



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 23.3.2012  
COM(2012) 134 final

2012/0065 (COD)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre las responsabilidades del Estado del pabellón en materia de control de la aplicación de la Directiva 2009/13/CE del Consejo por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

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

Los Estados miembros de la UE y la Comisión han apoyado la labor de la OIT en este tema desde el principio. La UE ve en el CTM una aportación valiosa al objetivo de establecer unas condiciones de competencia equitativas en el sector marítimo mundial fijando unas normas mínimas comunes para todos los pabellones y para la gente de mar. A este respecto, la UE ya ha adoptado la Decisión del Consejo 2007/431/CE de 7 de junio de 2007 por la que se autoriza a los Estados miembros a ratificar, en interés de la Comunidad Europea, el Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, de la Organización Internacional del Trabajo<sup>1</sup>. Algunos Estados miembros (España, Bulgaria, Luxemburgo, Dinamarca, Letonia y los Países Bajos) ya lo han ratificado, y otros están a punto de hacerlo. En cuanto al fondo, las legislaciones de los Estados miembros ofrecen por lo general un nivel de protección y de detalle superior al de las normas de la OIT. Como condición previa para mantener la coherencia entre las normas internacionales y las nacionales y para ratificar el Convenio, es necesario un profundo examen pormenorizado de las legislaciones nacionales.

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

La UE adoptó asimismo la Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE<sup>2</sup>. La Directiva 2009/13/CE constituye un excelente logro del diálogo social sectorial y la presente propuesta se propone asegurar que disponga de los medios adecuados para controlar su aplicación.

A este fin, está previsto, por una parte, obligar a los Estados miembros a aplicar la Directiva 2009/13/CE cuando ejercen la autoridad de Estado de pabellón.

---

<sup>1</sup> *DO L 161 de 22.6.2007, p.63.*

<sup>2</sup> *DO L 124 de 20.5.2009, p.30.*

En la situación actual, la legislación europea se ha ajustado a las normas internacionales fijadas por el CTM a través de la Directiva 2009/13/CE, que incorporó las disposiciones pertinentes del CTM que establecen los derechos para la gente de mar que figuran en los títulos 1, 2, 3 y 4 anteriormente mencionados.

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

La presente iniciativa forma parte de la política de la UE en el ámbito de las profesiones marítimas. De hecho, como estableció la Comisión en su Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018<sup>3</sup>, la UE tiene un interés genuino en destacar el atractivo de las profesiones del sector marítimo para los europeos mediante acciones en las que participen, en su caso, la Comisión, los Estados miembros y el propio sector. A este respecto es plenamente pertinente la aplicación del CTM, que mejora considerablemente las condiciones laborales y de vida a bordo de buques. La Comunicación subraya que el acuerdo entre los interlocutores sociales de la UE sobre la aplicación de los elementos clave de este Convenio demuestra el amplio apoyo del sector en este campo y que, por consiguiente, la actuación de la UE y de sus Estados miembros debe estar dirigida a:

- hacer que los Estados miembros ratifiquen rápidamente el CTM y que se adopte pronto la propuesta de la Comisión basada en el acuerdo de los interlocutores sociales para incorporar sus elementos clave en el Derecho de la UE;
- velar por la observancia efectiva de las nuevas normas mediante medidas adecuadas, incluidas las exigencias de control del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto<sup>4</sup>.

El Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible<sup>5</sup>» pone de relieve la importancia de una agenda social para el transporte marítimo, tanto para fomentar el empleo como para aumentar la seguridad; el documento de trabajo que lo acompaña prevé una propuesta para asegurar la observancia efectiva del CTM.

La presente propuesta va estrechamente asociada a la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto encaminada a asegurar unas condiciones de competencia iguales para todos en el sector mediante un control de la aplicación del CTM en todos los puertos de la Unión.

---

<sup>3</sup> COM(2009) 8

<sup>4</sup> Véase el punto 3 de la Comunicación.

<sup>5</sup> COM(2011) 144 final

## **1.1 Convenio sobre el Trabajo Marítimo**

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

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

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

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

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

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

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

## **1.2. Responsabilidades del Estado del pabellón según el CTM**

Mediante la adopción del CTM, la OIT ha desarrollado disposiciones innovadoras en relación con la certificación de las condiciones de trabajo a bordo de buques.

El CTM establece un estricto régimen de control de la aplicación, respaldado por un sistema de certificación en virtud del cual el Estado del pabellón (o una organización o entidad

reconocida que actúe en su nombre) examina los sistemas de aseguramiento de la conformidad del armador y verifica y certifica que existen y que se aplican. Los buques estarán obligados a llevar un *certificado de trabajo marítimo* y una *declaración de conformidad laboral marítima* a bordo librados por el Estado del pabellón que ejerza su jurisdicción sobre los buques y que certifique el resultado de las inspecciones. En virtud del CTM, este requisito concierne a los buques de arqueo bruto (AB) superior a 500 toneladas que efectúen viajes o cabotaje internacionales. No obstante, los Estados de pabellón de la UE deberán velar por que la legislación y las normativas nacionales de desarrollo de la Directiva 2009/13/CE se respeten en los buques de menor tamaño (arqueo bruto inferior a 500 toneladas) para los que no es obligatoria la certificación en virtud del CTM. Con objeto de evitar la imposición de una nueva capa reglamentaria a los Estados miembros, la nueva propuesta no ha integrado todo el sistema de certificación a la legislación de la UE, sino que lo ha mantenido en el Derecho internacional.

### **1.3. Legislación actual de la UE**

La UE ha establecido un marco jurídico para aumentar la seguridad marítima mediante la adopción de tres paquetes de seguridad marítima, el último con fecha del 2009. Algunas de las normativas de la UE sobre seguridad marítima y sobre seguridad y salud son pertinentes para la presente propuesta y se resumen brevemente a continuación.

#### *1.3.1 Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento<sup>6</sup>*

A nivel de la UE, la Directiva 2009/21/CE pretende asegurar que los Estados miembros cumplan de forma eficaz y coherente sus obligaciones de Estado del pabellón para aumentar la seguridad y prevenir la contaminación por parte de los buques que enarbolan su pabellón. La Directiva establece las condiciones de abanderamiento de los buques en los Estados miembros y la obligación por parte del Estado del pabellón de establecer un sistema de gestión de la calidad y una evaluación interna de conformidad con las normas internacionales. A este fin son de aplicación las normas de la OMI, en particular el plan de auditoría obligatorio de las administraciones marítimas nacionales y el Código del Estado de Abanderamiento de la OMI.

No obstante, la Directiva 2009/21/CE no contiene una lista de obligaciones que debe cumplir el Estado del pabellón, sino que se remite a los procedimientos de la OMI. Por consiguiente, los deberes específicos del Estado del pabellón responsable de la observancia de la Directiva 2009/13/CE deben incorporarse al Derecho de la UE. Dado que los objetivos de la propuesta actual son por naturaleza independientes y diferentes de los de la Directiva 2009/21/CE, parece más coherente optar por una propuesta autónoma que por una modificación de la Directiva mencionada.

#### *1.3.2 Directiva 2009/13/CE*

A raíz del acuerdo entre los interlocutores sociales de la UE, la Directiva 2009/13/CE incorpora determinadas normas del CTM al Derecho de la Unión. En particular, su anexo ha incorporado los elementos pertinentes de los títulos 1, 2, 3 y 4 del CTM sobre los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques (edad mínima, certificado médico, formación y

---

<sup>6</sup> *DO L 131 de 28.5.2009, p. 132.*

calificaciones), las condiciones de empleo (acuerdos de empleo de la gente de mar, repatriación, indemnización en caso de pérdida del buque o de naufragio, niveles de dotación, progresión profesional y desarrollo de las aptitudes y oportunidades de empleo de la gente de mar), las disposiciones sobre alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda, las disposiciones sobre protección de la salud, atención médica, y bienestar, incluida la responsabilidad del armador y el acceso a instalaciones de bienestar en tierra, y por último las disposiciones sobre procedimientos de tramitación de quejas a bordo.

Salvo que se disponga expresamente otra cosa, la Directiva 2009/13/CE se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos. La presente Directiva no se aplica a los buques de guerra y las unidades navales auxiliares.

## **2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS**

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

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

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

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

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

El Grupo Operativo de Empleo y Competitividad Marítima, órgano independiente creado por el Vicepresidente Siim Kallas en julio de 2010, que en junio de 2011 finalizó sus actividades y elaboró un informe<sup>7</sup> con recomendaciones políticas sobre el fomento de la profesión marítima en Europa, ha recomendado la aplicación del CTM.

---

<sup>7</sup> Publicado el 20 de julio de 2011: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>

### **3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA**

#### **3.1 Contenido de la propuesta**

##### *3.1.1 Responsabilidades del Estado del pabellón*

El pabellón nacional constituye la principal fuente de responsabilidad del Estado respecto de un buque. El Estado del pabellón está obligado a asegurar que sus buques cumplen las normas aceptadas por los Estados de abanderamiento en virtud del derecho y los convenios internacionales, en particular en lo que se refiere a las normas mínimas internacionales. Esto significa que los buques de un Estado de abanderamiento tienen que manejarse y mantenerse de forma tal que se minimice el riesgo para los marinos, el medio ambiente marino y la carga. El artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR 1982) establece los deberes fundamentales del Estado del pabellón, y su párrafo 5 obliga a los Estados de abanderamiento a hacer lo necesario para asegurar la observancia de los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados.

El Estado del pabellón ejerce de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre sus buques y tripulaciones en alta mar y controla la aplicación de los reglamentos en los buques registrados bajo su pabellón, incluidos los relativos a la inspección, la certificación y la expedición de los documentos sobre seguridad y prevención de la contaminación.

En términos concretos, antes de permitir a un buque enarbolar su pabellón, los Estados miembros comprobarán que el buque cumple las normas y reglamentaciones en los ámbitos de sus responsabilidades.

La presente propuesta relativa a las responsabilidades del Estado del pabellón se limita a incorporar algunas partes del título 5 del CTM en relación con este aspecto. Como ya se ha dicho anteriormente, la presente propuesta complementa, pero no modifica la Directiva 2009/21/CE sobre el Estado de abanderamiento. La propuesta establece disposiciones sobre el cumplimiento y el control de la aplicación de la Directiva 2009/13/CE por parte del Estado del pabellón.

No obstante, las disposiciones del CTM obligan a los buques a llevar un certificado de trabajo marítimo y una declaración de conformidad laboral marítima respecto de los 14 asuntos abarcados por el CTM (edad mínima de la gente de mar, certificado médico de la gente de mar, calificaciones de la gente de mar, acuerdos de empleo de la gente de mar, utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado, horas de trabajo y de descanso, niveles de dotación del buque, alojamiento, servicios de esparcimiento a bordo, alimentación y servicio de fonda, salud y seguridad y prevención de accidentes, atención médica a bordo, procedimientos de tramitación de quejas a bordo, pago de los salarios) que no pudieron incorporarse en su totalidad al Derecho de la UE por razones relacionadas con las competencias de la UE y de oportunidad política.

Así pues, la Directiva 2009/13 no abarca la gama completa de asuntos cubiertos por el CTM. Por consiguiente, las obligaciones de los Estados de abanderamiento de la UE se limitan a controlar la aplicación de las disposiciones de la Directiva 2009/13/CE.

### 3.1.2 *Contenido detallado de la propuesta*

La Directiva 2009/21/CE persigue asegurar que el pabellón de todos los Estados miembros de la UE de muestras de un nivel adecuado y no figure en ninguna lista negra e incorporar el plan de auditoría del Estado del pabellón de la Organización Marítima Internacional (OMI) al Derecho de la UE, así como introducir la certificación de la calidad de las autoridades marítimas nacionales, mientras que la presente propuesta persigue otros objetivos. La presente propuesta no remite a ningún procedimiento de la OMI, sino que sienta principios de vigilancia de la aplicación de la Directiva 2009/13/CE incorporando algunas de las normas del Convenio sobre el trabajo marítimo. En aras de la claridad, es preferible disponer de un texto independiente.

El artículo 1 describe el objeto de la propuesta, que consiste en asegurar que los Estados de abanderamiento de la UE cumplan sus responsabilidades en materia de aplicación y observancia de la Directiva 2009/13/CE.

El artículo 2 hace referencia a las definiciones de buque y armador que figuran en el CTM y que emplea la Directiva 2009/13/CE para evitar cualquier discrepancia entre las normas y las medidas de ejecución.

El artículo 3 impone la obligación por parte del Estado del pabellón de establecer mecanismos de inspección y de asegurar la conformidad de sus buques con la Directiva 2009/13/CE.

El artículo 4 se refiere a las calificaciones profesionales y a la independencia del personal encargado de verificar que los asuntos cubiertos por la Directiva 2009/13/CE se apliquen correctamente a bordo de los buques que enarbolan pabellón de los Estados miembros interesados.

El artículo 5 trata de las quejas a bordo de buques que enarbolan pabellón de la UE y sienta los principios y el procedimiento que debe seguir el personal competente del Estado del pabellón.

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

A raíz de las Declaraciones políticas conjuntas (DO 2011/C 369/02; DO 2011/C 369/03)<sup>8</sup>, actualmente la Comisión considera la necesidad de documentos explicativos según cada caso. En virtud del criterio de proporcionalidad, no se han considerado justificados documentos explicativos para la presente propuesta, que no modifica ningún otro acto legislativo vigente, porque es conveniente evitar una posible carga administrativa adicional y porque la propuesta está bien delimitada y no afecta ámbitos fuertemente regulados a nivel nacional. Así pues, en la presente propuesta no figura el considerando relativo a los documentos explicativos.

## 3.2 **Base jurídica**

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

---

<sup>8</sup> COM(2007) 502.

### **3.3 Principio de subsidiariedad**

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

### **3.4 Principio de proporcionalidad**

Las medidas del Estado del pabellón constituyen el principal medio de control de la aplicación en el sector del transporte marítimo. La presente propuesta persigue reforzar la función del Estado del pabellón en el control de la aplicación efectiva de la Directiva 2009/13/CE de forma coherente y evitar que los Estados miembros actúen por su cuenta en detrimento de la coherencia y, posiblemente, infringiendo el Derecho internacional o el de la Unión.

### **3.5 Instrumentos elegidos**

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

### **3.6 Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor en la fecha de entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, similar a la Directiva 2009/13/CE.

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre las responsabilidades del Estado del pabellón en materia de control de la aplicación de la Directiva 2009/13/CE del Consejo por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>9</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>10</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La actuación de la Unión en el ámbito del transporte marítimo aspira, entre otros objetivos, a mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, incrementar la seguridad marítima y prevenir la contaminación provocada por los accidentes marítimos.
- (2) La Unión es consciente del hecho de que la mayoría de los accidentes en el mar son causados directamente por factores humanos, especialmente la fatiga.
- (3) Uno de los principales objetivos de la política de seguridad marítima de la Unión es erradicar los buques deficientes.

---

<sup>9</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

<sup>10</sup> DO C [...] de [...], p. [...].

- (4) El 23 de febrero de 2006, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) adoptó el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (el Convenio), con el objetivo de crear un instrumento único y coherente que recogiera, en la medida de lo posible, todas las normas actualizadas de los convenios y recomendaciones internacionales vigentes sobre el trabajo marítimo, así como los principios fundamentales de otros convenios internacionales sobre el trabajo.
- (5) La Decisión 2007/431/CE del Consejo, de 7 de junio de 2007<sup>11</sup>, ha autorizado a los Estados miembros a ratificar el Convenio. Se insta a los Estados miembros a ratificarlo cuanto antes.
- (6) El Convenio establece normas de trabajo marítimo para todos los marinos, independientemente de su nacionalidad o del pabellón del buque.
- (7) La Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009<sup>12</sup>, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE (el Acuerdo).
- (8) La Directiva 2009/13/CE fue adoptada sobre la base del artículo 155 del Tratado.
- (9) Puesto que los acuerdos celebrados en virtud del artículo 155 del Tratado que deben aplicarse a través de decisiones del Consejo solamente pueden abarcar los ámbitos definidos por el artículo 153 del Tratado, determinadas disposiciones del Convenio relativas a las responsabilidades del Estado del pabellón en materia de control de la aplicación del Convenio no podían formar parte del acuerdo social aplicado mediante la Directiva 2009/13/CE. Esas disposiciones deben integrarse en el Derecho de la Unión en virtud de la presente Directiva.
- (10) A pesar de que las responsabilidades del Estado del pabellón se rigen por la Directiva 2009/21/CE, que incorpora el plan de auditoría del Estado del pabellón de la OMI al Derecho de la Unión y que introduce la certificación de la calidad de las autoridades marítimas nacionales, se considera que una directiva independiente sobre las normas laborales marítimas es más apropiada y refleja con mayor claridad los diferentes objetivos y procedimientos.
- (11) La Directiva 2009/13/CE se aplica a la gente de mar a bordo de buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro. Por consiguiente, los Estados miembros deben vigilar el cumplimiento de todas las disposiciones de esa Directiva por parte de los buques que enarbolan su pabellón.
- (12) Para controlar la aplicación efectiva de la Directiva 2009/13/CE, es necesario que los Estados miembros verifiquen a través de inspecciones, seguimiento, y otras medidas de control, que los buques cumplen los requisitos de la Directiva 2009/13/CE.
- (13) Dado que los objetivos de la acción pretendida no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión o los

---

<sup>11</sup> DO L 161 de 22.6.2007, p. 63.

<sup>12</sup> DO L 124 de 20.5.2009, p. 30.

efectos de esta, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, la Unión puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

- (14) Puesto que la presente Directiva aplica la Directiva 2009/13/CE, debe entrar en vigor en la misma fecha que ésta.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

### *Artículo 1*

#### *Objeto*

La presente Directiva establece normas para asegurar que los Estados miembros cumplan efectivamente sus obligaciones como Estado de abanderamiento respecto de la supervisión del cumplimiento de la Directiva 2009/13/CE por parte de los buques que enarbolan su pabellón. La presente Directiva se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>13</sup>.

### *Artículo 2*

#### *Definiciones*

A efectos de la presente Directiva, se aplicarán las siguientes definiciones:

- a) el término "buque" designa a toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de, o en las inmediaciones de, aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias;
- b) el término "armador" designa al propietario de un buque o a 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 o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del anexo de la Directiva 2009/13/CE, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador.

---

<sup>13</sup> DO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

### *Artículo 3*

#### *Supervisión del cumplimiento*

Los Estados miembros garantizarán el establecimiento de los controles y mecanismos de supervisión apropiados y la realización de inspecciones efectivas y adecuadas para asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en los buques que enarbolan su pabellón cumplan, y continúen cumpliendo, los requisitos de la Directiva 2009/13/CE.

### *Artículo 4*

#### *Personal encargado de la supervisión del cumplimiento*

Los Estados miembros se asegurarán de que el personal encargado de verificar la correcta aplicación de la Directiva 2009/13/CE tenga la formación, la competencia, el mandato, las atribuciones, la posición y la independencia necesarias o deseables para llevar a cabo esa verificación y garantizar el cumplimiento de la mencionada Directiva.

### *Artículo 5*

#### *Reclamaciones*

1. Si un Estado miembro recibe una reclamación que no considera manifiestamente infundada u obtiene pruebas de que un buque que enarbola su pabellón no es conforme a los requisitos de la Directiva 2009/13/CE, o de que sus medidas de aplicación adolecen de deficiencias graves, ese Estado miembro tomará las medidas necesarias para investigar el asunto y asegurarse de que se emprendan las actuaciones necesarias para subsanar cualquier deficiencia detectada.
2. El personal encargado de tramitar las reclamaciones considerará confidencial la fuente de cualquier agravio o queja que denuncie un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar o una infracción de la legislación y la normativa y se abstendrá de dar cualquier indicio al armador, a su representante, o al operador del buque de que se llevó a cabo una inspección como consecuencia de dicho agravio o queja.

### *Artículo 6*

#### *Incorporación al Derecho nacional*

3. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar 12 meses después de su entrada en vigor. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

4. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.
5. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho nacional que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### *Artículo 7*

#### *Entrada en vigor*

La presente Directiva entrará en vigor en la fecha de entrada en vigor de la Directiva 2009/13/CE.

#### *Artículo 8*

#### **Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*