

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**

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, denominados en lo sucesivo «los interlocutores sociales», pueden pedir conjuntamente que los acuerdos celebrados por estos 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, 2006.
- (4) El 29 de septiembre de 2006, las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) informaron a la Comisión de su voluntad de entablar negociaciones con arreglo al artículo 138, apartado 4, del Tratado.
- (5) El 19 de mayo de 2008, las mencionadas organizaciones, con el deseo de contribuir a establecer unas condiciones armonizadas en el ámbito del sector marítimo a nivel mundial, celebraron un Acuerdo relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, denominado en lo sucesivo «el Acuerdo». 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 enarbore 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 las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST).
- (8) A los fines del artículo 249 del Tratado, el instrumento adecuado para aplicar el Acuerdo es una directiva.
- (9) 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 de dicho Convenio.
- (10) 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 otras directivas en materia de política social que utilizan términos similares, siempre que dichas definiciones respeten el contenido del Acuerdo.
- (11) 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 cada cláusula del Acuerdo.
- (12) Los Estados miembros pueden confiar a la patronal y a los trabajadores, a petición conjunta de estos, 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.
- (13) Lo dispuesto en la presente Directiva es de aplicación sin perjuicio de cualquier disposición comunitaria vigente que sea más específica y/o proporcione un nivel de protección superior a la gente de mar y, en particular, cualquier disposición incluida en la legislación comunitaria.

- (14) Debe garantizarse el respeto del principio general de responsabilidad del empresario, contemplado 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 ⁽¹⁾, y, en particular, en su artículo 5, apartados 1 y 3.
- (15) La presente Directiva no debe servir de justificación para disminuir el nivel general de protección de los trabajadores en los ámbitos cubiertos por el Acuerdo anexo a esta.
- (16) La presente Directiva y el Acuerdo establecen normas mínimas. Los Estados miembros y/o los interlocutores sociales han de poder conservar o introducir medidas más favorables.
- (17) 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.
- (18) 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 trabajar en condiciones que respeten su salud, seguridad y dignidad, a la limitación de la duración máxima del trabajo y a períodos de descanso diarios y semanales, así como a un período de vacaciones anuales retribuidas.
- (19) 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 efectos de esta, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad 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.
- (20) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽²⁾, se alentará a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la 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.

- (21) Conviene, pues, modificar en consecuencia la Directiva 1999/63/CE, 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⁾, que contiene el Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar en su anexo.
- (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, 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 (las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea, ECSA y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte, ETF), que figura en anexo.

Artículo 2

El anexo de la Directiva 1999/63/CE del Consejo se modifica como sigue:

- 1) En la cláusula 1, se añade el apartado 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 del 94º período de sesiones (marítimo) de la Organización Internacional del Trabajo.».

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

«c) “gente de mar” o “marino”: toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Acuerdo;

⁽¹⁾ DO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

⁽²⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

⁽³⁾ DO L 167 de 2.7.1999, p. 33.

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 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 presente Acuerdo, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador.».

3) La cláusula 6 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Deberá prohibirse el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años. A efectos de la presente cláusula, el término "noche" se definirá en conformidad con la legislación y la práctica nacionales. Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las 5:00 a.m.

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

a) la formación eficaz de la gente de mar interesada, impartida con arreglo a programas y planes de estudio establecidos, pudiera verse comprometida, o

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 de noche y la autoridad, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, determine que dicho trabajo no perjudicará su salud ni su bienestar.

3. Se deberá prohibir que gente de mar menor de 18 años sea empleada o contratada o realice trabajos cuando estos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad. Esos tipos de trabajo serán determinados por normas de la legislación nacional o por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, de conformidad con las normas internacionales pertinentes.».

4) La cláusula 13 se sustituye 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 solo con arreglo las condiciones establecidas en el 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 se le hayan de encomendar 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 interesadas y teniendo debidamente en cuenta las pautas internacionales aplicables, podrá prescribir la naturaleza del examen médico y del certificado.

5. El presente Acuerdo se aplicará sin perjuicio del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación). A los efectos 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. También deberá aceptar todo certificado médico que cumpla en sustancia estos requisitos, en el caso de la gente de mar no amparada por el Convenio de Formación.

6. El certificado médico deberá ser expedido por un médico debidamente calificado 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 deben 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 su aptitud para el trabajo que debe efectuar pueda ser disminuida por el daltonismo, que su percepción de los colores es también satisfactoria, y

b) el interesado no sufre ninguna afección que pueda agravarse con el servicio en el mar o 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 interesada o que así lo exija el Convenio de Formación:

- a) el certificado médico deberá ser válido durante un período máximo de dos años, a menos que el marino sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año, y
- b) los certificados de percepción de los colores deberán ser válidos por 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 obtener un certificado médico de un médico calificado, a condición de que:

- a) el permiso no exceda de tres meses, y
- b) el marino interesado tenga 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 interesado pueda obtener un certificado médico de un médico calificado, a condición de que esta prolongación de 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 deben ser expedidos al menos en inglés.

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

14. Todos los marinos deberán someterse 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 deberán efectuarse gratuitamente y respetando el secreto médico. Podrán llevarse a cabo en el marco de los sistemas nacionales de salud.».

5) La cláusula 16 se sustituye por el texto siguiente:

«Los marinos disfrutarán de vacaciones anuales pagadas. Dichas vacaciones se calcularán sobre una base mínima de 2,5 días civiles por mes de empleo y el prorrateo correspondiente a los meses incompletos. El período mínimo de vacaciones anuales pagadas no podrá ser sustituido por una indemnización compensatoria, a menos que la relación laboral haya llegado a su término.».

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 la evolución de las 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 de que se trate.

4. Lo dispuesto en la norma A4.2, párrafo 5, apartado 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.

Artículo 5

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido 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 su entrada en vigor.

2. 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. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

3. 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.

Artículo 6

La aplicación del principio de equivalencia sustancial mencionado en el preámbulo del Acuerdo se entenderá sin perjuicio de las obligaciones que para los Estados miembros emanen de la presente Directiva.

Artículo 7

La presente Directiva entrará en vigor en la fecha de entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

Artículo 8

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 16 de febrero de 2009.

Por el Consejo
El Presidente
O. LIŠKA

ANEXO

ACUERDO**celebrado entre la ECSA y la ETF 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, que obligue 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 que reconozcan como sustancialmente equivalentes a las normas del Convenio con vistas a la realización plena del objeto y propósito general del Convenio y a dar efecto a las mencionadas disposiciones de este; 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) la expresión «autoridad competente» designa al ministro, departamento gubernamental u otra autoridad designada por un Estado miembro facultada para dictar y controlar la aplicación de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate;

- b) la expresión «arqueo bruto» designa el tonelaje bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en otro convenio que lo sustituya; 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) los términos «gente de mar» o marino designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un *buque* al que se aplique el presente Acuerdo;
- d) la expresión «acuerdo de empleo de la gente de mar» abarca tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento;
- e) 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;
- f) 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 presente Acuerdo, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador.
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 interesadas. En este contexto, se tendrá en cuenta debidamente la Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales del 94º período de sesiones (marítimo) de la Organización 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 interesadas.

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 no deberá trabajar a bordo de un buque si no ha sido formada para ello o no posee un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones.
2. No deberá permitirse que trabaje en un buque gente de mar que no haya completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo.
3. Deberá considerarse que la formación y los certificados que estén en conformidad con los instrumentos de carácter obligatorio adoptados por la Organización Marítima Internacional cumplen los requisitos establecidos en los párrafos 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 deben quedar claramente definidas o mencionadas en un acuerdo escrito legalmente exigible, y estar en conformidad con las normas establecidas en el presente Acuerdo.
2. La aceptación de los acuerdos de empleo por la gente de mar debe hacerse en condiciones que garanticen que esta tenga la oportunidad de examinar las condiciones previstas en los acuerdos, pedir asesoramiento sobre las mismas y aceptarlas libremente antes de firmarlos.
3. En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales del Estado miembro, se entenderá que los acuerdos de empleo de la gente de mar incluyen los convenios colectivos aplicables.

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

1. Todo Estado miembro deberá adoptar una legislación que exija que los buques que enarbolan su pabellón cumplan los requisitos siguientes:
 - a) cada marino que trabaje a bordo de buques que enarbolan su pabellón deberá tener un acuerdo de empleo de la gente de mar firmado por el marino y por el armador o un representante del armador (o, si no son asalariados, una prueba de su relación contractual o de una relación 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 examinar el acuerdo y pedir asesoramiento al respecto antes de firmarlo, y disponer de todas las facilidades necesarias para garantizar que ha concertado libremente un acuerdo habiendo comprendido cabalmente sus derechos y responsabilidades;
 - c) el armador y la gente de mar interesados deberán conservar sendos originales firmados del acuerdo de empleo de la gente de mar;
 - d) deberán adoptarse medidas para que la gente de mar, incluido el capitán del buque, pueda obtener fácilmente a bordo una información clara sobre las condiciones de su empleo, y para que los funcionarios de la autoridad competente, incluidos los de los puertos donde el buque haga escala, puedan también acceder a esa información, y en particular a una copia del acuerdo de empleo, para examinarla, y
 - e) deberá proporcionarse a la gente de mar un documento que contenga una relación de su servicio a bordo.
2. Cuando el acuerdo de empleo de la gente de mar esté total o parcialmente constituido por un convenio colectivo, deberá disponerse de un ejemplar de dicho convenio a bordo. Cuando los acuerdos de empleo de la gente de mar y los convenios colectivos aplicables no estén escritos en inglés, deberá disponerse también de las versiones en inglés de los siguientes documentos (excepto para los buques que sólo realicen viajes nacionales):
 - a) un ejemplar del modelo de acuerdo, y
 - b) las partes del convenio colectivo que den lugar a inspecciones por el Estado rector del puerto.

3. El documento mencionado en el párrafo 1, apartado e), no deberá contener apreciación alguna sobre la calidad del trabajo de la gente de mar ni ninguna indicación sobre su salario. La legislación nacional deberá determinar la forma de este documento, los datos que en él deban asentarse y las modalidades para el establecimiento de estos.

4. Todo Estado miembro deberá adoptar una legislación en la 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 de la gente de mar, 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 la fórmula utilizada para calcularlos, en los casos en que se utilice una fórmula para estos fines;
- f) número de días de vacaciones anuales pagadas o la fórmula utilizada para calcularlo, en los casos en que se utilice una fórmula para estos fines;
- g) condiciones para la terminación del acuerdo de empleo, con inclusión de los siguientes datos:
 - i) si el acuerdo se ha concertado para un período de duración indeterminada, las condiciones que deberán permitir que cualquiera de las dos partes lo terminen, 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 para un período de duración determinada, la fecha de expiración, y
 - iii) si el acuerdo se ha concertado para una travesía, el puerto de destino y el plazo que deberá transcurrir después de la llegada a destino para poder poner fin a la contratación del marino;
- h) las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar a la gente de mar;
- i) el derecho de repatriación de la gente de mar;
- j) referencias al convenio colectivo, si procede, y
- k) todo otro dato que pueda exigir la legislación nacional.

5. Todo Estado miembro deberá adoptar una legislación o una reglamentación que establezca 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 interesadas, pero no será inferior a siete días.

6. El plazo de preaviso podrá ser más corto en circunstancias reconocidas en la legislación nacional 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 deberán velar 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. Todo Estado miembro deberá exigir que la gente de mar empleada en buques que enarbolan su pabellón disfrute de vacaciones anuales pagadas en condiciones apropiadas, 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. Deberán concederse 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 deberá tener derecho a ser repatriada sin costo para ella.
2. Los Estados miembros deberán exigir que los buques que enarbolan su pabellón aporten garantías financieras para asegurar que la gente de mar sea debidamente repatriada.

Norma A2.5 – Repatriación

1. Todo Estado miembro deberá velar 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 esta se encuentre en el extranjero;
 - b) cuando pongan término al acuerdo de empleo de la gente de mar:
 - i) el armador, o
 - ii) la gente de mar, por causas justificadas, y
 - 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. Todo Estado miembro deberá velar por que en su legislación, en otras medidas o en los convenios de negociación colectiva se recojan disposiciones apropiadas que prevean:
 - a) las circunstancias en que la gente de mar tendrá derecho a repatriación de conformidad con el párrafo 1, apartados 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 la repatriación (ese período deberá ser inferior a 12 meses), y
 - 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 sufrarán y otras disposiciones que tengan que adoptar los armadores.
3. Todo Estado miembro deberá prohibir a los armadores que exijan a la gente de mar, al comienzo de su empleo, cualquier anticipo con miras a sufragar el costo de su repatriación o que deduzcan dicho costo de la remuneración u otras prestaciones a que tenga derecho la gente de mar, excepto cuando, de conformidad con la legislación nacional, con otras medidas o con los convenios de negociación colectiva aplicables, se haya determinado que el marino interesado es culpable de una infracción grave de las obligaciones que entraña su empleo.
4. La legislación nacional no deberá menoscabar el derecho del armador a recuperar el costo de la repatriación en virtud de acuerdos contractuales con terceras partes.
5. Si un armador no toma las disposiciones necesarias para la repatriación de la gente de mar que tenga derecho a ella o no sufraga el costo de la misma:

- a) la autoridad competente del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque organizará la repatriación de la gente de mar interesada; 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 recuperar su costo del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque;
 - b) el Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque podrá recuperar del armador los gastos ocasionados por la repatriación de la gente de mar, y
 - c) los gastos de repatriación no correrán en ningún caso a cargo de la gente de mar, salvo en las condiciones estipuladas en el párrafo 3 de la presente norma.
6. Habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables, incluido el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999, todo Estado miembro que haya pagado los gastos de repatriación podrá inmovilizar o pedir la inmovilización de los buques del armador interesado hasta que le sean reembolsados esos gastos de conformidad con el párrafo 5 de la presente norma.
7. Todo Estado miembro deberá 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 reemplazo a bordo.
8. En particular, los Estados miembros no deberán denegar 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 estos para sustituir a un marino.
9. Los Estados miembros deberán exigir que los buques que enarboles 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. Todo Estado miembro deberá establecer reglas que aseguren que, en caso de pérdida o de naufragio de un buque, el armador pague a cada uno de los marinos a bordo una indemnización por el desempleo resultante de la pérdida del buque o del naufragio.
2. Las disposiciones mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma no deberán ir en perjuicio de ningún otro derecho que la gente de mar pueda tener en virtud de la legislación nacional del Estado miembro interesado por las pérdidas o lesiones debidas a 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

Todo Estado miembro deberá contar con políticas nacionales para promover el empleo en el sector marítimo y alentar la progresión profesional y el desarrollo de las aptitudes, así como las oportunidades de empleo, de la gente de mar.

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

1. Todo Estado miembro deberá contar 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 que se refiere el párrafo 1 de la presente norma deberán tener como objetivo ayudar a la gente de mar a reforzar sus competencias, sus calificaciones y sus oportunidades de empleo.

3. Todo Estado miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, deberá establecer objetivos claros para la orientación profesional, la educación y la formación de la gente de mar cuyas tareas a bordo del buque están relacionadas principalmente con la seguridad de las operaciones y de 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 deberán estar equipados con dispositivos apropiados, según lo requiera la autoridad competente.
2. A bordo de los buques se deberán facilitar a toda la gente de mar instalaciones, comodidades y servicios de esparcimiento apropiados y adaptados para atender a las necesidades específicas de la gente de mar que debe vivir y trabajar en los buques, que estén en conformidad con las disposiciones relativas a la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes.
3. La autoridad competente deberá exigir que se realicen inspecciones frecuentes a bordo de los buques, ya sea por el capitán o bajo sus órdenes, para garantizar que el alojamiento de la gente de mar esté limpio, en condiciones adecuadas de habitabilidad y se mantenga en buen estado. Los resultados de cada inspección deberán asentarse en un registro y estar disponibles para la verificación.
4. En el caso de los buques en los que hayan de tenerse en cuenta, sin discriminación alguna, los intereses de la gente de mar con prácticas religiosas y sociales diferentes, la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, podrá permitir variantes de aplicación equitativa 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 fonda

1. Todo Estado miembro deberá asegurar que los buques que enarbolan 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 comida de la gente de mar embarcada deberá proporcionarse gratuitamente durante su período de contratación.
3. Todo marino empleado como cocinero del buque y encargado de la preparación de las comidas deberá tener la formación y las cualificaciones exigidas para ejercer esta función a bordo de buques.

Norma A3.2 – Alimentación y servicio de fonda

1. Todo Estado miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas que prevean normas mínimas respecto de la cantidad y calidad de los alimentos y el agua potable, así como en relación con el servicio de fonda, aplicables a las comidas que se sirven a la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, y llevarán a cabo actividades educativas para promover el conocimiento y la aplicación de las normas a que se refiere el presente párrafo.
2. Todo Estado miembro deberá velar por que los buques cumplan las normas mínimas siguientes:
 - a) habida cuenta del número de marinos a bordo, de sus exigencias religiosas y prácticas culturales en relación con los alimentos, y de la duración y naturaleza de la travesía, el abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser adecuado en cuanto a su cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad;
 - b) la organización y el equipo del servicio de fonda permitirán suministrar a la gente de mar comidas adecuadas, variadas y nutritivas, preparadas y servidas en condiciones higiénicas, y
 - c) el personal del servicio de fonda deberá estar debidamente formado o haber recibido instrucciones adecuadas para el ejercicio de sus funciones.
3. Los armadores deberán garantizar que todo marino contratado como cocinero a bordo de un buque esté formado para ello y posea las cualificaciones y competencias exigidas para ejercer esta función, de conformidad con lo dispuesto por la legislación del Estado miembro de que se trate.

4. Los requisitos del párrafo 3 de la presente norma deberán incluir el haber completado 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, y la protección del medio ambiente y la seguridad y la salud del servicio de fonda.

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 calificado, se deberá impartir formación o instrucción a toda persona que prepare alimentos en cocinas en las áreas relacionadas con los alimentos y la higiene personal, así como con la manipulación y el almacenaje de alimentos a bordo de un buque.

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

7. La autoridad competente deberá exigir que se realicen con frecuencia inspecciones documentadas a bordo de los buques, ya sea por el 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 almacenaje y manipulación de víveres y agua potable, y
- c) la cocina y demás instalaciones utilizadas para preparar y servir comidas.

8. Ningún marino menor de 18 años podrá ser empleado o contratado o trabajar como cocinero a bordo de un buque.

TÍTULO 4

PROTECCIÓN DE LA SALUD, ATENCIÓN MÉDICA Y BIENESTAR

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

1. Todo Estado miembro deberá velar por que toda la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón esté cubierta por medidas adecuadas para la protección de su salud y de que tenga un acceso rápido y adecuado a la atención médica mientras estén trabajando a bordo.

2. Todo Estado miembro deberá asegurarse de que la gente de mar que esté a bordo de buques que se encuentren en su territorio y que 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 con las que se ofrece en general a los trabajadores en tierra.

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

1. Todo Estado miembro deberá velar por que se adopten medidas que proporcionen protección de la salud y atención médica a la gente de mar (incluida la atención dental esencial) que trabaje a bordo de buques que enarbolan su pabellón, 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 que se brinde a la gente de mar una protección de la salud y una atención médica comparables, lo más posible, con las que gozan generalmente los trabajadores en tierra, incluido el rápido acceso a los medicamentos necesarios, así como al equipo y los servicios médicos necesarios para el diagnóstico y tratamiento y a información y asesoramiento médicos;
- c) garanticen a la gente de mar el derecho de visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible;

- d) que no se limiten al tratamiento de la gente de mar enferma o accidentada, sino que abarquen también medidas de carácter preventivo tales como programas de promoción de la salud y de 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 solo deberán utilizarse para facilitar el tratamiento de la gente de mar.
3. Todo Estado miembro deberá adoptar una legislación que establezca los requisitos aplicables a las instalaciones, el equipo y la formación de enfermería y atención médica a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.
4. Las legislaciones nacionales deberán como mínimo prever los siguientes requisitos:
- a) todos los buques deberán llevar un botiquín, equipo médico y una guía médica, cuyas especificaciones deberá prescribir y someter a inspecciones periódicas la autoridad competente. En los requisitos nacionales deberán tenerse en cuenta el tipo de buque, el número de personas a bordo y la naturaleza, el destino y la duración de las travesías y las normas médicas pertinentes recomendadas a nivel nacional e internacional;
- b) todos los buques que lleven 100 o más personas a bordo y que habitualmente hagan travesías internacionales de más de 72 horas deberán llevar un médico calificado encargado de prestar atención médica. En la legislación nacional también deberá especificarse qué otros buques deben llevar un médico, teniendo en cuenta, entre otros factores, la duración, índole y condiciones de la travesía y el número de marinos a bordo;
- c) todos los buques que no lleven ningún médico deberán llevar a bordo 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 proporcionar 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 esté en conformidad con los requisitos del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, modificado («el Convenio de Formación»); la gente de mar designada para proporcionar primeros auxilios deberá haber completado satisfactoriamente una formación en primeros auxilios que reúna los requisitos del Convenio de Formación; las legislaciones nacionales deberán especificar el nivel de formación aprobada exigido teniendo en cuenta, entre otras cosas, factores tales como la duración, la naturaleza y las condiciones de la travesía y el número de marinos a bordo, y
- d) la autoridad competente deberá garantizar, mediante un sistema preestablecido, que en cualquier hora del día o de la noche los buques en alta mar puedan efectuar consultas médicas por radio o por satélite, incluido el asesoramiento de especialistas; las consultas médicas, incluida la transmisión de mensajes médicos por radio o por satélite entre un buque y las personas que desde tierra brindan el asesoramiento, deberán ser gratuitas para todos los buques, independientemente del pabellón que enarbolan.

Regla 4.2 – Responsabilidad del armador

1. Todo Estado miembro deberá asegurar que en los buques que enarbolan su pabellón se adopten medidas, que concedan a la gente de mar empleada en los buques el derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo.
2. La presente regla no irá en perjuicio de ningún otro recurso legal al alcance de la gente de mar.

Norma A4.2 – Responsabilidad del armador

1. Todo Estado miembro deberá adoptar una legislación que exija que los armadores de los buques que enarbolan su pabellón sean responsables de la protección de la salud y de la atención médica de toda la gente de mar que preste servicio a bordo de buques de conformidad con las siguientes normas mínimas:
- a) los armadores deberán sufragar los gastos por enfermedades o accidentes 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 del empleo que desempeñaron entre esas fechas;
- b) los armadores deberán constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente del trabajo, una enfermedad o un 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 deberán sufragar los gastos de atención médica, incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o herida, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o de la discapacidad, y

d) los armadores deberán sufragar los gastos de sepelio en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación.

2. La legislación nacional podrá 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 16 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 lesionada permanezca a bordo hasta que la gente de mar haya sido repatriada de conformidad con el presente Acuerdo, y

b) la totalidad o una parte del salario, conforme a lo previsto en la legislación nacional 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 monetarias en virtud de la legislación del Estado miembro competente (si esto ocurre antes).

4. La legislación nacional puede 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 16 semanas, contado a partir del día del accidente o del comienzo de la enfermedad.

5. La legislación nacional podrá eximir de responsabilidad a un armador con respecto a:

a) la lesión que no se haya producido en el servicio del buque;

b) la lesión o la enfermedad imputables a la conducta indebida deliberada de la gente de mar enferma, herida o fallecida, y

c) la enfermedad o deficiencia física disimuladas voluntariamente en el momento de la contratación.

6. La legislación nacional podrá 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 deberán adoptar medidas para proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida y devolvérselos a sus parientes más próximos.

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

1. Todo Estado miembro deberá asegurarse de que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón tenga protección de la salud en el trabajo y viva, trabaje y reciba formación a bordo del buque en un entorno seguro e higiénico.

2. Todo Estado miembro, previa consulta con 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, deberá elaborar y promulgar orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques que enarbolen el pabellón del Estado miembro.

3. Todo Estado miembro deberá adoptar una legislación y otras medidas que aborden las cuestiones especificadas en el presente Acuerdo, teniendo en cuenta instrumentos internacionales pertinentes, y estableciendo normas sobre protección de la seguridad y la salud y sobre la prevención de accidentes a bordo de buques que enarbolen su pabellón.

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

1. La legislación u otras medidas que se han de adoptar de conformidad con el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán incluir 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 enarbolen 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 del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales y para lograr una mejora continua de la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, en la que participen representantes de la gente de mar y todas las demás personas interesadas en su aplicación, tomando en cuenta las medidas preventivas, que incluyen el control de ingeniería y de diseño, la sustitución de las tareas colectivas tanto como las individuales por procesos y procedimientos, y la utilización del equipo de protección personal, y
 - 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 párrafo 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 deberán abordar todas las cuestiones relativas a la prevención de accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales que sean aplicables al trabajo de la gente de mar y, en particular, los relacionados con el empleo marítimo;
 - b) especificar los deberes del capitán y/o de la persona designada por el capitán 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, y
 - c) especificar las atribuciones de los miembros de la tripulación del buque que han sido designados o elegidos representantes encargados de las cuestiones de seguridad a efectos de su participación en las reuniones del comité de seguridad del buque. Deberán crearse comités de esta índole en todo buque a bordo del cual haya por lo menos cinco marinos.
3. Las normas mencionadas en el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán ser examinadas periódicamente en consulta con los representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar y, de ser necesario, revisadas para tener en cuenta la evolución de la tecnología y de las investigaciones a fin de facilitar una mejora continua de las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo y de proporcionar un entorno de trabajo seguro a la gente de mar en los buques que enarbolen el pabellón del Estado miembro.
4. El cumplimiento de los requisitos de los instrumentos internacionales aplicables sobre los niveles aceptables de exposición a riesgos en el lugar de trabajo a bordo de buques y sobre la elaboración y aplicación de políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques será considerada conforme con los requisitos del presente Acuerdo.
5. La autoridad competente deberá asegurar que:
 - a) los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales sean notificados de manera adecuada;
 - b) se compilen, analicen y publiquen estadísticas completas de tales accidentes y enfermedades y, cuando sea necesario, de que se les dé seguimiento mediante investigaciones sobre las tendencias generales y sobre los riesgos señalados, y
 - c) se investiguen los accidentes del trabajo.
6. La notificación e investigación de las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo deberán estar diseñadas para asegurar la protección de los datos personales de la gente de mar.
7. La autoridad competente deberá colaborar con las organizaciones de armadores y de gente de mar para adoptar medidas destinadas a señalar a la atención de la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques información acerca de riesgos particulares a bordo, por ejemplo, por medios tales como avisos oficiales que contengan instrucciones pertinentes.

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

Regla 4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

Todo Estado miembro deberá velar por que las instalaciones de bienestar en tierra, si las hay, sean de fácil acceso. Los Estados miembros también deberán promover la construcción en determinados puertos de instalaciones de bienestar, a fin de que la gente de mar a bordo de los buques que se encuentren en sus puertos tenga acceso a instalaciones y servicios de bienestar apropiados.

Norma A4.4 – Acceso a instalaciones de bienestar en tierra

1. Todo Estado miembro deberá exigir que, cuando haya instalaciones de bienestar en su territorio, estas puedan ser utilizadas 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 que la gente de mar trabaje o esté empleada o contratada.

2. Todo Estado miembro deberá impulsar el desarrollo de instalaciones de bienestar en puertos apropiados del país y determinar, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, qué puertos deben considerarse apropiados.

3. Todo Estado miembro deberá alentar el establecimiento de comisiones de bienestar encargadas de examinar regularmente las instalaciones y servicios de bienestar a fin de cerciorarse de que sean 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. Todo Estado miembro deberá exigir que los buques que enarboles 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 contenidas en el presente Convenio (e inclusive de los derechos de la gente de mar).

2. Todo Estado miembro deberá prohibir y sancionar 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 legales que estime apropiados.

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

1. Sin perjuicio de que en la legislación nacional o en los convenios colectivos pudiera 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 se alegue constituye una violación de las disposiciones del presente Convenio (e inclusive de los derechos de la gente de mar).

2. Todo Estado miembro deberá asegurar que en su legislación nacional se establezcan procedimientos apropiados de tramitación de quejas a bordo que cumplan los requisitos contenidos en la regla 5.1.5. Con dichos procedimientos se procurará resolver las quejas en el nivel más bajo posible. No obstante, la gente de mar tendrá en todos los casos derecho a presentar sus quejas directamente al capitán y, de ser necesario, a las autoridades competentes ajenas al buque.

3. El procedimiento de tramitación de quejas a bordo deberá incluir el derecho de los marinos a hacerse acompañar o representar durante el proceso de tramitación de la queja, así como la protección frente a todo posible hostigamiento de la gente de mar que presente quejas. El término hostigamiento designa toda acción lesiva que cualquier persona emprenda contra un marino por haber presentado esta una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada.

4. Junto con una copia del acuerdo de empleo de la gente de mar, deberá proporcionarse a todos los marinos una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque. Se incluirán informaciones sobre cómo tomar contacto con la autoridad competente del Estado del pabellón y del país de residencia de la gente de mar, cuando no sea el mismo Estado, así como el nombre de una o varias personas embarcadas en el buque que puedan, a título confidencial, proporcionar asesoramiento imparcial a la gente de mar sobre sus quejas, así como 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, 30 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 (ETF)

ASOCIACIONES DE ARMADORES DE LA COMUNIDAD EUROPEA (ECSA)

PRESIDENTE DEL COMITÉ DEL DIÁLOGO SECTORIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

BRUSELAS, 19 DE MAYO DE 2008.

ANEXO A

MODIFICACIONES DEL 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 del 94º período de sesiones (marítimo) de la Organización 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 18 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 18 años no podrán ser empleados, contratados ni realizar trabajos cuando estos 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 solo 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 18 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 los puntos 13 a 15.

6) Cláusula 16

Se sustituye el párrafo primero 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.».
