



Bruselas, 7 de diciembre de 2017  
(OR. en)

14796/17

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2017/0181 (NLE)**

---

---

**SOC 749  
EMPL 569  
MAR 232  
TRANS 547**

## RESULTADO DE LOS TRABAJOS

---

De: Secretaría General del Consejo

Fecha: 7 de diciembre de 2017

A: Delegaciones

---

N.º doc. prec.: 14150/1/17 REV 1

N.º doc. Ción.: 11579/17 - COM(2017) 406 final

---

Asunto: Propuesta de DIRECTIVA 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) para modificar la Directiva 2009/13/CE del Consejo de conformidad con las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo el 11 de junio de 2014  
- Acuerdo político

---

Adjunto se remite a las delegaciones el texto de un acuerdo político sobre la Directiva de referencia, aprobado por el Consejo de Empleo, Política Social, Sanidad y Consumidores en su sesión n.º 3583 celebrada el 7 de diciembre de 2017.

**DIRECTIVA (UE) 2017/... DEL CONSEJO**

**de**

**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 por la Conferencia Internacional del Trabajo el 11 de junio de 2014**

(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) Los empresarios y los trabajadores («los interlocutores sociales») pueden, de conformidad con el artículo 155, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, 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 (CTM) de 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) al Derecho de la Unión, a fin de actualizar la legislación europea 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 Convenio para abordar las preocupaciones relativas al abandono de la gente de mar y la seguridad financiera, por una parte, y 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 estos asuntos en su reunión celebrada del 7 al 11 de abril de 2014. Parte de las normas previstas en las enmiendas 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 consiguiente, 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 Europea en la 103.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT). La posición era de apoyo a la aprobación de las enmiendas al Código del CTM.

---

<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).

- (4) En su 103.<sup>a</sup> reunión, celebrada en Ginebra el 11 de junio de 2014, la CIT aprobó las enmiendas, 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 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 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 el marino ha sido abandonado sin la manutención y la ayuda necesarias o a casos en los que el armador ha roto 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 («el Acuerdo de los interlocutores sociales») para modificar la Directiva 2009/13/CE y adaptarla a las enmiendas de 2014 al CTM de 2006. 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), sobre la seguridad social y la protección social de los trabajadores. Por lo tanto, el Acuerdo se refiere 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. A los fines del artículo 288 del Tratado, el instrumento adecuado para aplicar el Acuerdo 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.
- (8) El Acuerdo de los interlocutores sociales de 5 de diciembre de 2016 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 del Consejo, e incorpora en dicha Directiva las enmiendas al CTM realizadas por la OIT en 2014 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 de 5 de diciembre de 2016 insertará las disposiciones obligatorias de las enmiendas al CTM realizadas por la OIT en 2014 en el ámbito de aplicación de la Directiva 2013/54/UE sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón, así como del sistema de supervisión y control del Derecho de la Unión —y, en particular, del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que se suma al sistema de supervisión del CTM—. Esto debería conducir a un mayor grado de cumplimiento por parte de los Estados miembros y los armadores.
- (10) Sin perjuicio de las disposiciones del Acuerdo relativas al seguimiento y la revisión por parte de los interlocutores sociales a nivel de la Unión, la Comisión Europea supervisará la aplicación de la presente Directiva y del Acuerdo de los interlocutores sociales.
- (11) Los Estados miembros pueden confiar a los interlocutores sociales la aplicación de la presente Directiva, si estos así lo solicitan 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 Directiva que contiene el Acuerdo de los interlocutores sociales.
- (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.
- (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) («Acuerdo de los interlocutores sociales»), modificando la Directiva 2009/13/CE del Consejo de conformidad con las enmiendas de 2014 al CTM de 2006, aprobadas por la CIT el 11 de junio de 2014.

#### *Artículo 2*

En consonancia con el Acuerdo de los interlocutores sociales para modificar la Directiva 2009/13/CE del Consejo de conformidad con las enmiendas de 2014 al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, aprobadas por la CIT en su 103.<sup>a</sup> reunión, celebrada en Ginebra el 11 de junio de 2014, el anexo de la Directiva 2009/13/CE del Consejo se modifica conforme a lo dispuesto en 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 dos años después de su entrada en vigor. 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.

- 2 bis.* Los Estados miembros podrán confiar a los interlocutores sociales la aplicación de la presente Directiva, si estos así lo solicitan 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 la Directiva.

### *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

*Por el Consejo*  
*El Presidente*

El anexo de la Directiva 2009/13/CE del Consejo se modifica como sigue:

- 1) En el epígrafe «Norma A2.5 – Repatriación», «A2.5» se sustituye por «A2.5.1».
- 2) Se inserta la norma A2.5.2 siguiente:

«Norma A2.5.2 – Garantía financiera

1. En aplicación de la regla 2.5, apartado 2, esta norma establece requisitos para ofrecer un sistema de garantía financiera expeditivo y eficaz destinado a ayudar a la gente de mar en caso de que sea objeto de abandono.
2. A los fines de esta norma, se considerará que la gente de mar ha sido objeto de abandono cuando, incumpliendo los requisitos del presente Acuerdo o 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; o
  - b) abandone a la gente de mar sin la manutención y la ayuda necesarias; o
  - c) rompa unilateralmente de cualquier otro modo sus lazos con la gente de mar, en particular dejando de pagar el salario contractual durante un período de al menos dos meses.
3. Los Estados miembros velarán por que los buques que enarbolan su pabellón cuenten con un sistema de garantía financiera que cumpla los requisitos establecidos en esta norma. El sistema de garantía financiera podrá consistir en un régimen de seguridad social o un seguro, en un fondo nacional o en un instrumento similar. La forma vendrá determinada por el Estado miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.
4. El sistema de garantía financiera deberá facilitar acceso directo, cobertura suficiente y ayuda financiera acelerada, de conformidad con la presente norma, a la gente de mar que haya sido objeto de abandono a bordo de un buque que enarbole el pabellón del Estado miembro.

5. A los fines del apartado 2, letra b), de la presente norma, la manutención y la ayuda necesarias para la gente de mar consistirá en: alimentos y alojamiento adecuados, agua potable, el combustible preciso para sobrevivir a bordo y la asistencia médica necesaria.
6. Los Estados miembros exigirán 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 emitidas por el proveedor de dicha garantía. Se exhibirá una copia de dichos documentos en un lugar destacado del buque donde esté a disposición de los marinos. Cuando existan varios proveedores de garantía financiera, deberán conservarse a bordo los documentos facilitados por cada uno de ellos.
7. El certificado o las 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) nombre del buque;
  - b) puerto de registro del buque;
  - c) indicativo de llamada del buque;
  - d) número OMI del buque;
  - e) nombre y dirección del proveedor o proveedores de la garantía financiera;
  - f) información de contacto de las personas o la entidad competentes para la tramitación de las solicitudes de compensación de la gente de mar;
  - g) nombre del armador;
  - h) período de validez de la garantía financiera; y
  - i) certificado del proveedor de la garantía financiera que acredite que la garantía financiera cumple los requisitos de la norma A2.5.2.

8. La ayuda proporcionada por el sistema de garantía financiera se concederá con carácter inmediato, previa solicitud presentada por el marino o un representante nombrado por este y respaldada por los justificantes necesarios que acrediten el derecho a ella de conformidad con el apartado 2 de esta norma.
9. Teniendo en cuenta la regla 2.5, la ayuda proporcionada por el sistema de garantía financiera deberá ser suficiente para cubrir lo siguiente:
  - a) los atrasos y otros derechos adeudados por el armador al marino en el marco del acuerdo de empleo, el convenio colectivo correspondiente o la normativa nacional del Estado del pabellón, limitados a cuatro meses, tanto en el caso de los atrasos como en el de los derechos;
  - b) todos los gastos razonablemente soportados por el marino, incluidos los gastos de repatriación a que se refiere el apartado 10 de esta norma; y
  - c) las necesidades básicas del marino, entre ellas alimentación adecuada, ropa en caso necesario, alojamiento, agua potable, el combustible preciso para sobrevivir a bordo, la asistencia médica necesaria y cualquier otro coste o cargas razonables que se deriven del acto o la omisión constitutivo del abandono hasta la llegada del marino al hogar.
10. Los gastos de repatriación deberán cubrir el viaje por un medio rápido y adecuado, generalmente por vía aérea, así como la alimentación y el alojamiento del marino desde el momento de abandonar el buque hasta la llegada a su hogar, la asistencia médica necesaria, el tránsito y el transporte de los efectos personales y cualquier otro coste o carga razonable derivado del abandono.
11. La garantía financiera no cesará antes del final de su período de validez, salvo si el proveedor de dicha garantía lo notifica con una antelación de al menos treinta días a la autoridad competente del Estado del pabellón.

12. Cuando el proveedor de un seguro o de otra garantía financiera haya abonado cualquier cantidad a un marino con arreglo a esta norma, dicho proveedor adquirirá, de conformidad con la legislación aplicable, por subrogación, cesión o de cualquier otro modo, los derechos que el marino habría disfrutado, hasta cubrir el importe abonado.
  13. Nada de lo dispuesto en la presente norma impedirá que el asegurador o el proveedor de la garantía financiera ejerza sus derechos de reclamación frente a terceros.
  14. Lo dispuesto en la presente norma no pretende ser exclusivo ni ir en perjuicio de ningún otro derecho, reclamación o recurso que pueda existir para compensar a la gente de mar que haya sido objeto de abandono. Las leyes y reglamentos nacionales podrán disponer que cualquier importe adeudado en el marco de esta norma pueda deducirse de las cantidades percibidas a través de otras fuentes y derivadas de los derechos, reclamaciones o recursos que puedan ser objeto de indemnización en el marco de la presente norma.».
- 3) La «Norma A4.2 – Responsabilidad del armador» se modifica como sigue:
- a) «A4.2» se sustituye por «A4.2.1»;
  - b) Se añaden los apartados siguientes:
    - «8. Las leyes y reglamentos nacionales dispondrán que el sistema de garantía financiera que asegure el pago de una indemnización de conformidad con el apartado 1, letra b), de la presente norma en caso de reclamaciones contractuales, a tenor de la definición de la norma A4.2.2, deberá cumplir los siguientes requisitos mínimos:
      - a) sin perjuicio de lo dispuesto en la letra c) del presente apartado, la indemnización contractual establecida en el acuerdo de empleo de la gente de mar se abonará en su totalidad y sin demora;
      - b) no se ejercerá presión alguna para que se acepten pagos por debajo del importe contractual;

- c) cuando la naturaleza de la discapacidad prolongada de un marino dificulte el cálculo de la totalidad de la indemnización a la que este pueda tener derecho, se realizarán uno o varios pagos intermedios para evitar que sufra dificultades excesivas;
  - d) de conformidad con la regla 4.2, apartado 2, los pagos que se realicen a la gente de mar no irán en perjuicio de otros derechos legales, pero el armador podrá deducirlos de la indemnización resultante de cualquier otra reclamación presentada contra él por el marino como consecuencia del mismo incidente; y
  - e) la solicitud de indemnización contractual podrá presentarla directamente el marino afectado, sus parientes más próximos o un representante o beneficiario designado del marino.
9. Las leyes y reglamentos nacionales velarán por que se notifique con antelación a la gente de mar la cancelación o el vencimiento de la garantía financiera de un armador.
10. Las leyes y reglamentos nacionales velarán por que el proveedor de la garantía notifique a la autoridad competente del Estado del pabellón la cancelación o el vencimiento de la garantía financiera de un armador.
11. Los Estados miembros exigirán que los buques que enarbolen su pabellón lleven a bordo un certificado u otras pruebas documentales de la garantía financiera emitidas por el proveedor de dicha garantía. Se expondrá una copia de dichos documentos en un lugar destacado del buque donde esté a disposición de los marinos. Cuando existan varios proveedores de garantía financiera, deberán conservarse a bordo los documentos facilitados por cada uno de ellos.
12. La garantía financiera no cesará antes del final de su período de validez, salvo si el proveedor de dicha garantía lo notifica con una antelación de al menos treinta días a la autoridad competente del Estado del pabellón.

13. La garantía financiera sufragará el pago de todas las reclamaciones contractuales cubiertas por ella que surjan durante el período de validez del documento.
14. El certificado o las 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) nombre del buque;
  - b) puerto de registro del buque;
  - c) indicativo de llamada del buque;
  - d) número OMI del buque;
  - e) nombre y dirección del proveedor o proveedores de la garantía financiera;
  - f) información de contacto de las personas o la entidad competentes para la tramitación de las reclamaciones contractuales de la gente de mar;
  - g) nombre del armador;
  - h) período de validez de la garantía financiera; y
  - i) certificado del proveedor de la garantía financiera que acredite que la garantía financiera cumple los requisitos de la norma A4.2.1.».

4) Se inserta la norma siguiente:

«Norma A4.2.2 – Gestión de las reclamaciones contractuales

1. A los fines de la norma A4.2.1, apartado 8, y de la presente norma, se entenderá por “reclamación contractual” toda reclamación relacionada con la muerte o discapacidad prolongada de un marino debido a un accidente laboral, una enfermedad o un riesgo profesionales según lo establecido en la legislación nacional, un acuerdo de empleo o un convenio colectivo.

2. El sistema de garantía financiera según lo establecido en la norma A4.2.1, apartado 1, letra b), podrá consistir en un régimen de seguridad social o un seguro, en un fondo nacional o en un instrumento similar. La forma vendrá determinada por el Estado miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.
  
  3. Las leyes y reglamentos nacionales velarán por la existencia de mecanismos eficaces para la recepción, la gestión y la resolución imparcial de las reclamaciones contractuales relacionadas con la indemnización contemplada en la norma A4.2.1, apartado 8, por medio de procedimientos expeditivos y justos.».
-