligatorios o a los regímenes especiales de los trabajadores autónomos[42], así como a los convenios colectivos, salvo si éstos son obligatorias en virtud de la legislación nacional. En el sector marítimo y pesquero, la cobertura de seguridad social forma a menudo parte del contrato de trabajo y está garantizada por un régimen de seguro internacional privado. Los trabajadores sólo pueden invocar las disposiciones del Reglamento (CE) nº 1408/71 cuando están cubiertos por un seguro legal en virtud de la legislación nacional que les es aplicable. Así pues, sus derechos a la seguridad social pueden presentar lagunas. Esto ocurre, en particular, por lo que se refiere a la adquisición de derechos a pensión.

---

41 Véanse el artículo 13, apartado 2, letra c) y el artículo 14 *ter*, apartado 4: sin cambios en el nuevo Reglamento (CE) nº 883/2004, que sustituirá al Reglamento (CEE) nº 1408/71.

42 En virtud del Reglamento (CE) nº 883/2004, los regímenes especiales de los trabajadores autónomos pierden su estatuto especial y entran también en el ámbito de aplicación del Reglamento si cobran un carácter obligatorio en virtud de la legislación nacional.

El *Convenio sobre trabajo marítimo de la OIT de 2006* contiene disposiciones sobre el nivel mínimo de protección de seguridad social que cada Miembro debe proporcionar, en virtud de su legislación nacional, a la gente de mar que reside habitualmente en su territorio. Según este Convenio, esta protección no debe ser menos favorable que aquélla de la que se benefician los trabajadores empleados en tierra que residen en ese mismo territorio. Se prevén algunas disposiciones similares en el *Convenio C188 de la OIT*. Una vez en vigor, ambos Convenios garantizarán un determinado nivel de protección de la seguridad social a los trabajadores de este sector. El aumento del número de acuerdos internacionales con terceros países, que incluyan cláusulas sociales y cláusulas de igualdad de trato, también traerá consigo ventajas adicionales.

6. EL PAPEL DEL DIÁLOGO SOCIAL

Los Comités sectoriales del transporte marítimo y de la pesca en el mar examinan periódicamente diversos temas con el fin de mejorar la seguridad y el bienestar a bordo.

Ambos Comités trabajan, desde hace tiempo, para garantizar condiciones laborales decentes en el contexto de la globalización, así como el cumplimiento de los instrumentos normativos internacionales aplicables a la gente de mar. Los interlocutores sociales europeos desempeñan un papel activo en la OIT y la OMI, contribuyendo de este modo a reforzar la posición europea. Además, participan intensamente en el seguimiento y la aplicación de los instrumentos internacionales pertinentes.

En el sector del transporte marítimo, los interlocutores sociales negocian actualmente un acuerdo europeo que transpone las disposiciones pertinentes del *Convenio MLC*. Estas negociaciones se entablaron a raíz de la consulta a los interlocutores sociales emprendida en junio de 2006 por la Comisión en virtud del artículo 138, apartado 2, del Tratado. En caso de concluirse el acuerdo, y si los interlocutores sociales así lo solicitan, se presentará una propuesta de directiva sobre la base del artículo 139 del Tratado CE. Por otra parte, podría contemplarse asimismo la presentación de una propuesta de directiva relativa al control de la aplicación de las disposiciones de la legislación laboral marítima a bordo de los buques que enarbolan pabellones comunitarios y de todos los que hacen escala en puertos comunitarios. Este instrumento permitiría una aplicación uniforme del *Convenio MLC* por los Estados miembros a todos los buques, incluidos los que enarbolan pabellón de un tercer país después de la entrada en vigor del C*onvenio MLC*, en consonancia con el principio según el cual los países que no ratifican el convenio no reciben un trato más favorable.

La incorporación de las normas internacionales a la legislación de la UE fomentaría la igualdad de trato. La Comisión invita, por tanto, a los interlocutores sociales del sector de la pesca marítima a examinar las posibilidades de una iniciativa común destinada a promover la aplicación, en la UE, de las disposiciones del reciente *Convenio C188 de la OIT*.

7. CONCLUSIONES

La Comisión seguirá trabajando para reforzar el marco normativo internacional, en particular, promoviendo la ratificación y la aplicación de las normas internacionales y celebrando acuerdos internacionales con terceros países que incluyan cláusulas sociales y de igualdad de trato.

La Comisión también se ha comprometido a mejorar el Derecho comunitario aplicable a las profesiones marítimas. El análisis realizado en la presente Comunicación pone de manifiesto que no se justifica plenamente la exclusión de estas profesiones del ámbito de aplicación de algunas directivas, en la medida en que dichas exclusiones no parecen contribuir a la aplicación de soluciones específicas más adaptadas a la situación concreta de estos trabajadores.

Preocupa especialmente la protección de los derechos de los trabajadores marítimos en caso de insolvencia del empresario o del traspaso de empresas. A este respecto, debería plantearse un enfoque coherente que permitiera a estos trabajadores ejercer efectivamente sus derechos, tanto a nivel nacional como en las empresas de dimensión comunitaria. Las exclusiones del ámbito de aplicación de las directivas relativas a la información y la comunicación deben también revisarse.

En los casos en que existan razones de peso para mantener las exclusiones o excepciones existentes, convendría examinar si una legislación de la UE específica al sector sería el mejor medio de garantizar a las profesiones marítimas el mismo nivel de protección del que se benefician otros trabajadores en virtud de la Directiva general.

De ser así, sería preciso examinar las condiciones jurídicas particulares que prevalecen en los Estados miembros, con el fin de garantizar que las profesiones marítimas se benefician de niveles de protección adecuados, en particular en caso de exclusiones condicionales que obligan a los Estados miembros a prever una normativa más específica u otras garantías que ofrezcan el mismo nivel de protección.

Toda futura propuesta de reevaluación de las exclusiones y excepciones aplicables al sector marítimo estaría sujeta a un análisis exhaustivo de su impacto en la competitividad de la industria marítima de la UE. Además, habría que tener en cuenta las normas internacionales y su interacción con la legislación de la UE.

Por todo ello, se invita a los interlocutores sociales a responder a las siguientes cuestiones:

1. ¿Comparten el análisis de la Comisión en lo tocante a la justificación de las exclusiones de las profesiones marítimas de la legislación laboral de la UE?

2. La supresión de las exclusiones que ya no se justifican ¿debería conducir a la inclusión de las profesiones marítimas en el ámbito de aplicación general de las directivas pertinentes? ¿Cuáles deberían ser las prioridades de acción a este respecto?

3. En lo que se refiere a las exclusiones que se consideran justificadas debido a las características particulares del sector, o por otras razones, ¿existe un nivel equivalente de protección para las profesiones marítimas por otros medios? ¿Consideran procedente la adopción de una normativa específica en el marco de la directiva pertinente o abogan por un instrumento jurídico específico de la UE para las profesiones marítimas?

4. ¿Qué medios consideran más apropiados para mejorar la salud y la seguridad a bordo, en particular, a bordo de los pequeños buques de pesca?

5. Habida cuenta del reparto de las competencias jurídicas entre la Comunidad y los Estados miembros en materia de seguridad social, ¿qué medios de acción consideran más adecuados para mejorar la protección de seguridad social de los trabajadores de las profesiones marítimas?

****

La presente Comunicación constituye la primera fase de una consulta basada en el artículo 138, apartado 2, del Tratado. En caso de que una vez realizada la consulta, la Comisión considere que es aconsejable una acción comunitaria, procederá a consultar a los interlocutores sociales sobre toda propuesta, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 138 apartado 3.