

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 2.7.2008
COM(2008) 422 final

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (FST) relativo al Convenio sobre el Transporte Marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Motivación y objetivos de la propuesta**

El objetivo de la presente propuesta es aplicar el Acuerdo relativo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, celebrado el 19 de mayo de 2008 entre las organizaciones que representan a la patronal y los trabajadores en el sector del transporte marítimo (la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea, en lo sucesivo, la «ECSA» y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte, en lo sucesivo, la «FST»).

La Comisión considera que si se incorporan al Derecho comunitario las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, resultará más atractivo para la gente de mar europea trabajar en el sector marítimo, lo que ayudará a crear más y mejores puestos de trabajo y a establecer unas condiciones más equitativas a nivel mundial en interés de todas las partes implicadas.

- **Contexto general**

El sector del transporte marítimo opera a nivel mundial, por lo que resulta esencial definir y aplicar unas normas mundiales mínimas por lo que se refiere a la contratación y las condiciones de salud y seguridad de la gente de mar empleada o que trabaja a bordo de un buque de navegación marítima.

El 23 de febrero de 2006, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) adoptó el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, a fin de crear un instrumento único y coherente que recogiese todas las normas actualizadas aplicables al trabajo marítimo internacional. Así pues, dicho Convenio contiene normas de todos los convenios y recomendaciones sobre trabajo marítimo adoptados por la OIT desde 1919 reunidos en un único texto consolidado que sirve de base para el primer Código de Trabajo Marítimo universal.

La Comisión ha participado activamente en las actividades relativas al Convenio sobre el Trabajo Marítimo desde el principio.

El 7 de julio de 2007, el Consejo adoptó una Decisión en virtud de la cual autorizaba a los Estados miembros a ratificar el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la OIT en interés de la Comunidad Europea, en la medida de lo posible antes del 31 de diciembre de 2010¹.

En asuntos de política social, el Tratado confiere un papel único y clave a los interlocutores sociales a nivel comunitario. En el artículo 138 se establece que, antes de presentar cualquier iniciativa en este ámbito, se consultará a los interlocutores sociales sobre la posible orientación de una acción y, posteriormente, sobre el contenido de la propuesta contemplada. En este contexto, la Comisión consultó a la patronal y a los trabajadores sobre la conveniencia de desarrollar el acervo comunitario vigente,

¹ DO L 161 de 22.6.2007.

adaptándolo, consolidándolo o completándolo en consonancia con el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006².

Los interlocutores sociales decidieron iniciar negociaciones sobre la base del artículo 139, apartado 1, del Tratado y, el 19 de mayo de 2008 (coincidiendo con el primer Día Marítimo Europeo), firmaron un Acuerdo conjunto relativo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

Los interlocutores sociales pidieron a la Comisión que elaborara una propuesta de Directiva del Consejo, a fin de que dicho Acuerdo y su anexo A cobraran eficacia en el marco de la legislación de la UE, de conformidad con el artículo 139 del Tratado. La presente propuesta responde a dicha petición.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

La propuesta modifica expresamente la Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999, relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST)³. Además, añade una regla complementaria sobre el sector marítimo en el ámbito cubierto por la Directiva 94/33/CE, de 22 de junio de 1994, relativa a la protección de los jóvenes en el trabajo.

La gran mayoría de las disposiciones comunitarias adoptadas sobre la base del artículo 137 CE en el ámbito de la salud y la seguridad de los trabajadores en el lugar de trabajo se aplican plenamente al ámbito de la propuesta y, en particular, lo dispuesto en la Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio 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, y en sus Directivas específicas, a tenor de lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, de dicha Directiva. Lo mismo ocurre con las disposiciones de 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, y la Directiva 83/477/CEE, de 19 de septiembre de 1983, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al amianto durante el trabajo, modificada por las Directivas 91/382/CEE y 2003/18/CE.

En particular, las disposiciones de la propuesta relativas a la asistencia médica de la gente de mar y a la protección de la salud y la seguridad y la prevención de accidentes entran en el ámbito de las Directivas 92/29/CEE y 89/391/CEE, respectivamente.

- **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

La presente propuesta entra en el marco de la Estrategia de Lisboa renovada, cuyo objetivo es mejorar el crecimiento y el empleo, en particular a través de la creación de

² COM(2006) 287 final.

³ DO L 167 de 2.7.1999.

más y mejores puestos de trabajo para lograr una Europa más dinámica y competitiva.

En el ámbito de una política marítima integrada para la UE⁴, la Comisión también ha prestado todo su apoyo al «diálogo social sobre la integración de las normas del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT en el Derecho comunitario».

Asimismo, en el documento COM(2007) 591 final, la Comisión hizo hincapié en que seguiría «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»⁵.

2) CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

- **Consulta de las partes interesadas**

El artículo 139, apartado 1, del Tratado, ofrece a los interlocutores sociales en el ámbito comunitario la posibilidad, si así lo desean, de iniciar un diálogo que conduzca al establecimiento de relaciones convencionales, acuerdos incluidos. En este caso, el Tratado no impone ningún requisito de consulta previa.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

No ha sido necesario recurrir a asesoramiento técnico externo.

- **Evaluación de impacto**

No aplicable.

3) ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- **Resumen de la acción propuesta**

El objetivo de la presente propuesta es aplicar el Acuerdo relativo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, celebrado el 19 de mayo de 2008 entre la ECSA y la FST, organizaciones que representan a la patronal y los trabajadores en el sector del transporte marítimo.

La propuesta también modifica la Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999; las modificaciones se limitan estrictamente a las materias reguladas en el

⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Una política marítima integrada para la Unión Europea», COM(2007) 575 final.

⁵ 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)».

Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

- **Base jurídica**

En el artículo 139, apartado 2, del Tratado se establece que «la aplicación de los acuerdos celebrados a nivel comunitario se realizará [...], en los ámbitos sujetos al artículo 137, y a petición conjunta de las partes firmantes, sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión». El Acuerdo celebrado entre la ECSA y la FST relativo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, se refiere a las condiciones de trabajo y contiene disposiciones sobre la salud y la seguridad de los trabajadores, un ámbito que se rige por el artículo 137, apartado 1, del Tratado. Éste es uno de los ámbitos en los que el Consejo puede decidir por mayoría cualificada. Por tanto, el artículo 139, apartado 2, del Tratado constituye la base jurídica adecuada para la propuesta de la Comisión.

La Comisión, en su Comunicación «Adaptación y fomento del diálogo social a escala comunitaria»⁶, destacó que, «antes de presentar cualquier propuesta legislativa al Consejo, procedería a una evaluación de la representatividad de las partes contratantes, su mandato y la legalidad de las cláusulas del acuerdo colectivo con respecto al Derecho comunitario y a las disposiciones relativas a las pequeñas y medianas empresas».

Dicha evaluación figura a continuación.

1. Representatividad de las partes contratantes y su mandato.

La legitimidad de los interlocutores sociales que van a ser consultados y a los que se va a otorgar el derecho a negociar los acuerdos que pueden ser aplicados en virtud de una decisión o directiva del Consejo se basa en su representatividad. De conformidad con el estudio elaborado por la Comisión en 2006 sobre la representatividad de los interlocutores sociales del transporte marítimo, tanto la FST como la ECSA cumplen los criterios establecidos en la Comunicación COM(1998) 322 final, de 20 de mayo de 1998, y ambos quedan, por tanto, confirmados como los interlocutores sociales europeos para el mencionado sector.

- a) FST

En el estudio se pone de manifiesto que cada país afectado cuenta con al menos con una afiliación. En muchos países los miembros son numerosos. En total, la FST cuenta con cincuenta y cuatro afiliaciones directas de los países en cuestión. El 70,7 % de los sindicatos objeto de estudio están directa o indirectamente (a través de entidades de mayor rango) afiliados a la FST.

En la medida en que los datos sobre participación sectorial de los sindicatos nacionales proporcionan información suficiente sobre su importancia relativa, puede afirmarse que la FST engloba a los principales representantes de los trabajadores del sector. Los

⁶ Comunicación de la Comisión «Adaptación y fomento del diálogo social a escala comunitaria», COM(1998) 322 final, de 20 de mayo de 1998. Véase también la Comunicación relativa a la aplicación del protocolo sobre política social presentada por la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, COM(1993) 600 final, de 14 de diciembre de 1993.

únicos casos en los que no engloba a los principales sindicatos son Chipre y Suecia. No obstante, incluso en esos dos países hay otros sindicatos importantes afiliados a la FST. Todos los miembros sectoriales de la FST sobre los que existe información pertinente disponible, salvo dos (LJS en Lituania y OFICIAISMAR-FSM en Portugal), participan en negociaciones colectivas.

Las organizaciones europeas distintas de la FST representan a un número muy pequeño de sindicatos sectoriales y países.

Se trata de: UNI Europa, con seis afiliaciones en tres países; NTF (Nordic Transport Workers' Federation), con cinco afiliaciones en tres países; EPSU (European Federation of Public Service Unions), con cuatro afiliaciones en tres países; EFFAT (European Federation of Trade Unions in the Food, Agriculture and Tourism Sectors and Allied Branches) y EMCEF (European Mine, Chemical and Energy Workers' Federation), cada una con tres afiliaciones en tres países; EMF (European Metalworkers' Federation), con tres afiliaciones en dos países; NFBK (Nordic Ship Officers' Congress), con dos afiliaciones en dos países; EFBWW (European Federation of Building and Woodworkers) y FERPA (European Federation of Retired and Older People), cada una con dos afiliaciones en un país; y ETUF:TCL (European Trade Union Committee for Textiles:Clothing and Leather), EURO-WEA, NordIng, EMPA y FECER (Fédération des Cadres de l'Energie et de la Recherche), cada una con una afiliación.

Este análisis resalta la posición de la FST como representante de los trabajadores del sector, más aún si se tiene en cuenta que muchas de las afiliaciones a otras organizaciones europeas mencionadas reflejan un solapamiento de ámbitos más que una auténtica vinculación con el sector del transporte marítimo.

b) ECSA

De los veinticuatro países objeto de estudio, la ECSA, a través de organizaciones afiliadas, engloba a veintiuno. La ECSA no engloba a Chequia, Letonia ni Rumanía. La ausencia de afiliados en tres Estados miembros puede plantear dudas acerca de si se cumple el criterio de representatividad establecido por la Comisión, que exige un número suficiente de Estados miembros. En Dinamarca, Irlanda, Grecia, Italia, Chipre, Finlandia y Suecia conviven asociaciones afiliadas y no afiliadas.

La ausencia de datos comparables en materia de afiliación dificulta el establecimiento de conclusiones en cuanto a la importancia relativa de las asociaciones afiliadas y no afiliadas en esos países. Si se tiene en cuenta, además, el papel de las asociaciones en las negociaciones colectivas como indicador de su importancia, está claro que las asociaciones más importantes en Dinamarca, Italia, Chipre y Finlandia son las afiliadas. En Irlanda, Grecia y Suecia, no están afiliadas algunas asociaciones patronales importantes (EEA y la Unión de Transbordadores Nacionales, IBEC y SARF) que dirigen negociaciones.

En varios países (Estonia, Irlanda, Lituania, Malta, Polonia, Portugal, Eslovenia, Suecia y Reino Unido) los afiliados de la ECSA no participan en negociaciones. Salvo en el caso de Irlanda y Suecia, en los países mencionados no existe ninguna otra asociación que participe en negociaciones. El motivo es que en este grupo de países (a excepción de Suecia) las negociaciones sectoriales multipatronales no existen, por lo

que es la propia empresa la que inicia las negociaciones colectivas. En Irlanda (en nombre de cada empresa) y en Suecia (en forma de negociación multipatronal), las negociaciones colectivas las dirige una asociación patronal no afiliada.

En comparación con la FST, un número mayor de asociaciones afiliadas a la ECSA no participan en negociaciones. Por tanto, las relaciones laborales no constituyen su principal preocupación. Puede que algunos miembros de la ECSA sólo desempeñen un papel en las relaciones laborales a través de procedimientos de consulta o mediante su participación en órganos tripartitos. En realidad, puede que ellos mismos se consideren asociaciones comerciales más que agentes de las relaciones laborales. Sin embargo, hay diez países (Bélgica, Dinamarca, Alemania, España, Francia, Italia, Chipre, Países Bajos, Austria y Finlandia) en los que miembros de la ECSA participan en negociaciones colectivas.

El análisis de la afiliación de las asociaciones patronales pone de manifiesto que no existen vínculos organizativos entre las asociaciones patronales sectoriales y las federaciones europeas distintas de la ECSA. Las afiliaciones sólo se registran en el caso de federaciones internacionales como ICS (International Chamber of Shipping), ISF (International Shipping Federation), BIMCO (Baltic and International Maritime Council), Intertanko e Intercargo.

Todo ello pone de relieve la pertinencia de la ECSA como el interlocutor social europeo representante de la patronal en el sector.

c) Mandato para negociar

Tanto la FST como la ECSA tienen un mandato para negociar los asuntos relativos al diálogo social europeo. Sin embargo, la FST no tiene un mandato permanente, sino un mandato provisional para negociar, caso por caso, en nombre de sus miembros.

2. Legalidad de las cláusulas del Acuerdo.

La Comisión ha examinado atentamente todas las cláusulas del Acuerdo y no ha encontrado ninguna contraria al Derecho comunitario. Las obligaciones impuestas a los Estados miembros no se derivan directamente del Acuerdo entre los interlocutores sociales, sino de las modalidades de aplicación de dicho Acuerdo con arreglo a la Directiva.

El contenido del Acuerdo se ciñe a lo dispuesto en el artículo 137 del Tratado.

Cuando alguna parte del Acuerdo requiere modificaciones de la legislación vigente de la UE, dichas modificaciones se incluyen en la propuesta.

Dado que alguna parte del Acuerdo se refiere a asuntos que ya han sido tratados por disposiciones vigentes de la legislación comunitaria, éste, en sus disposiciones finales, establece que no afectará a ninguna ley, costumbre o acuerdo que contemple condiciones más favorables para la gente de mar. Asimismo, se han incluido en la propuesta las disposiciones necesarias de protección del acervo, en particular una cláusula de trato más favorable.

La Comisión considera, pues, que se reúnen todas las condiciones para presentar una propuesta destinada a aplicar el Acuerdo en cuestión mediante una decisión del

Consejo.

3. Disposiciones relativas a las pequeñas y medianas empresas.

Con arreglo al artículo 137, apartado 2, del Tratado, la legislación social deberá evitar establecer trabas de carácter administrativo, financiero y jurídico que obstaculicen la creación y el desarrollo de pequeñas y medianas empresas (PYME). En este contexto, el Acuerdo no establece ninguna distinción entre los trabajadores de las PYME y los demás, ni añade trabas administrativas, financieras o jurídicas a las del Derecho comunitario vigente. Por consiguiente, la Comisión considera que el Acuerdo respeta las disposiciones relativas a las pequeñas y medianas empresas.

Si bien el artículo 139, apartado 2, del Tratado no prevé consultar al Parlamento Europeo sobre las peticiones dirigidas a la Comisión por los interlocutores sociales, la Comisión envió al Parlamento su propuesta para que éste pueda, si así lo desea, transmitir su opinión a la Comisión y al Consejo. Lo mismo hizo con el Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones.

• Principio de subsidiariedad

Se aplica el principio de subsidiariedad en la medida en que el ámbito de la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos que se exponen a continuación.

Se justifica la acción comunitaria no sólo porque los interlocutores sociales, de conformidad con el artículo 139, apartado 1, del Tratado, están convencidos de la necesidad de una acción comunitaria en la materia, han suscrito con éxito un Acuerdo en el ámbito comunitario y han pedido que dicho Acuerdo se aplique mediante una decisión del Consejo sobre la base de una propuesta de la Comisión, con arreglo al artículo 139, apartado 2, del Tratado, sino también por la necesidad de dotar al sector marítimo de un conjunto de normas adecuadas al carácter mundial de sus operaciones.

Asimismo, la propuesta de Directiva viene a completar la legislación de los Estados miembros mediante el establecimiento de una norma mínima destinada a mejorar las condiciones de trabajo de la gente de mar. Se trata de un marco que aportará claridad y transparencia a las empresas del sector, propiciará la competencia leal en el mercado interior y contribuirá a erradicar fenómenos como el dumping social.

La acción comunitaria permitirá cumplir mejor los objetivos de la propuesta por las razones que se exponen a continuación.

La propuesta introduce modificaciones concretas en la legislación vigente de la UE, a fin de actualizarla de conformidad con el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006. Este objetivo no puede alcanzarse mediante legislación nacional.

Asimismo, permitirá que la entrada en vigor de las normas del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, al que se refiere, y su transposición en todos los Estados miembros tengan lugar de manera simultánea.

Por último, la propuesta investirá al Acuerdo de una capacidad específica de aplicación en el marco del Derecho de la UE.

Por consiguiente, la propuesta respeta el principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La Directiva del Consejo responde a la exigencia de proporcionalidad en la medida en que se limita a fijar los objetivos que deben lograrse.

Por consiguiente, la propuesta deja espacio a la flexibilidad por lo que se refiere a la elección de las medidas concretas de aplicación. Además, se limita de manera estricta a transponer al Derecho de la UE las normas actualizadas del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumentos propuestos: directiva.

Los demás instrumentos no serían apropiados por los motivos que se exponen a continuación.

La propuesta modifica legislación vigente de la UE, por lo que es necesario un acto legislativo.

Por otro lado, el término «decisión» del artículo 139, apartado 2, del Tratado tiene un sentido general que permite elegir el instrumento legislativo con arreglo al artículo 249 del Tratado. Corresponde a la Comisión proponer al Consejo el instrumento vinculante que considere más adecuado de los tres mencionados en dicho artículo (reglamento, directiva o decisión). En este caso, dada la naturaleza y el contenido del Acuerdo de los interlocutores sociales, está claro que es más adecuada su aplicación indirecta, mediante disposiciones que los Estados miembros o los interlocutores sociales deberán transponer al Derecho interno de los Estados miembros. Por tanto, el instrumento más adecuado es una directiva del Consejo. Además, de conformidad con los compromisos adquiridos, la Comisión considera que el texto del Acuerdo no debe incorporarse a la propuesta, sino figurar como anexo.

4) REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no incide en el presupuesto comunitario.

5) INFORMACIÓN ADICIONAL

- **Tabla de correspondencias**

Los Estados miembros deben comunicar a la Comisión el texto de las disposiciones nacionales que transponen la Directiva, así como una tabla de correspondencias entre esas disposiciones y la Directiva.

- **Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto se refiere a una cuestión de interés para el Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo a él.

- **Explicación detallada de la propuesta**

La estructura de la propuesta es la siguiente:

Artículo 1

Este artículo se limita a establecer el carácter vinculante del Acuerdo celebrado entre los interlocutores sociales, lo que constituye el objeto de las decisiones del Consejo adoptadas con arreglo al artículo 139, apartado 2, del Tratado.

Artículo 2

Modifica la Directiva 1999/63/CE del Consejo en consonancia con el Acuerdo de los interlocutores sociales.

Artículo 3

En el artículo 3 se establece que la Directiva sólo contempla requisitos mínimos y deja a los Estados miembros la libertad de adoptar medidas más favorables para los trabajadores del sector en cuestión. Su objetivo es garantizar de manera explícita los niveles de protección ya adquiridos de los trabajadores y velar por que sólo sean de aplicación las normas más favorables sobre protección laboral. En ese mismo contexto, el artículo 3, apartado 4, de la propuesta tiene por objeto garantizar que el principio general de responsabilidad del empresario, previsto en el artículo 5 de la Directiva marco 89/391/CEE, no se vea afectado por la norma A4.2, punto 5, letra b), del Acuerdo, que permite limitar la responsabilidad del armador en determinadas circunstancias.

Artículos 4 a 7

Los artículos 4 a 7 contienen las disposiciones habituales sobre transposición a la legislación nacional de los Estados miembros, incluida la obligación de prever sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias. En concreto, el artículo 6 hace referencia a la fecha de entrada en vigor de la Directiva. El Acuerdo de los interlocutores sociales no entrará en vigor hasta que no lo haya hecho el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006. Al objeto de respetar este deseo de los interlocutores sociales, la fecha de entrada en vigor de la Directiva a la que se refiere la presente propuesta ha de ser simultánea a la fecha de entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006. Dado que dicha fecha está todavía por determinar, se dejará un espacio en blanco en la propuesta, acompañado de una breve explicación.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (FST) relativo al Convenio sobre el Transporte Marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 139, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 139, apartado 2, del Tratado, la patronal y los trabajadores («los interlocutores sociales») pueden pedir conjuntamente que los acuerdos celebrados a nivel comunitario se apliquen sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión.
- (2) El 23 de febrero de 2006, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) adoptó el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, 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.
- (3) De conformidad con el artículo 138, apartado 2, del Tratado, la Comisión consultó a la patronal y los trabajadores sobre la conveniencia de desarrollar el acervo comunitario vigente, adaptándolo, consolidándolo o completándolo en consonancia con el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006⁷.
- (4) El 29 de septiembre de 2006, la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (FST) informaron a la Comisión de su voluntad de entablar negociaciones con arreglo al artículo 138, apartado 4, del Tratado.

⁷ COM(2006) 287 final.

- (5) El 19 de mayo de 2008, las mencionadas organizaciones, con el deseo de contribuir a establecer unas condiciones más equitativas en el ámbito del sector marítimo a nivel mundial, celebraron un Acuerdo relativo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006; dicho Acuerdo y su anexo contienen una petición conjunta dirigida a la Comisión en la que se le insta a su aplicación sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión, de conformidad con el artículo 139, apartado 2, del Tratado.
- (6) El Acuerdo se aplica a la gente de mar que se encuentre a bordo de un buque registrado en un Estado miembro o que enarbole el pabellón de un Estado miembro.
- (7) Dicho Acuerdo modifica el Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar suscrito en Bruselas el 30 de septiembre de 1998 por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST).
- (8) Conviene, pues, modificar en consecuencia la Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999⁸, que contiene el Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar en su anexo.
- (9) A los fines del artículo 249 del Tratado, el instrumento adecuado para aplicar el Acuerdo es una directiva.
- (10) El Acuerdo entrará en vigor al mismo tiempo que el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006; el deseo de los interlocutores sociales es que las medidas nacionales de aplicación de la presente Directiva no entren en vigor antes de la fecha de entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006.
- (11) Por lo que se refiere a la terminología utilizada en el Acuerdo que no se haya definido expresamente en él, la presente Directiva deja a los Estados miembros libertad para definirla, de conformidad con la legislación y las prácticas nacionales, al igual que sucede con las demás directivas en materia de política social que utilizan términos similares, siempre que dichas definiciones respeten el contenido del Acuerdo.
- (12) Dado que los objetivos de la acción propuesta, debido a la dimensión o a los efectos de ésta, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de conformidad 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 estos objetivos.
- (13) La Comisión ha elaborado su propuesta de Directiva de conformidad con su Comunicación de 20 de mayo de 1998 «Adaptación y fomento del diálogo social a escala comunitaria», teniendo en cuenta el carácter representativo de las partes signatarias y la legalidad de todas las cláusulas del Acuerdo.
- (14) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor», se alentará a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la

⁸ DO L 167 de 2.7.1999.

Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.

- (15) Los Estados miembros pueden confiar a la patronal y a los trabajadores, a petición conjunta de éstos, la aplicación de la presente Directiva, a condición de que adopten todas las disposiciones necesarias para garantizar, en todo momento, los resultados por ella fijados.
- (16) Lo dispuesto en la presente Directiva se aplica sin perjuicio de cualquier disposición comunitaria vigente que sea más específica o proporcione un nivel de protección superior a la gente de mar y, en particular, cualquier disposición incluida en la legislación comunitaria.
- (17) Debe garantizarse el respeto del principio general de responsabilidad del empresario, contemplado en el artículo 5 de la Directiva marco 89/391/CEE⁹ y, en particular, en sus apartados 1 y 3.
- (18) La presente Directiva no puede servir de justificación para disminuir el nivel general de protección de los trabajadores en los ámbitos cubiertos por el Acuerdo anexo.
- (19) La presente Directiva y el Acuerdo establecen normas mínimas; los Estados miembros o los interlocutores sociales han de poder conservar o introducir medidas más favorables.
- (20) De conformidad con lo expuesto en su Comunicación de 14 de diciembre de 1993, relativa a la aplicación del Acuerdo sobre política social, la Comisión ha informado al Parlamento Europeo y al Comité Económico y Social Europeo, enviándoles el texto de su propuesta de Directiva, que contiene el Acuerdo.
- (21) El presente acto respeta los derechos fundamentales y los principios establecidos en la Carta de los derechos fundamentales de la Unión Europea y, en particular, su artículo 31, en el que se establece que todo trabajador tiene derecho a condiciones de trabajo sanas, seguras y dignas, a la limitación de la duración máxima del trabajo y a períodos diarios y semanales de descanso, así como a un período anual de vacaciones remuneradas.
- (22) La aplicación del Acuerdo contribuye a realizar los objetivos del artículo 136 del Tratado.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva tiene por objeto la aplicación del Acuerdo relativo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo celebrado el 19 de mayo de 2008 entre las organizaciones que representan a la patronal y los trabajadores en el sector del transporte marítimo (ECSA y FST), que figura en anexo.

⁹ DO L 183 de 29.6.1989.

Artículo 2

El anexo de la Directiva 1999/63/CE del Consejo queda modificado como sigue:

1. En la cláusula 1, se añade el punto 3 siguiente:

«3. Cuando, a los efectos del presente Acuerdo, haya dudas sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Estado miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas. En este contexto, se tendrá en cuenta debidamente la Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales de la Conferencia General de la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo.»

2. En la cláusula 2, se sustituyen las letras c) y d) por el texto siguiente:

«c) "gente de mar" o "marino", toda persona empleada, contratada o que trabaje, cualquiera que sea su cargo, a bordo de un buque al que se aplique el presente Acuerdo;»

«d) "armador", el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que, a efectos de la explotación del buque, ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Acuerdo, independientemente de que cualquier otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en su nombre.»

3. Se sustituye la cláusula 6 por el texto siguiente:

«1. No podrán realizar trabajos nocturnos los marinos menores de dieciocho años. A efectos de la presente cláusula el término "nocturno" se entenderá de conformidad con la legislación y la práctica nacionales. Comprenderá un período de al menos nueve horas, que empezará a contar, a más tardar, a partir de la medianoche, y no podrá terminar antes de las 5.00 a.m.

2. La autoridad competente podrá introducir una excepción al cumplimiento estricto de la restricción del trabajo nocturno cuando:

- a) la formación efectiva de la gente de mar afectada, impartida con arreglo a programas y calendarios establecidos, pudiera verse comprometida;*
- b) la naturaleza específica de la tarea o un programa de formación reconocido requiera que la gente de mar a la que se aplique la excepción realice trabajos nocturnos y la autoridad, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas, determine que dicho trabajo no perjudicará a su salud ni a su bienestar.*

3. Los marinos menores de dieciocho años no podrán ser empleados, contratados ni realizar trabajos cuando éstos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad. Se determinarán esos tipos de trabajos mediante leyes o reglamentos nacionales o por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de

armadores y de gente de mar afectadas, de conformidad con las normas internacionales pertinentes.»

4. Se sustituye la cláusula 13 por el texto siguiente:

«1. La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no posee un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones.

2. Podrán permitirse excepciones sólo con arreglo al presente Acuerdo.

3. La autoridad competente deberá exigir a la gente de mar que, antes de prestar servicios a bordo de un buque, presente un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar las tareas que ha de realizar a bordo.

4. A fin de garantizar que los certificados médicos reflejen fielmente el estado de salud de la gente de mar habida cuenta de las tareas que ha de desempeñar, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas y teniendo debidamente en cuenta las directrices internacionales aplicables, prescribirá la naturaleza del examen médico y del certificado.

5. El presente Acuerdo se celebra sin perjuicio del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, modificado (Convenio de Formación). A los fines de la presente cláusula, puntos 1 y 2, la autoridad competente deberá aceptar todo certificado médico expedido con arreglo a los requisitos del Convenio de Formación. Asimismo, en el caso de la gente de mar no amparada por el Convenio de Formación, se aceptará todo certificado médico que, en sustancia, cumpla esos requisitos.

6. El certificado médico será expedido por un médico debidamente cualificado o, en el caso de un certificado que se refiera únicamente a la vista, por una persona cualificada reconocida por la autoridad competente para expedir dicho certificado. Los médicos deberán gozar de plena independencia profesional en el ejercicio de sus funciones por lo que se refiere a los procedimientos de examen médico.

7. La gente de mar a la que se haya denegado un certificado o a la que se haya impuesto una limitación respecto de su capacidad para trabajar, en particular en cuanto al horario, al campo de trabajo o a la esfera de actividad, deberá tener la oportunidad de someterse a un nuevo examen a cargo de otro médico o árbitro médico independiente.

8. En el certificado médico deberá constar, en particular, que:

- a) el oído y la vista del interesado son satisfactorios y, cuando se trate de una persona que vaya a ser empleada en servicios en los que la aptitud para el trabajo que debe efectuar pueda verse disminuida por el daltonismo, que su percepción de los colores también es satisfactoria;*
- b) el interesado no sufre ninguna afección que pueda agravarse con el servicio en el mar, que lo incapacite para realizar dicho servicio o que pueda constituir un peligro para la salud de otras personas a bordo.*

9. A menos que se exija un período más corto debido a las tareas específicas que ha de desempeñar la gente de mar afectada o que así lo exija el Convenio de Formación:

- a) el certificado médico será válido durante un período máximo de dos años, a menos que el marino sea menor de dieciocho años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año;
- b) el certificado de percepción de los colores será válido durante un período máximo de seis años.

10. En casos urgentes, la autoridad competente podrá permitir que un marino trabaje sin un certificado médico válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde pueda obtenerlo de un médico cualificado, a condición de que:

- a) el permiso no exceda de tres meses;
- b) el marino afectado esté en posesión de un certificado médico vencido de fecha reciente.

11. Si el período de validez de un certificado expira durante una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el marino afectado pueda obtener un certificado médico de un médico cualificado, a condición de que la prolongación de la validez no exceda de tres meses.

12. Los certificados médicos de la gente de mar que trabaja a bordo de buques que realizan habitualmente viajes internacionales deberán ser expedidos al menos en inglés.

13. Se establecerá la naturaleza de los controles médicos a los que deberán someterse los marinos, así como los detalles que deberán figurar en los certificados médicos, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas.

14. Todos los marinos se someterán a controles médicos periódicos. Los marinos que realicen guardias y sufran problemas de salud debidos, según certificación médica, al trabajo nocturno deberán ser transferidos, siempre que sea posible, a un puesto de día apropiado.

15. Los controles médicos a los que se hace referencia en los puntos 13 y 14 de la presente cláusula se efectuarán gratuitamente y respetando el secreto médico. Podrán llevarse a cabo en el marco de los sistemas nacionales de salud.»

5. Se sustituye la cláusula 16 por el texto siguiente:

«Los marinos disfrutarán de un permiso anual remunerado. Dicho permiso se calculará sobre una base mínima de 2,5 días naturales por mes de empleo y el prorrateo correspondiente a los meses incompletos.

El período mínimo de permiso anual remunerado no podrá ser sustituido por una indemnización compensatoria, a menos que la relación laboral haya llegado a su fin.»

Artículo 3

1. Los Estados miembros podrán mantener o introducir disposiciones más favorables que las establecidas en la presente Directiva.
2. La aplicación de la presente Directiva no justificará en ningún caso una reducción del nivel general de protección de los trabajadores en los ámbitos por ella regulados. Ello sin perjuicio de los derechos que asisten a los Estados miembros o a la patronal y los trabajadores de adoptar, teniendo en cuenta el cambio de circunstancias, disposiciones legales, reglamentarias o contractuales distintas de las que estén en vigor en el momento en que se adopte la presente Directiva, a condición de que se respeten en todo momento los requisitos mínimos fijados en ella.
3. La aplicación y la interpretación de la presente Directiva no afectarán a ninguna disposición, costumbre o práctica comunitaria o nacional que contemple condiciones más favorables para la gente de mar afectada.
4. Lo dispuesto en la norma A4.2, punto 5, letra b), no afectará al principio de responsabilidad del empresario, previsto en el artículo 5 de la Directiva 89/391/CEE.

Artículo 4

Los Estados miembros establecerán las sanciones aplicables cuando se incumplan las disposiciones nacionales promulgadas con arreglo a la presente Directiva. Dichas sanciones serán eficaces, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán a la Comisión las mencionadas disposiciones en un plazo que finalizará en la fecha que figura en el artículo 5, apartado 1, así como cualquier modificación posterior lo antes posible.

Artículo 5

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir lo dispuesto en la presente Directiva o velarán por que la patronal y los trabajadores hayan tomado las medidas necesarias mediante acuerdo, a más tardar doce meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.
2. Cuando los Estados miembros adopten disposiciones, éstas harán 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. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.
3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 6

La presente Directiva entrará en vigor el [*] [«*» corresponde a la fecha de entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006].

Artículo 7

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Consejo
El Presidente
[...]

ANEXO: Acuerdo celebrado entre la ECSA y la FST relativo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

PREÁMBULO

Las partes firmantes:

Considerando que el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la OIT (en lo sucesivo, «el Convenio») exige a todos los Miembros que verifiquen que las disposiciones de sus leyes y reglamentos respetan, en el contexto del Convenio, los derechos fundamentales relativos a la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva, la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio, la abolición efectiva del trabajo infantil y la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

Considerando que, de conformidad con el Convenio, toda la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad, a condiciones de empleo justas, a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo, a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.

Considerando que el Convenio exige a todos los Miembros que, dentro de los límites de su jurisdicción, garanticen que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enunciados en el párrafo anterior del presente preámbulo se ejerzan plenamente, de conformidad con los requisitos del Convenio, y, a menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio puede garantizarse mediante leyes o reglamentos nacionales, convenios colectivos aplicables u otras medidas, o en la práctica.

Considerando que las Partes firmantes desean prestar una atención particular a la «Nota Explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el Trabajo Marítimo», en la que se establecen el formato y la estructura del Convenio.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (en lo sucesivo, «el Tratado») y, en particular, sus artículos 137, 138 y 139.

Considerando que en el artículo 139, apartado 2, del Tratado se establece que la aplicación de los acuerdos celebrados a nivel europeo puede realizarse, a petición conjunta de las Partes firmantes, sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión.

Considerando que las Partes firmantes han realizado tal petición.

Considerando que el instrumento adecuado para aplicar el Acuerdo es una Directiva, a tenor de lo dispuesto en el artículo 249 del Tratado, puesto que obliga a los Estados miembros en cuanto al resultado que deba conseguirse, dejando, sin embargo, a las autoridades nacionales la elección de la forma y de los medios; en virtud del artículo VI del Convenio, se permite a los Miembros de la OIT que apliquen medidas sustancialmente equivalentes a las normas del Convenio cuando ellos mismos verifiquen que favorecen la realización plena del objeto y propósito general del Convenio y dan efecto a las mencionadas disposiciones de éste; la aplicación del Acuerdo mediante una directiva y el principio de «equivalencia sustancial» enunciado en el Convenio tienen por objeto ofrecer a los Estados miembros la posibilidad de

aplicar los derechos y principios con arreglo a lo establecido en el artículo VI, apartados 3 y 4, del Convenio.

Han celebrado el presente Acuerdo:

DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

1. A los efectos del presente Acuerdo, y a menos que en disposiciones específicas se estipule otra cosa, se entenderá por:

- a) «autoridad competente», el ministro, departamento gubernamental u otra autoridad designada por un Estado miembro con poder para dictar y aplicar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate;
- b) «arqueo bruto», el arqueo bruto calculado de acuerdo con las reglas para la determinación del arqueo recogidas en el anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de 1969, o en cualquier convenio que suceda a éste; en el caso de los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la Organización Marítima Internacional, el arqueo bruto será el que figura en el apartado «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969);
- c) «gente de mar» o «marino», toda persona empleada, contratada o que trabaje, cualquiera que sea su cargo, a bordo de un buque al que se aplique el presente Acuerdo;
- d) «acuerdo de empleo de la gente de mar», tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento;
- e) «buque», toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro o en las inmediaciones de aguas protegidas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias;
- f) «armador», el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que, a efectos de la explotación del buque, ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Acuerdo, independientemente de que cualquier otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en su nombre.

2. Salvo que se disponga expresamente otra cosa, el presente Acuerdo se aplica a toda la gente de mar.

3. Cuando, a los efectos del presente Acuerdo, haya dudas sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Estado miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas. En este contexto, se tendrá en cuenta debidamente la Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales de la Conferencia General de la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo.

4. Salvo que se disponga expresamente otra cosa, el presente Acuerdo 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 *dhow*s y los juncos. El presente Acuerdo no se aplica a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

5. Cuando haya dudas en cuanto a si el presente Acuerdo se aplica a un buque o a una categoría particular de buques, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Estado miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas.

REGLAS Y NORMAS

TÍTULO 1. REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABAJAR A BORDO DE UN BUQUE

Regla 1.1 – Edad mínima

1. Ninguna persona menor de una determinada edad mínima podrá ser empleada, contratada o trabajar a bordo de un buque.

2. Se exigirá una edad mínima superior en las circunstancias especificadas en el presente Acuerdo.

Norma A.1.1 – Edad mínima

La edad mínima se regula en la Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999 (que deberá ser modificada), relativa al Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar (que deberá ser modificado de conformidad con el anexo A del presente Acuerdo).

Regla 1.2 – Certificado médico

Los certificados médicos se regulan en la Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999 (que deberá ser modificada), relativa al Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar (que deberá ser modificado de conformidad con el anexo A del presente Acuerdo).

Regla 1.3 – Formación y cualificaciones

1. La gente de mar sólo trabajará a bordo de un buque cuando haya sido formada para ello, posea un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales o esté cualificada de algún otro modo para ejercer sus funciones.

2. Sólo se permitirá que la gente de mar trabaje en un buque cuando haya completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo.

3. Se considerará que la formación y los certificados que son conformes a los instrumentos de carácter obligatorio adoptados por la Organización Marítima Internacional cumplen los requisitos establecidos en los puntos 1 y 2 de la presente regla.

TÍTULO 2. CONDICIONES DE EMPLEO

Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar

1. Las condiciones de empleo de la gente de mar quedarán claramente definidas o mencionadas en un acuerdo escrito jurídicamente vinculante y serán conformes a las normas establecidas en el presente Acuerdo.
2. La gente de mar aceptará los acuerdos de empleo en condiciones que garanticen que ha tenido la oportunidad de examinar las condiciones previstas, pedir asesoramiento sobre las mismas y aceptarlas libremente antes de firmar.
3. En la medida en que sean compatibles con la legislación y la práctica nacionales del Estado miembro, se entenderá que los acuerdos de empleo de la gente de mar incluyen cualquier convenio colectivo aplicable.

Norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar

1. Los Estados miembros adoptarán leyes o reglamentos que exijan que los buques que enarbolan su pabellón cumplan los requisitos siguientes:
 - a) La gente de mar que trabaje a bordo de dichos buques deberá disponer de un acuerdo de empleo firmado tanto por el marino como por el armador o un representante de éste (o, cuando no se trate de asalariados, una prueba de su relación contractual o similar) que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo según los requisitos del presente Acuerdo.
 - b) La gente de mar que firme un acuerdo de empleo deberá tener la oportunidad de examinarlo y pedir asesoramiento al respecto antes de firmarlo, así como disponer de todas las facilidades necesarias que garanticen que ha concertado libremente el acuerdo, habiendo comprendido cabalmente sus derechos y responsabilidades.
 - c) El armador y el marino afectados deberán conservar sendos originales firmados del acuerdo de empleo de la gente de mar.
 - d) Se adoptarán medidas para garantizar que la gente de mar, incluido el capitán del buque, pueda obtener fácilmente a bordo información clara sobre sus condiciones de empleo y que los funcionarios de la autoridad competente, incluidos los de los puertos donde el buque haga escala, también puedan acceder a esa información y, en particular, a una copia del acuerdo de empleo, para examinarla.
 - e) Se proporcionará a la gente de mar un documento que contenga un registro de su empleo a bordo.
2. Cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar esté total o parcialmente constituido por un convenio colectivo, se conservará a bordo un ejemplar de éste. Cuando los acuerdos de empleo de la gente de mar y los convenios colectivos aplicables no estén escritos en inglés, se dispondrá también de las versiones en inglés de los siguientes documentos (excepto en el caso de los buques que sólo realicen viajes nacionales):
 - a) un ejemplar del modelo de acuerdo;
 - b) las partes del convenio colectivo que estén sujetas a inspecciones por parte del Estado rector del puerto.

3. El documento mencionado en el punto 1, letra e), de la presente norma no contendrá apreciación alguna sobre la calidad del trabajo de la gente de mar ni ninguna indicación sobre su salario. La legislación nacional determinará la forma de este documento, los datos que en él deban figurar y las modalidades para el establecimiento de éstos.

4. Los Estados miembros adoptarán leyes y reglamentos en los que se especifiquen las cuestiones que han de incluirse en todos los acuerdos de empleo de la gente de mar que se rijan por su legislación nacional. Los acuerdos de empleo de la gente de mar deberán contener en todos los casos los siguientes datos:

- a) nombre completo del marino, fecha de nacimiento o edad, y lugar de nacimiento;
- b) nombre y dirección del armador;
- c) lugar y fecha en que se concerta el acuerdo de empleo de la gente de mar;
- d) funciones que va a desempeñar el interesado;
- e) importe de los salarios de la gente de mar o, en su caso, fórmula utilizada para calcularlos;
- f) días de vacaciones anuales pagadas o, en su caso, fórmula utilizada para calcularlos;
- g) terminación del acuerdo de empleo y condiciones para ello, con inclusión de los siguientes datos:
 - i) si el acuerdo se ha concertado por una duración indeterminada, condiciones que deberán permitir que cualquiera de las partes ponga fin, así como el plazo de preaviso, que no deberá ser más corto para el armador que para la gente de mar;
 - ii) si el acuerdo se ha concertado por una duración determinada, la fecha de expiración;
 - iii) si el acuerdo se ha concertado para una travesía, el puerto de destino y el plazo que deberá transcurrir a partir de la llegada a destino para poder poner fin a la contratación del marino;
- h) prestaciones de protección de la salud y de la seguridad social que el armador ha de proporcionar a la gente de mar;
- i) derecho de repatriación de la gente de mar;
- j) referencias al convenio colectivo, cuando sea aplicable;
- k) cualquier otro dato que pueda exigir la legislación nacional.

5. Los Estados miembros adoptarán leyes o reglamentos que determinen los plazos mínimos de preaviso que han de dar la gente de mar y los armadores para poner fin anticipadamente a un acuerdo de empleo de la gente de mar. La duración de estos plazos mínimos se determinará previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas, pero no será inferior a siete días.

6. El plazo de preaviso podrá ser más corto que el mínimo en circunstancias reconocidas en leyes o reglamentos nacionales o en convenios colectivos aplicables en los que se justifique la terminación del acuerdo de empleo en un plazo más corto o sin preaviso. Al determinar estas circunstancias, los Estados miembros velarán por que se tenga en cuenta la necesidad de la gente de mar de poner fin al acuerdo de empleo en un plazo más corto o sin preaviso por razones humanitarias o por otras razones urgentes, sin exponerse a sanciones.

Regla 2.3 – Horas de trabajo y de descanso

Las horas de trabajo y de descanso de la gente de mar se regulan en la Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999 (que deberá ser modificada), relativa al Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar (que deberá ser modificado de conformidad con el anexo A del presente Acuerdo).

Regla 2.4 – Derecho a vacaciones

1. Los Estados miembros exigirán que la gente de mar empleada en buques que enarbolan su pabellón disfrute de vacaciones anuales pagadas en condiciones adecuadas, de conformidad con el presente Acuerdo y con la Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999 (que deberá ser modificada), relativa al Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar (que deberá ser modificado de conformidad con el anexo A del presente Acuerdo).

2. Se concederán a la gente de mar permisos para bajar a tierra, con el fin de favorecer su salud y bienestar, que sean compatibles con las exigencias operativas de sus funciones.

Regla 2.5 – Repatriación

1. La gente de mar tiene derecho a ser repatriada sin que ello le suponga coste alguno.

2. Los Estados miembros exigirán que los buques que enarbolan su pabellón aporten garantías financieras para velar por que la gente de mar sea debidamente repatriada.

Norma A2.5 – Repatriación

1. Los Estados miembros velarán por que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolan su pabellón tenga derecho a ser repatriada en las circunstancias siguientes:

- a) cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar expire mientras ésta se encuentre en el extranjero;
- b) cuando ponga término al acuerdo de empleo de la gente de mar:
 - i) el armador;
 - ii) el marino por motivos justificados;
- c) cuando la gente de mar no pueda seguir desempeñando sus funciones en el marco del acuerdo de empleo que haya suscrito o no pueda esperarse que las cumpla en circunstancias específicas.

2. Los Estados miembros velarán por que en sus leyes o reglamentos, en otras medidas o en los convenios de negociación colectiva se recojan disposiciones apropiadas que prevean:

- a) las circunstancias en las que la gente de mar tiene derecho a ser repatriada de conformidad con el punto 1, letras b) y c), de la presente norma;
- b) la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a ser repatriada (ese período deberá ser inferior a doce meses);
- c) los derechos precisos que los armadores han de conceder para la repatriación, incluidos los relativos a los destinos de repatriación, el medio de transporte, los gastos que sufragarán y otras disposiciones que tengan que adoptar los armadores.

3. Los Estados miembros prohibirán a los armadores que exijan a la gente de mar, al comienzo de su contratación, cualquier anticipo con miras a sufragar el coste de su repatriación o que deduzcan dicho coste de la remuneración u otras prestaciones a las que tenga derecho la gente de mar, excepto cuando, de conformidad con las leyes o reglamentos nacionales, con otras medidas o con los convenios de negociación colectiva aplicables, se haya determinado que el marino afectado es culpable de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo.

4. Las leyes o reglamentos nacionales no deberán menoscabar el derecho del armador a recuperar el coste de la repatriación en virtud de acuerdos contractuales con terceras partes.

5. Cuando un armador no adopte las disposiciones necesarias para la repatriación de la gente de mar que tenga derecho a ella o no sufrague el coste de la misma:

- a) la autoridad competente del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque organizará la repatriación de la gente de mar afectada; en caso de no hacerlo, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriada la gente de mar o el Estado del cual sea nacional la gente de mar podrá organizar la repatriación y reclamar el coste al Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque;
- b) el Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque podrá reclamar al armador los gastos ocasionados por la repatriación de la gente de mar;
- c) los gastos de repatriación no correrán en ningún caso a cargo de la gente de mar, salvo en las condiciones estipuladas en el punto 3 de la presente norma.

6. Habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables, incluido el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999, el Estado miembro que haya pagado los gastos de repatriación podrá inmovilizar o pedir la inmovilización de los buques del armador afectado hasta que le sean reembolsados esos gastos de conformidad con el punto 5 de la presente norma.

7. Los Estados miembros deberán facilitar la repatriación de la gente de mar que presta servicio en buques que atracan en sus puertos o que atraviesan sus aguas territoriales o vías internas de navegación, así como su sustitución a bordo.

8. En particular, los Estados miembros no denegarán el derecho de repatriación a ningún marino debido a las circunstancias financieras de los armadores o a la incapacidad o la falta de voluntad de éstos para sustituir a un marino.

9. Los Estados miembros exigirán que los buques que enarbolen su pabellón lleven a bordo y pongan a disposición de la gente de mar una copia de las disposiciones nacionales aplicables a la repatriación, escritas en un idioma apropiado.

Regla 2.6 – Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

La gente de mar tiene derecho a recibir una indemnización adecuada en caso de lesión, pérdida o desempleo derivado de la pérdida del buque o de su naufragio.

Norma A2.6 – Indemnización de la gente de mar en caso de pérdida del buque o de naufragio

1. Los Estados miembros establecerán reglas que garanticen que, en caso de pérdida o de naufragio de un buque, el armador pagará a cada uno de los marinos a bordo una indemnización por el desempleo resultante de dicha pérdida o naufragio.

2. Las reglas mencionadas en el punto 1 de la presente norma no irán en perjuicio de ningún otro derecho que la gente de mar pueda tener en virtud de la legislación nacional del Estado miembro afectado por las pérdidas o lesiones derivadas de la pérdida o naufragio del buque.

Regla 2.7 – Niveles de dotación

Las disposiciones relativas a una dotación suficiente, segura y eficaz de los buques se incluyen en la Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999 (que deberá ser modificada), relativa al Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar (que deberá ser modificado de conformidad con el anexo A del presente Acuerdo).

Regla 2.8 – Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar

Los Estados miembros contarán con políticas nacionales para promover el empleo en el sector marítimo y alentar la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes, así como para incrementar las oportunidades de empleo para la gente de mar domiciliada en su territorio.

Norma A2.8 – Progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar

1. Los Estados miembros contarán con políticas nacionales que alienten la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes y las oportunidades de empleo de la gente de mar, a fin de proporcionar al sector marítimo una mano de obra estable y competente.

2. Las políticas a las que se refiere el punto 1 de la presente norma tendrán como objetivo ayudar a la gente de mar a reforzar sus conocimientos, cualificaciones y oportunidades de empleo.

3. Los Estados miembros, previa consulta a las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas, establecerán objetivos claros para la orientación profesional, la educación y la formación de la gente de mar cuyas tareas a bordo del buque estén relacionadas principalmente con la seguridad del funcionamiento y la navegación del buque, incluida la formación permanente.

TÍTULO 3. ALOJAMIENTO, INSTALACIONES DE OCIO, ALIMENTACIÓN Y SERVICIO DE RESTAURACIÓN

Norma A3.1 – Alojamiento e instalaciones de ocio

1. Los buques que naveguen regularmente hacia puertos infestados de mosquitos estarán equipados con dispositivos apropiados, según lo requiera la autoridad competente.
2. A bordo de los buques, la gente de mar que debe vivir y trabajar en ellos disfrutará de instalaciones, comodidades y servicios de ocio apropiados y adaptados para satisfacer sus necesidades específicas, teniendo en cuenta las disposiciones relativas a la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes.
3. La autoridad competente exigirá que se realicen inspecciones frecuentes a bordo de los buques, ya sea por parte del capitán o bajo sus órdenes, para garantizar la limpieza, las condiciones adecuadas de habitabilidad y el mantenimiento en buen estado del alojamiento de la gente de mar. Los resultados de cada inspección se indicarán en un registro y estarán disponibles para su verificación.
4. En el caso de los buques en los que hayan de tenerse en cuenta, sin discriminaciones, los intereses de la gente de mar cuyas prácticas religiosas y sociales sean diferentes, la autoridad competente, previa consulta a las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas, podrá permitir variantes de aplicación de esta norma, siempre y cuando tales variantes no tengan como consecuencia condiciones en general menos favorables que las que podrían resultar de la aplicación de las disposiciones de la presente norma.

Regla 3.2 – Alimentación y servicio de restauración

1. Los Estados miembros garantizarán que los buques que enarboles su pabellón lleven a bordo y sirvan alimentos y agua potable de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados que cubran adecuadamente las necesidades del buque y tomen en consideración los distintos orígenes culturales y religiosos.
2. La gente de mar que se encuentre a bordo de un buque recibirá alimentación gratuita durante el período de contratación.
3. Los marinos empleados como cocineros del buque y encargados de preparar la comida tendrán la formación y las cualificaciones exigidas para ejercer esta función a bordo de un buque.

Norma A3.2 – Alimentación y servicio de restauración

1. Los Estados miembros adoptarán leyes y reglamentos u otras medidas que prevean normas mínimas respecto de la cantidad y la calidad de los alimentos y el agua potable, así como del servicio de restauración, aplicables a las comidas que se sirven a la gente de mar a bordo de los buques que enarboles su pabellón, y organizarán actividades educativas para promover el conocimiento y la aplicación de las normas a las que se refiere el presente punto.
2. Los Estados miembros velarán por que los buques que enarboles su pabellón cumplan las normas mínimas siguientes:

- a) teniendo en cuenta el número de marinos a bordo, sus exigencias religiosas y prácticas culturales en relación con los alimentos, así como la duración y naturaleza de la travesía, el abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser adecuado en cuanto a cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad;
- b) la organización y el equipamiento del servicio de restauración deberán permitir que se suministre a la gente de mar comidas adecuadas, variadas y nutritivas, preparadas y servidas en condiciones higiénicas;
- c) el personal del servicio de restauración deberá estar debidamente formado o instruido para el ejercicio de sus funciones.

3. Los armadores se asegurarán de que los marinos contratados como cocineros a bordo de un buque estén formados para ello y posean las cualificaciones y competencias exigidas para ejercer esta función de conformidad con lo dispuesto en las leyes y reglamentos del Estado miembro en cuestión.

4. Los requisitos del punto 3 de la presente norma deberán incluir la realización de un curso de formación aprobado o reconocido por la autoridad competente, que comprenda conocimientos prácticos de cocina, higiene alimentaria y personal, almacenamiento de los alimentos, gestión de las reservas, protección del medio ambiente y seguridad y salud del servicio de restauración.

5. En los buques que operen con una dotación prescrita de menos de diez tripulantes, que, por razón del número de miembros de la tripulación o del área de navegación, pudieran no estar obligados por la autoridad competente a llevar un cocinero plenamente cualificado, toda persona que prepare alimentos en cocina recibirá formación o instrucción en las áreas relacionadas con la higiene alimentaria y personal, así como con la manipulación y el almacenamiento de víveres a bordo.

6. En circunstancias de extrema necesidad, la autoridad competente podrá conceder una dispensa para permitir que un cocinero que no esté plenamente cualificado preste servicio en un buque específico durante un período determinado, hasta el siguiente puerto de escala apropiado o durante un período no superior a un mes, a condición de que la persona objeto de dicha exención haya recibido formación e instrucción en áreas que incluyan la higiene alimentaria y personal, así como la manipulación y el almacenamiento de víveres a bordo.

7. La autoridad competente exigirá que se realicen con frecuencia inspecciones documentadas a bordo de los buques, ya sea por parte del capitán o bajo sus órdenes, en relación con:

- a) las provisiones de víveres y agua potable;
- b) todos los locales y equipos utilizados para el almacenamiento y la manipulación de víveres y agua potable;
- c) la cocina y demás instalaciones utilizadas para la preparación y el servicio de comidas.

8. No podrán ser empleados, contratados ni trabajar como cocineros a bordo de un buque los marinos menores de dieciocho años.

TÍTULO 4. PROTECCIÓN DE LA SALUD, ATENCIÓN MÉDICA Y BIENESTAR

Regla 4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra

1. Los Estados miembros se asegurarán de que toda la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón esté cubierta por medidas adecuadas de protección de la salud y tenga un acceso rápido y adecuado a la atención médica mientras esté trabajando a bordo.
2. Los Estados miembros se asegurarán de que la gente de mar que esté a bordo de buques que se encuentren en su territorio y necesite una atención médica inmediata tenga acceso a las instalaciones médicas del Estado miembro en tierra.
3. Los requisitos sobre la protección de la salud y la atención médica a bordo incluyen normas sobre medidas destinadas a proporcionar a la gente de mar una protección de la salud y una atención médica comparables en lo posible a la que se ofrece en general a los trabajadores en tierra.

Norma A4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra

1. Los Estados miembros velarán por que se adopten medidas que proporcionen protección de la salud y atención médica (incluida la atención dental esencial) a la gente de mar que trabaje a bordo de buques que enarbolen su pabellón, y que:
 - a) garanticen la aplicación a la gente de mar de todas las disposiciones generales sobre protección de la salud en el trabajo y atención médica pertinentes para las tareas que realice, así como de las disposiciones especiales relativas al trabajo a bordo de buques;
 - b) garanticen a la gente de mar una protección de la salud y una atención médica comparables, lo más posible, a la que se brinda generalmente a los trabajadores en tierra, incluido el rápido acceso a los medicamentos necesarios, así como al equipo y los servicios médicos para el diagnóstico y el tratamiento, y a la información y el asesoramiento médicos;
 - c) garanticen a la gente de mar el derecho a visitar sin demora a un médico o dentista cualificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible;
 - d) no se limiten al tratamiento de la gente de mar enferma o accidentada, sino que incluyan medidas de carácter preventivo tales como programas de promoción de la salud y la educación sanitaria.
2. La autoridad competente deberá adoptar un formulario normalizado de informe médico para uso de los capitanes de buque y del personal médico pertinente en tierra y a bordo. Una vez rellenado, el formulario y su contenido deberán tener carácter confidencial y sólo se utilizarán para facilitar el tratamiento de la gente de mar.
3. Los Estados miembros adoptarán leyes y reglamentos que establezcan los requisitos aplicables a las instalaciones, el equipo y la formación de enfermería y atención médica a bordo de los buques que enarbolen su pabellón.
4. Las leyes y reglamentos nacionales incluirán, como mínimo, los siguientes requisitos:
 - a) todos los buques llevarán un botiquín, un equipo médico y una guía médica, cuyas especificaciones deberá prescribir y someter a inspecciones periódicas la autoridad

competente; los requisitos nacionales deberán tener en cuenta el tipo de buque, el número de personas a bordo y la naturaleza, el destino y la duración de las travesías, así como las normas médicas pertinentes recomendadas a nivel nacional e internacional;

- b) todos los buques que lleven cien o más personas a bordo y que habitualmente realicen travesías internacionales de más de setenta y dos horas deberán llevar un médico cualificado encargado de prestar atención médica; las leyes y reglamentos nacionales también especificarán qué otros buques deben llevar un médico a bordo, teniendo en cuenta, entre otros factores, la duración, la naturaleza y las condiciones de la travesía, así como el número de marinos a bordo;
- c) los buques que no lleven ningún médico a bordo deberán llevar al menos un marino que esté a cargo de la atención médica y de la administración de medicamentos como parte de sus tareas ordinarias o, al menos, un marino competente para prestar primeros auxilios; las personas que estén a cargo de la atención médica a bordo y que no sean médicos deberán haber completado satisfactoriamente una formación en atención médica que cumpla los requisitos del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, modificado (Convenio de Formación); la gente de mar designada para prestar primeros auxilios deberá haber completado satisfactoriamente una formación en primeros auxilios que cumpla los requisitos del Convenio de Formación; las leyes o reglamentos nacionales deberán especificar el nivel de formación aprobada exigido teniendo en cuenta, entre otros factores, la duración, la naturaleza y las condiciones de la travesía, así como el número de marinos a bordo;
- d) la autoridad competente garantizará, mediante un sistema preestablecido, que los buques en alta mar puedan efectuar consultas médicas por radio o por satélite, incluido el asesoramiento de especialistas, las veinticuatro horas del día; las consultas médicas, incluida la transmisión de mensajes médicos por radio o por satélite entre un buque y las personas que asesoran desde tierra, deberán ser gratuitas para todos los buques, independientemente del pabellón que enarbolan.

Regla 4.2 – Responsabilidad del armador

1. Los Estados miembros garantizarán que, en los buques que enarbolan su pabellón, se adopten medidas en virtud de las cuales la gente de mar empleada tenga derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas durante la prestación de servicio, con arreglo a un acuerdo de empleo de la gente de mar o como consecuencia de la contratación en virtud de dicho acuerdo.
2. La presente regla no irá en perjuicio de ningún otro recurso jurídico que esté al alcance de la gente de mar.

Norma A4.2 – Responsabilidad del armador

1. Los Estados miembros adoptarán leyes y reglamentos que obliguen a los armadores de los buques que enarbolan su pabellón a hacerse responsables de la protección de la salud y de la atención médica de toda la gente de mar que preste servicio a bordo de dichos buques de conformidad con las siguientes normas mínimas:

- a) los armadores sufragarán los gastos por enfermedad o accidente de la gente de mar empleada en sus buques ocurridos entre la fecha de comienzo del servicio y la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada o que se deriven de su contratación entre esas dos fechas;
- b) los armadores constituirán una garantía financiera para velar por el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente laboral o una enfermedad o riesgo profesional, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o en un convenio colectivo de la gente de mar;
- c) los armadores sufragarán los gastos de atención médica, incluido el tratamiento, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y la alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o herida, o hasta que se declare el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad;
- d) los armadores sufragarán los gastos de sepelio en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación.

2. Las leyes o reglamentos nacionales podrán limitar la responsabilidad del armador por lo que se refiere a los gastos de asistencia médica, alojamiento y alimentación a un período que no podrá ser inferior a dieciséis semanas a partir del día en que se produjo la lesión o del comienzo de la enfermedad.

3. Cuando la enfermedad o la lesión ocasionen una incapacidad para trabajar, el armador deberá pagar:

- a) la totalidad del salario mientras la gente de mar enferma o herida permanezca a bordo hasta que haya sido repatriada de conformidad con el presente Acuerdo;
- b) la totalidad o una parte del salario, conforme a lo previsto en las leyes o reglamentos nacionales o en convenios colectivos, desde el momento en que la gente de mar sea repatriada o desembarcada y hasta su curación o hasta que tenga derecho a prestaciones en metálico en virtud de la legislación del Estado miembro afectado (si esto fuera anterior).

4. Las leyes o reglamentos nacionales pueden limitar la responsabilidad del armador en cuanto al pago de la totalidad o parte del salario de la gente de mar desembarcada a un período que no podrá ser inferior a dieciséis semanas a partir del día en que se produjo la lesión o del comienzo de la enfermedad.

5. Las leyes o reglamentos nacionales podrán eximir de responsabilidad a un armador con respecto a:

- a) la lesión que no se haya producido durante la prestación del servicio en el buque;
- b) la lesión o la enfermedad imputables a la conducta indebida deliberada de la gente de mar enferma, herida o fallecida;
- c) la enfermedad o deficiencia física disimuladas voluntariamente en el momento de la contratación.

6. Las leyes o reglamentos nacionales podrán eximir al armador de la obligación de sufragar los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento, así como los gastos de sepelio, siempre y cuando los poderes públicos asuman dicha responsabilidad.

7. Los armadores o sus representantes adoptarán medidas para proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar enferma, herida o fallecida y devolvérselos a ellos o a sus parientes más próximos.

Regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes

1. Los Estados miembros se asegurarán de que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolan su pabellón se beneficie de la protección de la salud en el trabajo y viva, trabaje y reciba formación a bordo del buque en un entorno seguro e higiénico.

2. Los Estados miembros, previa consulta de las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, y teniendo en cuenta los códigos aplicables, junto con las pautas y normas recomendadas por las organizaciones internacionales, las administraciones nacionales y las organizaciones del sector marítimo, elaborarán y promulgarán orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

3. Los Estados miembros adoptarán leyes y reglamentos y otras medidas que se refieran a las cuestiones especificadas en el presente Acuerdo, teniendo en cuenta instrumentos internacionales pertinentes, y establecerán normas sobre protección de la seguridad y la salud y sobre la prevención de accidentes a bordo de buques que enarbolan su pabellón.

Norma A4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes

1. Las leyes y reglamentos y otras medidas que se han de adoptar de conformidad con la regla 4.3, punto 3, incluirán lo siguiente:

- a) la adopción y la aplicación y promoción efectivas de políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques que enarbolan el pabellón del Estado miembro, incluida una evaluación de los riesgos, así como la formación e instrucción de la gente de mar;
- b) programas a bordo para la prevención de accidentes laborales, lesiones y enfermedades profesionales y para lograr una mejora continua de la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, en los que participen representantes de la gente de mar y todas las demás personas que tengan que ver con su aplicación, teniendo en cuenta las medidas preventivas, que incluirán el control de la ingeniería y el diseño, la sustitución de procesos y procedimientos por tareas colectivas e individuales y la utilización de equipos de protección individual;
- c) requisitos para inspeccionar, notificar y corregir las condiciones inseguras y para investigar y notificar los accidentes del trabajo a bordo.

2. Las disposiciones mencionadas en el punto 1 de la presente norma deberán:

- a) tener en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes que tratan sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo en general y sobre riesgos específicos, y abordar todas las cuestiones relativas a la prevención de accidentes

laborales, lesiones y enfermedades profesionales que puedan ser aplicables al trabajo de la gente de mar y, en particular, los relacionados con el empleo marítimo;

- b) especificar los deberes del capitán, de la persona designada por éste o de ambos para asumir la responsabilidad concreta en cuanto a la aplicación y el cumplimiento de las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques;
- c) especificar las atribuciones de los miembros de la tripulación del buque que han sido designados o elegidos representantes de las cuestiones de seguridad a efectos de su participación en las reuniones del comité de seguridad del buque; se crearán comités de esta índole en todo buque a bordo del cual haya por lo menos cinco marinos.

3. Las leyes y reglamentos y otras medidas a que se refiere la regla 4.3, punto 3, deberán ser examinados periódicamente en consulta con los representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar y, en su caso, revisadas para tener en cuenta la evolución de la tecnología y la investigación, a fin de facilitar una mejora continua de las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo y proporcionar un entorno de trabajo seguro a la gente de mar en los buques que enarbolan el pabellón del Estado miembro.

4. El cumplimiento de los requisitos de los instrumentos internacionales aplicables en cuanto a los niveles aceptables de exposición a riesgos en el lugar de trabajo a bordo de buques y en cuanto a la elaboración y aplicación de políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques se considerará conforme con los requisitos del presente Acuerdo.

5. Las autoridades competentes velarán por que:

- a) los accidentes laborales y las lesiones y enfermedades profesionales se notifiquen adecuadamente;
- b) se compilen, analicen y publiquen estadísticas completas de tales accidentes y enfermedades y, cuando sea necesario, se les dé seguimiento mediante investigaciones sobre las tendencias generales y los riesgos detectados;
- c) se investiguen los accidentes laborales.

6. La notificación y la investigación de las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo estarán diseñadas de manera que garanticen la protección de los datos personales de la gente de mar.

7. La autoridad competente colaborará con las organizaciones de armadores y de gente de mar para adoptar medidas destinadas a transmitir a la gente de mar toda la información acerca de riesgos particulares a bordo, por ejemplo, mediante avisos oficiales que contengan instrucciones pertinentes.

8. La autoridad competente exigirá a los armadores que evalúen los riesgos en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo que consulten la información estadística apropiada procedente de sus buques y de las estadísticas generales proporcionadas por la autoridad competente.

Regla 4.4 – Acceso a servicios higiénicos y locales de descanso en tierra

Los Estados miembros velarán por que los servicios higiénicos y locales de descanso situados en tierra, cuando los haya, sean de fácil acceso. Asimismo, los Estados miembros promoverán la construcción de dichos servicios y locales en determinados puertos, a fin de que la gente de mar que esté a bordo de los buques que se encuentren en dichos puertos tenga acceso a instalaciones y servicios adecuados.

Norma A4.4 – Acceso a servicios higiénicos y locales de descanso en tierra

1. Los Estados miembros exigirán que, cuando existan servicios higiénicos y locales de descanso en su territorio, éstos puedan ser utilizados por toda la gente de mar, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas u origen social e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque en el que trabaje o esté empleada o contratada dicha gente de mar.
2. Los Estados miembros impulsarán el desarrollo de dichos servicios y locales en puertos apropiados del país y determinarán, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas, qué puertos deben considerarse apropiados.
3. Los Estados miembros alentarán el establecimiento de comisiones encargadas de examinar regularmente los servicios higiénicos y locales de descanso a fin de cerciorarse de que son apropiados, habida cuenta de la evolución de las necesidades de la gente de mar como consecuencia de los avances técnicos, operacionales o de otra índole que se registren en el sector del transporte marítimo.

TÍTULO 5. CUMPLIMIENTO Y EJECUCIÓN

Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

1. Los Estados miembros exigirán que los buques que enarbolan su pabellón cuenten a bordo con procedimientos para la tramitación justa, eficaz y rápida de las quejas de la gente de mar relativas a infracciones de las disposiciones del Convenio (incluidos los derechos de la gente de mar).
2. Los Estados miembros prohibirán y sancionarán toda forma de hostigamiento en contra de los marinos que hayan presentado una queja.
3. Las disposiciones de la presente regla no irán en detrimento alguno del derecho de la gente de mar a reclamar reparación a través de los medios jurídicos que estime apropiados.

Norma A5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

1. Sin perjuicio de que en las leyes o reglamentos nacionales o en los convenios colectivos pueda preverse un ámbito de aplicación más amplio, la gente de mar podrá recurrir a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo para presentar reclamaciones con respecto a cualquier asunto que supuestamente constituya una violación de las disposiciones del Convenio (incluidos los derechos de la gente de mar).
2. Los Estados miembros se asegurarán de que en sus leyes o reglamentos se establezcan procedimientos apropiados de tramitación de quejas a bordo que cumplan los requisitos de la regla 5.1.5. Se intentará que dichos procedimientos resuelvan las quejas en el nivel más bajo posible. No obstante, en todos los casos, la gente de mar tendrá derecho a presentar sus quejas directamente al capitán y, de ser necesario, a autoridades competentes ajenas.

3. El procedimiento de tramitación de quejas a bordo deberá incluir el derecho de los marinos a estar acompañados o representados durante el proceso de tramitación de la queja, así como la protección frente a todo posible hostigamiento por presentar quejas. Se entenderá por «hostigamiento», toda acción lesiva emprendida por cualquier persona contra un marino por haber presentado una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada.

4. Junto con la copia del acuerdo de empleo de la gente de mar, se facilitará a todos los marinos una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque, que incluirá la información de contacto de la autoridad competente en el Estado del pabellón y, cuando no coincida, en el país de residencia de la gente de mar, así como el nombre de una o varias personas embarcadas en el buque que puedan, a título confidencial, brindar asesoramiento imparcial a la gente de mar sobre sus quejas, y prestarles asistencia respecto de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque

DISPOSICIONES FINALES

A raíz de cualquier modificación de las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, y siempre que lo solicite una de las Partes en el presente Acuerdo, se procederá a la revisión de la aplicación del mismo.

Los interlocutores sociales celebran el presente Acuerdo a condición de que no entre en vigor hasta la fecha de entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la OIT, que tendrá lugar doce meses después de la fecha en que la Oficina Internacional del Trabajo haya registrado las ratificaciones de, al menos, treinta Miembros cuya cuota total de arqueo bruto mundial de buques represente el 33 %.

Los Estados miembros o los interlocutores sociales podrán mantener o introducir disposiciones más favorables para la gente de mar que las previstas en el presente Acuerdo.

El presente Acuerdo se celebra sin perjuicio de cualquier disposición comunitaria más estricta o específica vigente.

El presente Acuerdo no interferirá con ninguna ley, costumbre o acuerdo que contemple condiciones más favorables para la gente de mar afectada. Por ejemplo, los términos del presente Acuerdo se adoptan sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 89/391/CEE del Consejo, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo, la Directiva 92/29/CEE del Consejo, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques, o la Directiva 1999/63/CE del Consejo, relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar (que deberá ser modificada de conformidad con el anexo A del presente Acuerdo).

La aplicación del presente Acuerdo no será motivo válido para reducir el nivel general de protección de que goce la gente de mar en el ámbito por él cubierto.

FEDERACIÓN EUROPEA DE TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (FST)

ASOCIACIÓN DE ARMADORES DE LA COMUNIDAD EUROPEA (ECSA)

PRESIDENTE DEL COMITÉ DEL DIÁLOGO SECTORIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

BRUSELAS, 19 DE MAYO DE 2008

ANEXO A

ENMIENDAS AL ACUERDO SOBRE LA ORDENACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR SUSCRITO EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 1998

Los interlocutores sociales, en sus debates de cara a la conclusión del Acuerdo relativo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, procedieron también a la revisión del Acuerdo sobre la Ordenación del Tiempo de Trabajo de la Gente de Mar, suscrito el 30 de septiembre de 1998, a fin de verificar su coherencia con las disposiciones correspondientes del Convenio y ponerse de acuerdo en cuanto a las modificaciones necesarias.

De este modo, los interlocutores sociales acordaron introducir las siguientes enmiendas al Acuerdo sobre la Ordenación del Tiempo de Trabajo de la Gente de Mar:

1. Cláusula 1

Se añade un nuevo punto 3:

«3. Cuando, a los efectos del presente Acuerdo, haya dudas sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas, la cuestión será resuelta por la autoridad competente de cada Estado miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas. En este contexto, se tendrá en cuenta debidamente la Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales de la Conferencia General de la 94ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo.»

2. Cláusula 2, letra c)

Se sustituye la cláusula 2, letra c), por el texto siguiente:

«c) "gente de mar" o "marino", toda persona empleada, contratada o que trabaje, cualquiera que sea su cargo, a bordo de un buque al que se aplique el presente Acuerdo;»

3. Cláusula 2, letra d)

Se sustituye la cláusula 2, letra d), por el texto siguiente:

«d) "armador", el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que, a efectos de la explotación del buque, ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Acuerdo, independientemente de que cualquier otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en su nombre.»

4. Cláusula 6

Se sustituye la cláusula 6 por el texto siguiente:

«1. No podrán realizar trabajos nocturnos los marinos menores de dieciocho años. A efectos de la presente cláusula el término "nocturno" se entenderá de conformidad con la legislación y

la práctica nacionales. Comprenderá un período de al menos nueve horas, que empezará a contar, a más tardar, a partir de la medianoche, y no podrá terminar antes de las 5.00 a.m.

2. La autoridad competente podrá introducir una excepción al cumplimiento estricto de la restricción del trabajo nocturno cuando:

- a) la formación efectiva de la gente de mar afectada, impartida con arreglo a programas y calendarios establecidos, pudiera verse comprometida;
- b) la naturaleza específica de la tarea o un programa de formación reconocido requiera que la gente de mar a la que se aplique la excepción realice trabajos nocturnos y la autoridad, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas, determine que dicho trabajo no perjudicará a su salud ni a su bienestar.

3. Los marinos menores de dieciocho años no podrán ser empleados, contratados ni realizar trabajos cuando éstos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad. Se determinarán esos tipos de trabajos mediante leyes o reglamentos nacionales o por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas, de conformidad con las normas internacionales pertinentes.»

5. Cláusula 13

Se sustituye la cláusula 13, punto 1, párrafo primero, por lo siguiente:

«1. La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no posee un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus funciones.

2. Podrán permitirse excepciones sólo con arreglo al presente Acuerdo.

3. La autoridad competente deberá exigir a la gente de mar que, antes de prestar servicios a bordo de un buque, presente un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar las tareas que ha de realizar a bordo.

4. A fin de garantizar que los certificados médicos reflejen fielmente el estado de salud de la gente de mar habida cuenta de las tareas que ha de desempeñar, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar afectadas y teniendo debidamente en cuenta las directrices internacionales aplicables, prescribirá la naturaleza del examen médico y del certificado.

5. El presente Acuerdo se celebra sin perjuicio del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, modificado (Convenio de Formación). A los fines de la presente cláusula, puntos 1 y 2, la autoridad competente deberá aceptar todo certificado médico expedido con arreglo a los requisitos del Convenio de Formación. Asimismo, en el caso de la gente de mar no amparada por el Convenio de Formación, se aceptará todo certificado médico que, en sustancia, cumpla esos requisitos.

6. El certificado médico será expedido por un médico debidamente cualificado o, en el caso de un certificado que se refiera únicamente a la vista, por una persona cualificada reconocida por la autoridad competente para expedir dicho certificado. Los médicos deberán gozar de plena independencia profesional en el ejercicio de sus funciones por lo que se refiere a los procedimientos de examen médico.

7. La gente de mar a la que se haya denegado un certificado o a la que se haya impuesto una limitación respecto de su capacidad para trabajar, en particular en cuanto al horario, al campo de trabajo o a la esfera de actividad, deberá tener la oportunidad de someterse a un nuevo examen a cargo de otro médico o árbitro médico independiente.

8. En el certificado médico deberá constar, en particular, que:

- a) el oído y la vista del interesado son satisfactorios y, cuando se trate de una persona que vaya a ser empleada en servicios en los que la aptitud para el trabajo que debe efectuar pueda verse disminuida por una percepción defectuosa de los colores, que dicha percepción también es satisfactoria;
- b) el interesado no sufre ninguna afección que pueda agravarse con el servicio en el mar, que lo incapacite para realizar dicho servicio o que pueda constituir un peligro para la salud de otras personas a bordo.

9. A menos que se exija un período más corto debido a las tareas específicas que ha de desempeñar la gente de mar afectada o que así lo exija el Convenio de Formación:

- a) el certificado médico será válido durante un período máximo de dos años, a menos que el marino sea menor de dieciocho años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año;
- b) el certificado de percepción de los colores será válido durante un período máximo de seis años.

10. En casos urgentes, la autoridad competente podrá permitir que un marino trabaje sin un certificado médico válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde pueda obtenerlo de un médico cualificado, a condición de que:

- a) el permiso no exceda de tres meses;
- b) el marino afectado esté en posesión de un certificado médico vencido de fecha reciente.

11. Si el período de validez de un certificado expira durante una travesía, el certificado seguirá siendo válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el marino afectado pueda obtener un certificado médico de un médico cualificado, a condición de que la prolongación de la validez no exceda de tres meses.

12. Los certificados médicos de la gente de mar que trabaja a bordo de buques que realizan habitualmente viajes internacionales deberán ser expedidos al menos en inglés.»

Los párrafos siguientes de la cláusula 13, punto 1, y la cláusula 13, punto 2, se transformarán en puntos 13 a 15.

6. Cláusula 16

Se sustituye el párrafo primero por lo siguiente:

«Los marinos disfrutarán de un permiso anual remunerado. Dicho permiso se calculará sobre una base mínima de 2,5 días naturales por mes de empleo y el prorrateo correspondiente a los meses incompletos.»