

# DIRECTIVAS

## DIRECTIVA (UE) 2018/131 DEL CONSEJO

de 23 de enero de 2018

**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) para modificar la Directiva 2009/13/CE de conformidad con las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, aprobadas el 11 de junio de 2014 por la Conferencia Internacional del Trabajo**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 155, apartado 2, en relación con su artículo 153, apartado 1, letras a), b) y c),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 155, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, los empresarios y los trabajadores («interlocutores sociales») pueden pedir conjuntamente que los acuerdos que celebren a nivel de la Unión se apliquen sobre la base de una decisión del Consejo, a propuesta de la Comisión.
- (2) La Directiva 2009/13/CE del Consejo <sup>(1)</sup> aplicó el Acuerdo celebrado el 19 de mayo de 2008 entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) para incorporar las disposiciones obligatorias del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 (CTM) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) al Derecho de la Unión, a fin de actualizar la legislación de la Unión en vigor con las normas del CTM que eran más favorables para la gente de mar. Su objetivo era mejorar las condiciones de trabajo de la gente de mar, en particular en lo relacionado con los acuerdos de empleo, el tiempo de trabajo, la repatriación, la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes, el alojamiento y las instalaciones de ocio, la alimentación y el servicio de restauración, la protección de la seguridad y la salud, la atención médica y los procedimientos de tramitación de quejas.
- (3) Tras las reuniones internacionales de expertos, la OIT puso en marcha un proceso de modificación del CMT para abordar las preocupaciones relativas, por una parte, al abandono de la gente de mar y las garantías financieras, y, por otra, a las reclamaciones relacionadas con la muerte o la discapacidad prolongada de la gente de mar, por otra. El Comité Tripartito Especial establecido en virtud del CTM adoptó dos enmiendas relacionadas con esos asuntos en su reunión celebrada del 7 al 11 de abril de 2014. Parte de las normas objeto de enmienda entraban dentro de las competencias de la Unión y afectaban a cuestiones sobre las que esta había adoptado normas, en particular en los ámbitos de la política social y del transporte. Por ello, el 26 de mayo de 2014, el Consejo adoptó la Decisión 2014/346/UE <sup>(2)</sup> sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 103.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT). La posición de la Unión era apoyar la aprobación de las enmiendas al Código del CTM («enmiendas de 2014 al CTM»).
- (4) En su 103.ª reunión, celebrada en Ginebra el 11 de junio de 2014, la CIT aprobó las enmiendas de 2014 al CTM, que entraron en vigor el 18 de enero de 2017. Las enmiendas se refieren al establecimiento de un sistema de garantía financiera eficaz que proteja los derechos de la gente de mar en caso de abandono y que garantice una indemnización en caso de reclamaciones contractuales por muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales. Asimismo, mejoran y optimizan el sistema actual de protección de la gente de mar, incluida la obligación de los buques de llevar

<sup>(1)</sup> 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 (DO L 124 de 20.5.2009, p. 30).

<sup>(2)</sup> Decisión 2014/346/UE del Consejo, de 26 de mayo de 2014, sobre la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la 103.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en relación con las enmiendas al Código del Convenio sobre el trabajo marítimo (DO L 172 de 12.6.2014, p. 28).

a bordo las pruebas documentales del sistema de garantía financiera y de ampliar el sistema para cubrir dos nuevas situaciones de abandono. Dichas situaciones se refieren a casos en los que se abandonó al marino sin la manutención y el apoyo necesarios o a casos en los que el armador rompió unilateralmente sus lazos con el marino, en particular dejando de pagarle el salario contractual durante un período de al menos dos meses.

- (5) El 5 de diciembre de 2016, los interlocutores sociales del sector del transporte marítimo —la ECSA y la ETF— llegaron a un acuerdo («Acuerdo de los interlocutores sociales») para modificar la Directiva 2009/13/CE y adaptarla a las enmiendas de 2014 al CTM. El 12 de diciembre de 2016 solicitaron a la Comisión que presentara, con arreglo al artículo 155, apartado 2, del TFUE, una propuesta de Directiva del Consejo con el fin de aplicar dicho Acuerdo.
- (6) El Acuerdo de los interlocutores sociales reproduce el contenido de las disposiciones obligatorias de las enmiendas de 2014 al CTM. La primera enmienda, sobre el sistema de garantía financiera en caso de abandono de la gente de mar, afecta tanto a la salud y la seguridad como a las condiciones de trabajo y, por lo tanto, está cubierta por el artículo 153, apartado 1, letras a) y b), del TFUE. La segunda enmienda, relativa a los requisitos para asegurar que el sistema de garantía financiera proporcione una indemnización en el caso de reclamaciones contractuales por muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, está cubierta por el artículo 153, apartado 1, letra c), del TFUE sobre la seguridad social y la protección social de los trabajadores. El Acuerdo de los interlocutores sociales se refiere por consiguiente a cuestiones reguladas por el artículo 153 del TFUE y puede aplicarse mediante una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión, de conformidad con el artículo 155, apartado 2, del TFUE. A los fines del artículo 288 del TFUE, el instrumento adecuado para aplicar el Acuerdo de los interlocutores sociales es una directiva.
- (7) De conformidad con su Comunicación «Adaptación y fomento del diálogo social a escala comunitaria», de 20 de mayo de 1998, la Comisión ha evaluado el grado de representatividad de las partes signatarias y la legalidad de cada cláusula del Acuerdo de los interlocutores sociales.
- (8) El Acuerdo de los interlocutores sociales modifica el Acuerdo celebrado el 19 de mayo de 2008 entre la ECSA y la ETF relativo al CTM, anexo a la Directiva 2009/13/CE, e incorpora en dicha Directiva las enmiendas de 2014 al CTM a fin de mejorar las condiciones de trabajo, la salud y seguridad y la protección social de la gente de mar a bordo de buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro.
- (9) Al modificar la Directiva 2009/13/CE, el Acuerdo de los interlocutores sociales incluirá las disposiciones obligatorias de las enmiendas de 2014 al CTM en el ámbito de aplicación de la Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, así como del sistema de supervisión y control del Derecho de la Unión, incluida la competencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Esto puede que dé lugar a un mayor grado de cumplimiento por parte de los Estados miembros y los armadores.
- (10) Sin perjuicio de las disposiciones del Acuerdo de los interlocutores sociales relativas al seguimiento y la revisión por parte de los interlocutores sociales a nivel de la Unión, la Comisión supervisará la aplicación de la presente Directiva y del Acuerdo de los interlocutores sociales.
- (11) Los Estados miembros tienen la posibilidad de confiar a los interlocutores sociales la aplicación de la presente Directiva, si estos así lo piden de manera conjunta y siempre que los Estados miembros adopten todas las medidas necesarias para asegurarse de que pueden garantizar en todo momento los resultados pretendidos al amparo de esta.
- (12) De conformidad con el artículo 155, apartado 2, del TFUE, la Comisión ha informado al Parlamento Europeo mediante la transmisión del texto de su propuesta de la presente Directiva.
- (13) La presente Directiva respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, y en particular en su artículo 31.
- (14) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, mejorar las condiciones de trabajo, la salud y seguridad y la protección social de los trabajadores del sector del transporte marítimo, que es un sector transfronterizo que opera bajo los pabellones de diferentes Estados miembros, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

<sup>(1)</sup> Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006 (DO L 329 de 10.12.2013, p. 1).

(15) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2009/13/CE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### *Artículo 1*

La presente Directiva aplica el Acuerdo celebrado el 5 de diciembre de 2016 entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) a fin de modificar la Directiva 2009/13/CE de conformidad con las enmiendas de 2014 al CTM.

#### *Artículo 2*

En consonancia con el Acuerdo de los interlocutores sociales, el Acuerdo celebrado por la ECSA y la ETF relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, establecido en el anexo de la Directiva 2009/13/CE, queda modificado de conformidad con el anexo de la presente Directiva.

#### *Artículo 3*

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 16 de febrero de 2020. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas 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.

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

3. Los Estados miembros podrán confiar a los interlocutores sociales la aplicación de la presente Directiva, si estos lo piden de manera conjunta y siempre que los Estados miembros adopten todas las medidas necesarias para asegurarse de que pueden garantizar en todo momento los resultados pretendidos al amparo de esta.

#### *Artículo 4*

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

#### *Artículo 5*

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 23 de enero de 2018.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

V. GORANOV

## ANEXO

En el anexo de la Directiva 2009/13/CE, el Acuerdo celebrado por la ECSA y la ETF relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 se modifica como sigue:

- 1) En el título «Norma A2.5 – Repatriación», «A2.5» se sustituye por «A2.5.1».
- 2) Se inserta la norma siguiente:

«Norma A2.5.2 – Garantía financiera

1. En aplicación de la regla 2.5, párrafo 2, la presente norma establece requisitos para garantizar la constitución de un sistema de garantía financiera rápido y eficaz para asistir a la gente de mar en caso de abandono.
2. A los efectos de la presente norma, se considerará que un marino ha sido abandonado cuando, en violación de los requisitos del presente Acuerdo o de las condiciones del acuerdo de empleo de la gente de mar, el armador:
  - a) no sufrague el coste de la repatriación de la gente de mar;
  - b) haya dejado a la gente de mar sin la manutención y el apoyo necesarios, o
  - c) de algún modo haya roto unilateralmente sus vínculos con la gente de mar, lo que incluye no haber pagado los salarios contractuales como mínimo durante un período de dos meses.
3. Todo Estado miembro velará por que exista, para los buques que enarbolan su pabellón, un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos estipulados en la presente norma. El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo nacional u otro régimen similar. El Estado miembro determinará la forma del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.
4. El sistema de garantía financiera deberá proporcionar acceso directo, cobertura suficiente y asistencia financiera rápida, de conformidad con la presente norma, a toda la gente de mar abandonada a bordo de un buque que enarbole el pabellón del Estado miembro.
5. A los efectos del párrafo 2, letra b), de la presente norma, la manutención y el apoyo necesarios para la gente de mar incluirá alimentación adecuada, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque y la atención médica necesaria.
6. Todo Estado miembro exigirá que los buques que enarbolan su pabellón y que estén obligados a llevar un certificado de trabajo marítimo con arreglo al Derecho nacional, o los que así lo hagan a petición del armador, lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera expedida por el proveedor de dicha garantía. Se expondrá una copia de dichos documentos en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar. Cuando existan más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberán llevarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.
7. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés y contener la siguiente información:
  - a) el nombre del buque;
  - b) el puerto de matrícula del buque;
  - c) el distintivo de llamada del buque;
  - d) el número OMI del buque;
  - e) el nombre y la dirección del proveedor o de los proveedores de la garantía financiera;
  - f) datos de contacto de las personas o la entidad responsables de tramitar las solicitudes de compensación de la gente de mar;
  - g) el nombre del armador;
  - h) el período de validez de la garantía financiera, y
  - i) un certificado del proveedor de la garantía financiera que acredite que la garantía financiera cumple los requisitos de la presente norma A2.5.2.
8. La asistencia prevista por el sistema de garantía financiera se deberá prestarse sin demora, a solicitud de la gente de mar o de su representante designado, y estar acompañada de la documentación necesaria que justifique el derecho a la prestación de conformidad con el párrafo 2 de la presente norma.

9. Habida cuenta de la regla 2.5, la asistencia proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir lo siguiente:
    - a) los salarios y otras prestaciones pendientes que el armador ha de pagar a la gente de mar en virtud del acuerdo de empleo, del convenio colectivo pertinente o de la legislación nacional del Estado del pabellón; la suma adeudada no deberá ser superior a cuatro meses de salarios pendientes y a cuatro meses en el caso de las demás prestaciones pendientes;
    - b) todos los gastos en que haya incurrido razonablemente la gente de mar, incluidos los gastos de repatriación a que se refiere el párrafo 10 de la presente norma, y
    - c) las necesidades esenciales de la gente de mar, entre las que se incluyen: alimentación adecuada, ropa, de ser necesario, alojamiento, abastecimiento de agua potable, el combustible imprescindible para la supervivencia a bordo del buque, la atención médica necesaria y cualquier otro coste o carga razonable que se derive del acto o la omisión constitutivos del abandono hasta la llegada de la gente de mar a su hogar.
  10. Los gastos de repatriación comprenderán el viaje realizado por medios apropiados y expeditos, normalmente por transporte aéreo, e incluir el suministro de alimentos y alojamiento a la gente de mar desde el momento en que deje el buque hasta la llegada a su hogar, la atención médica necesaria, el viaje y el transporte de los efectos personales, así como cualquier otro coste o carga razonable derivados del abandono.
  11. La garantía financiera no deberá finalizar antes del final de su período de validez, a menos que el proveedor lo haya notificado como mínimo con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.
  12. Si el proveedor del seguro u otro mecanismo de garantía financiera ha efectuado algún pago a un marino de conformidad con la presente norma, dicho proveedor adquirirá, de conformidad con la legislación aplicable, por subrogación, cesión o por otros medios, por un importe equivalente como máximo a la suma pagada, los derechos de que hubiera gozado la gente de mar.
  13. Ninguna disposición de la presente norma deberá menoscabar el derecho de recurso del asegurador o el proveedor de la garantía financiera contra terceros.
  14. Las disposiciones de la presente norma no tienen por objeto ser exclusivas ni menoscabar cualquier otro derecho, reclamación o medida de reparación para compensar a la gente de mar que haya sido abandonada. Las leyes y reglamentos nacionales podrán disponer que todo importe pagadero en virtud de la presente norma sea deducido de los importes recibidos de otras fuentes y derivados de cualquier derecho, reclamación o medida de reparación que pueda dar lugar a una compensación en virtud de la presente norma.»
- 3) La «Norma A4.2 – Responsabilidad del armador» se modifica como sigue:
- a) en el título, «A4.2» se sustituye por «A4.2.1»;
  - b) se añaden los párrafos siguientes:
    - «8. Las leyes y reglamentos nacionales deberán prever que el sistema de garantía financiera destinado a asegurar que el pago de la indemnización prevista en el párrafo 1, letra b), de la presente norma resultante de reclamaciones contractuales, definidas en la norma A4.2.2 cumpla con los siguientes requisitos mínimos:
      - a) la indemnización contractual, cuando está prevista en el acuerdo de empleo de la gente de mar y sin perjuicio de lo dispuesto en la letra c) del presente párrafo, se deberá pagar en su totalidad y sin demora;
      - b) no deberán ejercerse presiones para la aceptación de un pago inferior al importe contractual;
      - c) cuando las características de la discapacidad prolongada de un marino dificulten evaluar la indemnización total a la que puede tener derecho, se deberán efectuar un pago o varios pagos provisionales para evitar que se encuentre en una situación de precariedad indebida;
      - d) de conformidad con la regla 4.2, párrafo 2, la gente de mar deberá recibir el pago sin perjuicio de otros derechos legales, pero el armador podrá deducir dicho pago de cualquier otra indemnización resultante de cualquier otra reclamación presentada por la gente de mar contra el armador y relacionada con mismo incidente, y
      - e) toda reclamación contractual de indemnización podrá presentarla directamente la gente de mar interesada, o su pariente más cercano, un representante de la gente de mar o un beneficiario designado.

9. Las leyes y reglamentos nacionales velarán por que se notifique con antelación a la gente de mar que se va a anular o rescindir la garantía financiera del armador.
  10. Las leyes y reglamentos nacionales velarán por que el proveedor de la garantía financiera notifique a la autoridad competente del Estado del pabellón que se ha anulado o rescindido la garantía financiera de un armador.
  11. Todo Estado miembro exigirá que los buques que enarboles su pabellón lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de garantía financiera expedido por el proveedor de dicha garantía. Se expondrá una copia de dichos documentos en un lugar bien visible y accesible a la gente de mar. Cuando exista más de un proveedor de garantía financiera que proporcione cobertura, deberá conservarse a bordo el documento expedido por cada proveedor.
  12. La garantía financiera no deberá finalizar antes del final de su período de validez a menos que el proveedor lo haya notificado como mínimo con 30 días de antelación a la autoridad competente del Estado del pabellón.
  13. La garantía financiera deberá prever el pago de todas las reclamaciones contractuales cubiertas por ella que se presenten durante el período de validez del documento.
  14. El certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera deberán estar redactados en inglés o ir acompañados de una traducción al inglés, y contener la siguiente información:
    - a) el nombre del buque;
    - b) el puerto de matrícula del buque;
    - c) el distintivo de llamada del buque;
    - d) el número OMI del buque;
    - e) el nombre y la dirección del proveedor o los proveedores de la garantía financiera;
    - f) datos de contacto de las personas o la entidad responsables de tramitar las reclamaciones contractuales de la gente de mar;
    - g) el nombre del armador;
    - h) el período de validez de la garantía financiera, y
    - i) un certificado del proveedor de la garantía financiera que acredite que esta garantía financiera los requisitos de la norma A4.2.1.».
- 4) Se inserta la norma siguiente:

«Norma A4.2.2 – Tramitación de las reclamaciones contractuales

1. A los efectos de la norma A4.2.1, párrafo 8, y de la presente norma, se entenderá por “reclamación contractual” toda reclamación relativa a los casos de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales, de conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el acuerdo de empleo o un convenio colectivo de la gente de mar.
  2. El sistema de garantía financiera previsto en la norma A4.2.1, párrafo 1, letra b), podrá consistir en un régimen de seguridad social, un seguro o un fondo u otro régimen similar. Estado miembro determinará la forma del sistema, previa consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas.
  3. Las leyes y reglamentos nacionales velarán por que existan disposiciones eficaces para la recepción, tramitación y resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con las indemnizaciones previstas en la norma A4.2.1, párrafo 8, a través de procedimientos rápidos y equitativos.».
-