



Bruselas, 7.7.2014
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

por la que se aplica el Acuerdo europeo celebrado por la Unión Europea de Navegación Fluvial (EBU), la Organización Europea de Patrones de Barco (ESO) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Objeto

Los interlocutores sociales sectoriales en el transporte de navegación interior a nivel de la UE (la Unión Europea de Navegación Fluvial (*European Barge Union*), la Organización Europea de Patrones de Barcos (*European Skippers Organisation*) y la Federación Europea de Trabajadores del Sector del Transporte (*European Transport Workers' Federation*) negociaron, por iniciativa propia, un acuerdo sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior, de conformidad con el artículo 155, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). En su opinión, la Directiva 2003/88/CE¹ (la Directiva sobre el tiempo de trabajo) no satisfacía las necesidades del sector.

Las negociaciones tuvieron lugar entre enero de 2008 y noviembre de 2011. El Acuerdo Europeo sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior («el Acuerdo») se firmó el 15 de febrero de 2012. Las partes firmantes presentaron el Acuerdo a la Comisión Europea con la petición de que se aplicara sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión, de conformidad con el artículo 155, apartado 2, del TFUE.

1.2. Disposiciones vigentes relacionadas con la propuesta

El tiempo de trabajo de los trabajadores móviles en el sector del transporte de navegación interior en la UE está regulado por la Directiva 2003/88/CE, que establece normas mínimas comunes para la organización del tiempo de trabajo en lo que se refiere a los períodos de descanso diario y semanal, la duración máxima del trabajo semanal, las vacaciones anuales y el trabajo nocturno, en aras de la salud y la seguridad de los trabajadores en el trabajo.

Las actividades de los trabajadores móviles en diversos sectores del transporte, incluida la navegación interior, quedaron excluidas inicialmente del ámbito de aplicación de la Directiva de 1993 sobre el tiempo de trabajo². Posteriormente, en el año 2000 fueron incorporadas a su ámbito de aplicación mediante una Directiva de modificación, con efecto a partir del 1 de agosto de 2003³. No obstante, en aquel momento no fue posible llegar a un acuerdo para incluir a todos los trabajadores en el ámbito de aplicación de las normas generales de la Directiva relativas a los períodos mínimos de descanso diario y semanal o la duración máxima del trabajo nocturno, debido a las condiciones de trabajo específicas y a las características particulares de sus actividades. En consecuencia, se estableció⁴ que los Estados miembros debían adoptar las medidas necesarias para garantizar que dichos trabajadores tuvieran derecho a un «descanso adecuado»⁵, pero sin cuantificarlo.

¹ Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, DO L 299 de 18.11.2003, p. 9.

² Artículo 1, apartado 3, de la Directiva 93/104/CE relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, DO L 307 de 13.12.1993, p. 18 («la Directiva de 1993»).

³ Artículo 1, apartado 1, de la Directiva 2000/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 2000, por la que se modifica la Directiva 93/104/CE del Consejo relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, para incluir los sectores y las actividades excluidos de dicha Directiva, DO L 195 de 1.8.2000, p. 41 («la Directiva de 2000»).

⁴ Véanse los considerandos 3 a 11 de la Directiva de 2000, así como el artículo 17 *bis*, introducido por dicha Directiva (que corresponde al artículo 20 de la Directiva sobre el tiempo de trabajo).

⁵ Tal como se define en el artículo 2, apartado 9, de la Directiva sobre el tiempo de trabajo.

El artículo 14 de la Directiva sobre el tiempo de trabajo⁶ prevé, no obstante, que otros instrumentos de la UE establezcan requisitos más específicos sobre el tiempo de trabajo para determinadas profesiones o actividades. La presente propuesta establece ahora dichos requisitos para los trabajadores móviles del transporte de navegación interior. El Acuerdo celebrado por los interlocutores sociales del transporte de navegación interior tiene en cuenta la Directiva sobre el tiempo de trabajo y propone distintos requisitos específicos, en consonancia con las características específicas del sector, en particular el período de referencia. Prevé, además, un número mínimo de horas de descanso diario y semanal y un número máximo de horas de trabajo nocturno a fin de tener en cuenta las condiciones de trabajo específicas y las características particulares del sector. El Acuerdo se aplica tanto a los miembros de la dotación (tripulación) como al personal de a bordo, abarca el transporte de mercancías y de pasajeros con finalidad mercantil y contiene disposiciones específicas para el trabajo de temporada en los buques de pasaje. No se aplica a las personas que explotan barcos por cuenta propia (propietarios-operadores).

1.3. Contexto general

En los veintiocho Estados miembros de la UE trabajan directamente en el sector del transporte de navegación interior unas 42 200 personas, de las cuales 31 000 son trabajadores móviles (73 %)⁷. En el sector operan aproximadamente 9 650 empresas. En la parte occidental de Europa predominan las pequeñas empresas que poseen/explotan un buque. Por el contrario, en el Danubio, los propietarios de un solo buque constituyen la excepción. En total, hay más de 16 000 buques en Europa (transporte de productos secos, buques cisterna, remolcadores y empujadores). Más del 75 % del transporte de navegación interior en la UE es transfronterizo⁸.

Por la red de vías navegables interiores de la UE circulan anualmente 140 000 millones de toneladas-kilómetro de transporte de mercancías. La red está formada por unos 37 000 km de vías navegables, ríos, lagos y canales en veinte Estados miembros. El transporte de navegación interior es un modo silencioso y energéticamente eficiente para transportar mercancías. Desempeña un papel fundamental en la logística de trasladar las mercancías desde los puertos de Europa a su destino final. El consumo energético por tonelada-kilómetro de bienes transportados representa aproximadamente el 17 % del consumo del transporte por carretera y el 50 % del transporte por ferrocarril⁹.

La ausencia de normas de la UE sobre el número máximo de horas de trabajo diario, semanal o nocturno de los trabajadores móviles en el transporte de navegación interior condujo a una gran variedad de normas nacionales que creaban dificultades para las empresas de transporte y no garantizaban una protección suficiente para los trabajadores en todos los casos. La mayoría de los trabajadores móviles en el transporte de navegación interior tienen ritmos de trabajo irregulares en comparación con los trabajadores en tierra firme. Viven y trabajan a bordo del buque, donde pasan la mayoría de sus períodos de descanso y permanecen períodos de tiempo más largos lejos de sus casas. Habitualmente, los buques operan catorce horas al día, cinco o seis días a la semana, a veces de forma continua las veinticuatro horas del día. A los períodos de gran carga de trabajo les siguen períodos de descanso y períodos de escasa carga de

⁶ El artículo 14 de la Directiva 2003/88/CE se corresponde con el artículo 14 de la Directiva de 1993; a efectos de su interpretación, véase *Bowden v Tufnalls Parcels Express*, Asunto C-133/00, sentencia de 4 de octubre de 2001.

⁷ *Study on the expected impacts of the implementations of the European Agreement on working time in inland waterway transport — a comparison with the status quo*, Ecorys, 2013.

⁸ Comunicación de la Comisión «Hacia la calidad del transporte por vías navegables — NAIADES II», COM(2013) 623 final.

⁹ http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index_en.htm.

trabajo. El tiempo de trabajo medio en el sector de la navegación interior incluye normalmente una cantidad considerable de tiempo de inactividad (por ejemplo, tiempos de espera imprevisibles en las esclusas o durante la carga o descarga de la embarcación), que también puede ocurrir en horario nocturno. A veces, los trayectos pueden ser más largos de lo previsto debido a circunstancias externas, como la marea en los ríos de marea o las condiciones meteorológicas.

Esto afecta también al personal de hostelería que trabaja en el sector de los cruceros fluviales de navegación interior. Un típico barco de crucero con 150 pasajeros dispone de una tripulación de seis a ocho personas y alrededor de treinta empleados más en el servicio de hostelería¹⁰. Puesto que la temporada de navegación para este tipo de transporte de pasajeros se prolonga durante unos ocho meses, el personal de hostelería permanece períodos de tiempo muy largos fuera de su casa.

El documento *Market Observation N° 12 — Analysis of the economic situation* (Observación del mercado n° 12 — Análisis de la situación económica), de otoño de 2010¹¹, realizado por encargo de la Comisión Europea, describe la situación del personal de hostelería como sigue:

«En la actualidad no existen convenios colectivos salariales para el personal de hostelería de los barcos de crucero fluvial de modo que los salarios se negocian individualmente. Puesto que la temporada de navegación de pasajeros se prolonga durante unos ocho meses, los trabajadores permanecen lejos de sus casas durante mucho tiempo, de modo que pasan fundamentalmente las vacaciones anuales en casa durante el invierno una vez terminada la temporada. Los empleados en este sector sufren a menudo jornadas de trabajo muy largas y se alojan durante períodos prolongados en camarotes muy pequeños ocupados por hasta tres personas, lo que no resulta nada cómodo».

1.4. Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

La UE se ha marcado como objetivo el paso a modos de transporte con menor consumo energético, más limpios y más seguros, asumiendo un firme compromiso en este sentido. Junto con el ferrocarril y el transporte marítimo de corta distancia, el transporte de navegación interior puede contribuir sustancialmente a la sostenibilidad del sistema de transportes. En el informe intermedio de situación sobre la aplicación del Programa de Acción Europeo Integrado para el Transporte por Vías Navegables (NAIADES)¹², la Comisión recordó la importancia del diálogo social en el sector y reconoció las negociaciones de los interlocutores sociales sobre el tiempo de trabajo como uno de los principales componentes del capítulo «Empleo y Cualificación» del Programa¹³.

En septiembre de 2013, la Comisión Europea adoptó el Paquete NAIADES II, que abarca el período 2014-2020¹⁴ e incluye una Comunicación en la que se establece un programa de acción en los siguientes ámbitos: infraestructuras de calidad, calidad a través de la innovación, funcionamiento fluido del mercado, calidad medioambiental mediante la reducción de las emisiones, integración de la navegación interior en la cadena logística multimodal, y trabajadores cualificados y empleos de calidad.

¹⁰ *Market Observation N° 12 — Analysis of the economic situation* — otoño de 2010, CCNR. http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II_en.pdf.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Comunicación de la Comisión sobre el fomento del transporte por vías navegables «NAIADES» - Programa de Acción Europeo Integrado para el Transporte por Vías Navegables, COM(2006) 6 final.

¹³ SEC(2011) 453 final.

¹⁴ Comunicación de la Comisión «Hacia la calidad del transporte por vías navegables NAIADES II», COM(2013) 623 final.

Además, mejorar la calidad del trabajo y de las condiciones laborales y, en particular, revisar la legislación vigente y prever un marco jurídico europeo más inteligente para el empleo y la salud y la seguridad en el trabajo son acciones clave en el contexto de la «Agenda de nuevas cualificaciones y empleos: una contribución europea hacia el pleno empleo»¹⁵.

La promoción de condiciones de competencia justas y equitativas en el sector del transporte de navegación interior está en consonancia con el objetivo del Libro Blanco sobre los transportes de 2011¹⁶ de crear un verdadero espacio único europeo de transporte eliminando todas las barreras entre los sistemas nacionales. Un mayor grado de convergencia y control de la aplicación de las normas sociales y de otro tipo son parte integrante de esa estrategia.

En particular, el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al Libro Blanco especifica lo siguiente:

«Los interlocutores sociales están trabajando en la formulación de recomendaciones para la mejora de las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques, disposiciones específicas en materia de tiempo de trabajo, perfiles profesionales y requisitos relativos a las tripulaciones en la UE, establecimiento de normas mínimas de formación y educación, así como recomendaciones contra el dumping social y la competencia desleal en el sector del transporte por vías de navegación interior».

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DOCUMENTO DE ANÁLISIS

2.1. Consulta a las partes interesadas

El artículo 155, apartado 1, del TFUE autoriza a los interlocutores sociales a nivel de la UE a entablar relaciones contractuales, incluidos acuerdos, si así lo desean. El TFUE no les obliga a consultar a otras partes por adelantado.

Puesto que el Acuerdo Europeo sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior se celebró a iniciativa de los interlocutores sociales, la Comisión debe evaluar la pertinencia de la intervención de la UE en este ámbito.

Los servicios de la Comisión prepararon un documento de análisis que acompaña a la presente propuesta, en consonancia con las directrices sobre la evaluación de impacto¹⁷, en el que se ofrece un análisis proporcionado que evalúa el impacto socioeconómico de la aplicación del Acuerdo. En el estudio externo de costes y beneficios de la aplicación del Acuerdo¹⁸, los consultores identificaron a las autoridades competentes y los interlocutores sociales en todos los Estados miembros y solicitaron información sobre la legislación nacional relativa al tiempo de trabajo en el sector del transporte de navegación interior y sobre los efectos potenciales que esperan de la aplicación del Acuerdo.

2.2. Documento de análisis

Las partes firmantes presentaron el Acuerdo a la Comisión Europea con la petición de que se aplicara sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión, de conformidad con el artículo 155, apartado 2, del TFUE.

¹⁵ Comunicación de la Comisión «Agenda de nuevas cualificaciones y empleos: una contribución europea hacia el pleno empleo», COM(2010) 682.

¹⁶ Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, COM(2011) 144 final.

¹⁷ [Http://ec.europa.eu/governance/impact/commission_guidelines/docs/iag_2009_en.pdf](http://ec.europa.eu/governance/impact/commission_guidelines/docs/iag_2009_en.pdf).

¹⁸ *Study on the expected impacts of the implementations of the European Agreement on working time in inland waterway transport — a comparison with the status quo*, Ecorys, 2013.

En los casos en que los empleadores y los trabajadores solicitan conjuntamente la aplicación de su acuerdo sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión, de conformidad con el artículo 155, apartado 2, del TFUE, la Comisión puede aceptar o rechazar dicha solicitud de aplicación legislativa, pero no puede modificar el texto del acuerdo. La Comisión no puede pedir a los interlocutores sociales a escala de la UE que apliquen su Acuerdo de manera autónoma, ya que esto es prerrogativa de los interlocutores sociales de conformidad con el artículo 155, apartado 2, del TFUE.

Por lo tanto, la Comisión solo puede considerar dos opciones:

1. No proponer la aplicación del Acuerdo sobre la base de una decisión del Consejo de conformidad con el artículo 155, apartado 2, del TFUE (la situación de partida): la actual legislación de la UE, a saber, la Directiva 2003/88/CE sobre el tiempo de trabajo y la Directiva 94/33/CE sobre la protección de los jóvenes en el trabajo, seguirá en vigor para los trabajadores móviles del transporte de navegación interior, pero no existirá a nivel europeo ninguna legislación específica del sector en materia de tiempo de trabajo.

La situación de partida consiste en gran medida en la aplicación de la legislación nacional y las normas de seguridad de conformidad con los acuerdos internacionales, como el Reglamento para el personal de navegación en el Rin¹⁹ y similares²⁰. De ahí que las legislaciones nacionales difieran unas de otras y que seguirán haciéndolo en este sector en el que predomina la actividad transfronteriza. No se han establecido a nivel de la UE límites expresados en unidades de tiempo con respecto al descanso mínimo diario y semanal, a las pausas o a la duración del trabajo nocturno. Además, el ámbito de aplicación de la legislación nacional varía de un Estado miembro a otro. En algunos Estados miembros, la legislación se aplica únicamente al personal de navegación, y, en algunos casos, a los trabajadores por cuenta propia, pero no al personal de a bordo. En otros Estados miembros, la legislación sobre el tiempo de trabajo en el sector se aplica tanto al personal de navegación como al personal de a bordo.

2. Proponer la aplicación del Acuerdo sobre la base de una decisión del Consejo de conformidad con el artículo 155, apartado 2, del TFUE: la Directiva 2003/88/CE sobre el tiempo de trabajo y la Directiva 94/33/CE relativa a la protección de los jóvenes en el trabajo se complementarían con una directiva que establezca normas más específicas y definiciones comunes vinculantes relativas a la organización del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior.

El Acuerdo contempla las siguientes cuestiones: límites al tiempo de trabajo semanal y diario expresados en unidades de tiempo, período de referencia, vacaciones anuales, definición de días de trabajo y de descanso, disposiciones especiales relativas al trabajo de temporada en los buques de pasajeros, períodos mínimos de descanso diario y semanal, pausas, duración máxima del trabajo nocturno, disposiciones especiales relativas al tiempo de trabajo para los trabajadores menores de 18 años, verificaciones de la conformidad («control»), situaciones de emergencia, examen médico y derecho al traslado de los trabajadores nocturnos, protección de la seguridad y la salud y ritmos de trabajo.

El Acuerdo ofrece una definición común y vinculante en unidades de tiempo de los períodos mínimos de descanso diario y semanal y del tiempo de trabajo máximo semanal y nocturno.

El Acuerdo se aplicará a los trabajadores móviles que sean personal de navegación y personal de a bordo. En consonancia con los límites establecidos en el TFUE, los interlocutores

¹⁹ <http://www.ccr-zkr.org/13020500-en.html#04>.

²⁰ Las recomendaciones de la Comisión del Danubio son idénticas a las normas aplicables al personal de navegación en el Rin.

sociales no han acordado disposiciones relativas al tiempo de trabajo de los trabajadores por cuenta propia.

El Acuerdo contiene una disposición sobre la aplicación de las «disposiciones más favorables» (artículo 17, apartado 1). Esto significa que no deben introducirse cambios como consecuencia de la aplicación del Acuerdo cuando la legislación o los convenios colectivos nacionales prevean una mayor protección.

La presente propuesta se ajusta a las conclusiones del documento de análisis en lo que respecta a la clasificación de las opciones estratégicas.

Las repercusiones de esta iniciativa en las pymes, principalmente en las pequeñas empresas y las microempresas, son limitadas. Las pequeñas empresas representan una gran parte del sector. El número de pequeñas empresas es proporcionalmente más elevado en la región del Rin que en la región del Danubio. Se trata fundamentalmente de propietarios-operadores que explotan barcos por cuenta propia. El Acuerdo no se aplica a los propietarios-operadores.

Durante las negociaciones del Acuerdo, las pymes estuvieron adecuadamente representadas por la ESO y sus representantes se encontraban entre los más firmes partidarios del Acuerdo, ya que ven en él una oportunidad para lograr la armonización con normas posiblemente más simples sobre el tiempo de trabajo en el sector.

Las pymes que están incluidas en el ámbito de aplicación del Acuerdo porque emplean trabajadores móviles serán, en su mayor parte, las menos afectadas. Son propietarias de buques que navegan por el Rin o el Danubio con arreglo a los sistemas de explotación A 1 y A 2²¹, que ya exigen determinados períodos de descanso (en virtud de las disposiciones relativas a la seguridad en la navegación).

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Base jurídica

El artículo 155, apartado 2, del TFUE dispone que «la aplicación de los acuerdos celebrados a nivel de la Unión se realizará, ya sea según los procedimientos y prácticas propios de los interlocutores sociales y de los Estados miembros, ya sea en los ámbitos sujetos al artículo 153, y a petición conjunta de las partes firmantes, sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión. Se informará al Parlamento Europeo».

El Acuerdo celebrado por la EBU, la ESO y la ETF se refiere a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior. Hace referencia a las condiciones de trabajo y contiene disposiciones sobre la salud y la seguridad de los trabajadores, un ámbito que se rige por el artículo 153, apartado 1, letra a), del TFUE. Este es uno de los ámbitos en los que el Consejo puede decidir por mayoría cualificada. Por tanto, el artículo 155, apartado 2, constituye la base jurídica adecuada para la propuesta de la Comisión.

La Comisión, en su Comunicación «Adaptación y fomento del diálogo social a escala comunitaria²²», hizo hincapié en que, «antes de presentar cualquier propuesta legislativa al Consejo llevaría a cabo una evaluación de la representatividad de las partes contratantes, de su mandato y de la legalidad de cada una de las cláusulas del convenio colectivo con respecto al

²¹ Con arreglo al Reglamento sobre la navegación en el Rin, un buque que opera en el marco del plan A1 significa que opera como máximo catorce horas al día ininterrumpidamente, mientras que el plan A2 significa que opera como máximo dieciocho horas al día ininterrumpidamente.

²² Comunicación de la Comisión - Adaptación y fomento del diálogo social a escala comunitaria COM(1998) 322 final.

Derecho comunitario, así como de las disposiciones relativas a las pequeñas y medianas empresas».

Dicha evaluación figura más adelante.

3.2 Análisis del Acuerdo

3.2.1 Representatividad de las partes contratantes y su mandato

La legitimidad de los interlocutores sociales para ser consultados y para que se les conceda el derecho a negociar acuerdos que pueden ser aplicados mediante una decisión del Consejo se basa en su representatividad.

Las organizaciones firmantes del Acuerdo son la Unión Europea de Navegación Fluvial (EBU), la Organización Europea de Patrones de Barco (ESO) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF). Estas tres organizaciones son miembros del Comité de Diálogo Sectorial del Transporte de Navegación Interior establecido de conformidad con la Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998²³, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea. La Comisión evalúa periódicamente la representatividad de los interlocutores sociales que participan en el diálogo social europeo con la ayuda de estudios externos. El último estudio de representatividad con respecto al transporte de navegación interior realizado por la Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo (Eurofound), un órgano tripartito, se publicó en 2010²⁴.

La información facilitada por las partes firmantes confirma que pertenecen a un sector específico y que están organizadas a escala europea. Además, están integradas por organizaciones que, a su vez, son miembros reconocidos y forman parte de las estructuras de los interlocutores sociales de los Estados miembros, tienen la capacidad de negociar acuerdos y son representativas de varios Estados miembros. También disponen de las estructuras necesarias para participar de forma efectiva en los trabajos del Comité de Diálogo Sectorial.

El Acuerdo firmado por estas organizaciones incluye determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles en el transporte de la navegación interior. Las partes firmantes han facilitado información sobre su carácter representativo, que indica que son suficientemente representativas de los trabajadores móviles en el transporte por navegación interior y de sus empleadores, tanto en el transporte de pasajeros como en el de mercancías.

Por parte de los empleadores, la EBU²⁵ representa a las organizaciones nacionales del sector de la navegación interior (transporte de mercancías y pasajeros) en ocho Estados miembros de la UE²⁶ y la ESO²⁷ representa a empleadores privados de navegación interior (patrones por cuenta propia) en cinco Estados miembros²⁸. En conjunto, estas dos organizaciones tienen miembros en nueve Estados miembros. El estudio de representatividad confirmó la importancia de la EBU y la ESO como representantes indiscutibles a nivel europeo de las

²³ Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea (DO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

²⁴ Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo (2010), *Representativeness of the European social partner organisations: Inland waterway transport* (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

²⁵ <http://www.ebu-uenf.org/membership>.

²⁶ Bélgica, Chequia, Alemania, Francia, Luxemburgo, los Países Bajos, Austria y Rumanía.

²⁷ <http://www.eso-oeb.org/organisations>.

²⁸ Bélgica, Alemania, Francia, los Países Bajos y Polonia.

empresas del sector, aunque ambas asociaciones solo cuentan con afiliados en algunos Estados miembros de la UE.

Por parte de los sindicatos, el Acuerdo fue firmado por la ETF²⁹, cuya sección en la navegación interior reúne a los responsables y representantes sindicales de los sindicatos nacionales del transporte que defienden los intereses de los trabajadores del sector (transporte de mercancías y pasajeros, en particular barcos hotel y de crucero). La EFT representa a las organizaciones de trabajadores de la navegación interior en diecisiete Estados miembros³⁰, la mayoría de las cuales participan en la negociación colectiva a nivel nacional.

Dado que la EBU, la ESO y la ETF no tienen miembros en todos los Estados miembros de la UE, en aras de la transparencia en el proceso de negociación, en noviembre de 2009 enviaron una carta conjunta a los ministros de transporte y trabajo de todos los Estados miembros en la que presentaron el principal contenido de sus negociaciones y les solicitaban la transmisión de la información a todas las organizaciones nacionales de interlocutores sociales pertinentes. Parece que no hubo ninguna respuesta oficial a dicha carta.

El estudio de la representatividad realizado por Eurofound no identificó ninguna otra organización sectorial de interlocutores sociales a escala europea.

La Comisión concluye, por lo tanto, que la EBU, la ESO y la EFT son las únicas organizaciones a escala de la UE representativas de los interlocutores sociales en el sector del transporte de navegación interior.

En una carta dirigida a la Comisión el 16 de marzo de 2012, las partes firmantes del Acuerdo confirmaron que habían recibido de sus afiliados nacionales el mandato de negociar y celebrar el Acuerdo.

En conclusión, las partes firmantes del Acuerdo tienen suficiente representatividad en el sector del transporte de navegación interior en general y con respecto a los trabajadores y empleadores que puedan estar cubiertos por las disposiciones del Acuerdo, y han recibido de sus miembros nacionales el mandato de negociar y celebrar el Acuerdo.

3.2.2 Legalidad de las cláusulas del Acuerdo

La Comisión ha examinado atentamente cada una de las cláusulas del Acuerdo y no ha encontrado ninguna que sea contraria al Derecho de la UE.

Las obligaciones que se impondrían a los Estados miembros no se derivan directamente del Acuerdo entre los interlocutores sociales, sino más bien de su aplicación mediante una decisión del Consejo.

El contenido del Acuerdo se ciñe a los ámbitos enumerados en el artículo 153, apartado 1, del TFUE.

El artículo 17 del Acuerdo contiene una cláusula de no regresión, que garantiza el nivel actual de protección de los trabajadores. Además, la propuesta de Directiva del Consejo incluye las salvaguardias necesarias del acervo (disposiciones más favorables y no regresión –véase el artículo 2).

3.3 Subsidiariedad y proporcionalidad

El principio de subsidiariedad se aplica en la medida en que la propuesta no es competencia exclusiva de la Unión.

²⁹ <http://www.itfglobal.org/etf/etf-affiliates.cfm>.

³⁰ Bélgica, Bulgaria, Chequia, Dinamarca, Alemania, España, Francia, Italia, Letonia, Luxemburgo, los Países Bajos, Austria, Polonia, Portugal, Rumanía, Finlandia y el Reino Unido.

La propuesta prevé «disposiciones más específicas» en el sentido del artículo 14 de la Directiva sobre el tiempo de trabajo. El artículo 14 hace referencia a «instrumentos comunitarios» en la medida en que sean necesarios para establecer tales disposiciones. Por consiguiente, los objetivos de la propuesta solo pueden alcanzarse a nivel de la UE.

La necesidad de actuación de la UE también se justifica por el hecho de que el transporte de navegación interior es en gran medida una forma de transporte internacional que consiste principalmente en actividades transfronterizas en la red europea de transporte de navegación interior. Con el fin de evitar la competencia desleal causada por las grandes diferencias entre las normas relativas al tiempo de trabajo en los diferentes Estados miembros, es necesario establecer normas mínimas a nivel de la UE en relación con el tiempo de trabajo en este sector.

Haciéndose eco de esta necesidad, los interlocutores sociales, de conformidad con el artículo 155, apartado 1, del TFUE, han celebrado un Acuerdo a nivel de la UE y han solicitado su aplicación sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión, conforme a lo dispuesto en el artículo 155, apartado 2, del TFUE. Este tipo de requisitos específicos ya han sido establecidos en diferentes directivas para los trabajadores móviles del transporte en la aviación civil³¹, en los servicios ferroviarios transfronterizos³² y para la gente de mar³³, gracias a los acuerdos celebrados por los interlocutores sociales de estos sectores en cuestión.

Por tanto, la propuesta se ajusta al principio de subsidiariedad.

La propuesta de Directiva responde a la exigencia de proporcionalidad en la medida en que se limita a fijar los objetivos que deben lograrse y establece normas mínimas.

Por consiguiente, la propuesta deja margen a la flexibilidad por lo que se refiere a la elección de las medidas concretas de aplicación.

3.4 Instrumentos elegidos

El instrumento elegido es una directiva. El término «decisión» a que hace referencia el artículo 155, apartado 1, del TFUE se utiliza en su acepción general a fin de que pueda elegirse el instrumento legislativo con arreglo al artículo 288 del TFUE. Corresponde a la Comisión proponer el más adecuado de los tres instrumentos vinculantes a que se hace referencia en dicho artículo (reglamento, directiva o decisión).

El artículo 296 del TFUE dispone que «cuando los Tratados no establezcan el tipo de acto que deba adoptarse, las instituciones decidirán en cada caso conforme a los procedimientos aplicables y al principio de proporcionalidad».

³¹ Directiva 2000/79/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, relativa a la aplicación del Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo del personal de vuelo en la aviación civil celebrado por la Association of European Airlines (AEA), la European Transport Workers' Federation (ETF), la European Cockpit Association (ECA), la European Regions Airline Association (ERA) y la International Air Carrier Association (IACA) (DO L 302 de 1.12.2000, p. 57).

³² Directiva 2005/47/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005, relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario (DO L 195 de 27.7.2005, p. 15).

³³ Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999, relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST) - Anexo: Acuerdo Europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar, DO L 167 de 2.7.1999, p. 33.

En este caso, dada la naturaleza y el contenido del Acuerdo de los interlocutores sociales, está claro que la opción más adecuada es su aplicación mediante disposiciones, que habrán de ser incorporadas al Derecho interno por los Estados miembros o los interlocutores sociales. Por tanto, el instrumento más adecuado es una directiva del Consejo.

Asimismo, la Comisión considera que el Acuerdo no debe incorporarse en la propuesta sino figurar como anexo a la misma.

3.5 Información del Parlamento Europeo

Con arreglo al artículo 155, apartado 2, del TFUE, cuando un acuerdo europeo se aplique mediante una decisión del Consejo deberá informarse al Parlamento Europeo.

La Comisión ha remitido su propuesta al Parlamento Europeo de modo que este pueda, si lo desea, transmitir su opinión a la Comisión y al Consejo.

3.6 Contenido de la propuesta

La estructura de la propuesta es la siguiente:

Artículo 1

Este artículo se limita a establecer el carácter vinculante del Acuerdo celebrado entre los interlocutores sociales, lo que constituye el objeto de la decisión del Consejo adoptada con arreglo al artículo 155, apartado 2, del TFUE.

Artículo 2

En el artículo 2 se establece que la Directiva solo fija requisitos mínimos y deja a los Estados miembros la libertad de adoptar medidas más favorables para los trabajadores del sector en cuestión. Su objetivo es garantizar de manera explícita los niveles de protección ya adquiridos de los trabajadores y velar por que solo se apliquen las normas más favorables sobre protección laboral.

Artículos 3 a 6

Los artículos 3 a 6 contienen las disposiciones habituales sobre transposición a la legislación nacional de los Estados miembros, incluida la obligación de prever sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias. En concreto, el artículo 5 hace referencia a la fecha de entrada en vigor de la Directiva.

3.7 Explicación detallada de las disposiciones del anexo de la propuesta

Artículo 1 (Ámbito de aplicación)

Esta cláusula aclara que el Acuerdo se aplica a los trabajadores móviles empleados como miembros de la tripulación o como personal de a bordo en una embarcación que opera en el sector de la navegación interior con finalidad mercantil. El artículo 1, apartado 2, establece que los propietarios operadores no están cubiertos por el Acuerdo, incluso si se consideran trabajadores en su propia empresa por razones de seguridad social.

El artículo 1, apartado 3, establece la relación entre el Acuerdo y las disposiciones nacionales e internacionales en materia de tiempo de descanso, a efectos de la seguridad de la navegación. Si hubiera diferencias entre dichas disposiciones, se aplicarían las disposiciones más favorables para la salud y la seguridad de los trabajadores.

El artículo 1, apartado 4, establece que los trabajadores móviles que trabajen en una embarcación en el territorio de un Estado miembro de la UE fuera del sector de la navegación interior con fines mercantiles y cuyas condiciones de trabajo estén reguladas por un convenio colectivo pueden estar cubiertos por el presente Acuerdo en determinadas condiciones.

Artículo 2 (Definiciones)

El Acuerdo emplea diferentes términos: embarcación, buque de pasaje, tiempo de trabajo, tiempo de descanso, día de descanso, transportista de la navegación interior, plan de trabajo, horario nocturno, trabajador nocturno, trabajador por turnos, personal de abordaje, trabajador móvil y temporada. El artículo 2 establece las definiciones de estos términos a efectos del Acuerdo.

Artículo 3 (Tiempo de trabajo y período de referencia)

El artículo 3, apartado 1, establece una jornada laboral de base de ocho horas. El artículo 3, apartado 2, prevé un tiempo de trabajo semanal medio de cuarenta y ocho horas en consonancia con el artículo 6 de la Directiva sobre el tiempo de trabajo.

El artículo 3, apartado 2, establece que el período de referencia máximo es de doce meses. El período de referencia es el período sobre el que se calcula el tiempo de trabajo semanal medio.

El artículo 3, apartado 3, dispone en consecuencia que el tiempo de trabajo máximo es de 2 304 horas. Las vacaciones anuales y las bajas por enfermedad se excluyen de este cálculo. Si la duración del contrato de trabajo es inferior al período de referencia, el cálculo del tiempo de trabajo máximo permitido se basará en un cálculo *pro rata*.

Artículo 4 (Tiempo de trabajo diario y semanal)

El artículo 4, apartado 1, establece un tiempo de trabajo máximo por un período de veinticuatro horas y un tiempo de trabajo máximo por cada período de siete días.

El artículo 4, apartado 2, introduce un límite al tiempo de trabajo semanal medio de setenta y dos horas en un plazo de cuatro meses en caso de un plan de trabajo determinado. Esta disposición tiene en cuenta los horarios de trabajo existentes en el sector y la considerable cantidad de tiempo inactivo de permanencia a bordo.

Artículo 5 (Días de trabajo y de descanso)

Los planes de trabajo varían en el sector del transporte de navegación interior. En muchos casos, los trabajadores móviles trabajan días consecutivos en una embarcación a fin de pasar un período de descanso en casa. El artículo 5, apartado 1, establece el tiempo máximo, a saber, no más de treinta y un días de trabajo consecutivos.

El artículo 5, apartado 2, establece las normas para un ritmo 1:1, en el que el trabajador dispone del mismo número de días de trabajo y de descanso. En este plan, el número de días de trabajo consecutivos va seguido del mismo número de días de descanso. Existen algunas excepciones a esta norma en las condiciones mencionadas.

El artículo 5, apartado 3, establece un método para calcular el número mínimo de días de descanso consecutivos cuando el plan de trabajo prevé más días de trabajo que de descanso. Estos días de descanso deben concederse inmediatamente después de los días de trabajo consecutivos.

Artículo 6 (Trabajo de temporada en la navegación de transporte de pasajeros)

Con el fin de reconocer la naturaleza especial del trabajo de temporada en los buques de pasaje, el artículo 6 fija límites máximos de tiempo de trabajo: doce horas por cada período de veinticuatro horas y setenta y dos horas por cada período de siete días, que pueden aplicarse a todos los trabajadores móviles en los buques de pasaje.

El artículo 6, apartado 2, exige que se conceda a los trabajadores 0,2 días de descanso por cada día de trabajo. Por cada periodo de treinta y un días, deberá concederse un mínimo de dos días de descanso.

El artículo 6, apartado 3, establece que deben concederse días de descanso y que debe respetarse una duración media del tiempo de trabajo semanal de cuarenta y ocho horas, de conformidad con los convenios colectivos o, en su defecto, con la legislación nacional.

Artículo 7 (Tiempos de descanso)

Con el fin de proteger la salud y la seguridad de los trabajadores, este artículo establece los períodos de descanso, expresados en unidades de tiempo: diez horas por cada período de veinticuatro horas y ochenta y cuatro horas por cada período de siete días.

Artículo 8 (Pausas)

El artículo 8 regula que todos los trabajadores cuyo tiempo de trabajo diario sea superior a seis horas tienen derecho a una pausa. La duración y las condiciones en las que se conceden las pausas se determinan mediante convenio colectivo o, en su defecto, mediante la legislación nacional.

Artículo 9 (Tiempo de trabajo nocturno máximo)

Sobre la base de un horario nocturno de siete horas, este artículo limita el tiempo de trabajo nocturno a cuarenta y dos horas por un período de siete días.

Artículo 10 (Vacaciones anuales)

El artículo 10 establece un período mínimo de vacaciones anuales de al menos cuatro semanas, que no puede ser sustituido por una compensación financiera, excepto en caso de conclusión de la relación laboral. Este artículo corresponde al artículo 7 de la Directiva sobre el tiempo de trabajo, que ya se aplica a los trabajadores móviles.

Artículo 11 (Protección de los jóvenes)

Las disposiciones de la Directiva 94/33/CE, relativa a la protección de los jóvenes en el trabajo³⁴, seguirán aplicándose a los trabajadores menores de dieciocho años que trabajan en el sector del transporte de navegación interior.

El artículo 11, apartado 2, permite a los Estados miembros autorizar el trabajo nocturno de los jóvenes durante un período de tiempo (lo que está prohibido por la Directiva 94/33/CE) cuando sean mayores de dieciséis años y ya no estén sujetos a la escolaridad obligatoria a

³⁴ Directiva 94/33/CE del Consejo, de 22 de junio de 1994, relativa a la protección de los jóvenes en el trabajo (DO L 216 de 20.8.1994).

tiempo completo con arreglo a la legislación nacional. El trabajo nocturno deberá ser necesario para su formación y solo se permite si se concede un descanso compensatorio suficiente y no se comprometen los objetivos del artículo 1 de la Directiva 94/33/CE.

Artículo 12 (Control)

El artículo 12, apartado 1, establece que se deberán mantener registros del horario diario y semanal de los trabajadores, a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones sobre el tiempo de trabajo del Acuerdo (artículos 3 a 7, 9 a 11 y 13).

El artículo 12, apartado 2, exige que los registros del tiempo de trabajo se conserven a bordo al menos hasta el final del período de referencia.

El artículo 12, apartado 3, dispone que estos registros deberán ser verificados y confirmados a intervalos regulares tanto por el empleador como por el trabajador.

El artículo 12, apartado 4, establece los datos mínimos que debe contener dicho registro.

El artículo 12, apartado 5, establece que los trabajadores deben recibir una copia de su registro confirmado y que deben conservarlo durante un año.

Artículo 13 (Situaciones de emergencia)

El artículo 13, apartado 1, establece que, en situaciones de emergencia, el capitán o el patrón de la embarcación, o su representante, podrá exigir al trabajador trabajar más horas cuando ello resulte necesario para la seguridad de las personas y la carga, o de la propia embarcación, o para socorrer a personas o embarcaciones en peligro.

El artículo 13, apartado 2, establece que, en tales situaciones, el capitán o el patrón de la embarcación, o su representante, podrán exigir al trabajador que trabaje más horas hasta que se restablezca la situación normal.

El artículo 13, apartado 3, impone al capitán o al patrón, o a su representante, la obligación de dar a todos los trabajadores que han trabajado durante el horario normal de descanso previsto un descanso compensatorio adecuado, tan pronto como sea posible una vez restablecida la normalidad.

Artículo 14 (Examen médico)

El artículo 14, apartado 1, establece el derecho de todos los trabajadores a un chequeo médico anual gratuito. En los exámenes médicos, deberá prestarse especial atención al estado de salud y a los síntomas del trabajador que puedan deberse a un trabajo a bordo con tiempos de descanso mínimos diarios o días de descanso mínimos con arreglo a lo dispuesto en los artículos 5 y 6 del Acuerdo.

El artículo 14, apartado 2, establece el derecho de los trabajadores nocturnos que padezcan problemas de salud relacionados con la prestación de un trabajo nocturno a ser trasladados a un trabajo diurno.

El artículo 14, apartados 3 y 4, establecen que el chequeo médico anual gratuito deberá

respetar el secreto médico y podrá realizarse en el marco del sistema nacional de salud.

Artículo 15 (Protección en materia de seguridad y de salud)

El artículo 15, apartado 1, establece que los trabajadores nocturnos y los trabajadores por turnos disfrutarán de un nivel de protección de su seguridad y su salud adaptado a la naturaleza de su trabajo.

El artículo 15, apartado 2, establece que los servicios o medios de protección y prevención en materia de seguridad y de salud de los trabajadores nocturnos y de los trabajadores por turnos deben ser equivalentes a los aplicables a los demás trabajadores. Estos servicios o medios deben estar disponibles en todo momento. Las disposiciones del artículo 15 están en consonancia con el artículo 12 de la Directiva sobre el tiempo de trabajo, que ya se aplica a los trabajadores móviles.

Artículo 16 (Ritmos de trabajo)

Este artículo se aplica a situaciones en las que el empresario desea organizar el trabajo con arreglo a un ritmo determinado. En esta situación, debe tenerse en cuenta el principio de adaptación de la actividad al trabajador con objeto de disminuir el trabajo monótono o a un ritmo predeterminado en función del tipo de actividad y de las normas de salud y seguridad. Esta disposición está en consonancia con el artículo 13 de la Directiva sobre el tiempo de trabajo, que ya se aplica a los trabajadores móviles.

Artículo 17 (Disposiciones finales)

Este artículo contiene una cláusula sobre las disposiciones más favorables: los Estados miembros pueden mantener o introducir disposiciones equivalentes o más favorables que las del Acuerdo.

El artículo 17, apartado 2, contiene una cláusula de no regresión y su apartado 3 establece que los interlocutores sociales deben hacer un seguimiento de la puesta en práctica y la aplicación del Acuerdo, especialmente en lo que se refiere a las cuestiones de salud y seguridad laboral, en el marco del Comité de Diálogo Social Europeo sobre Navegación Interior.

El artículo 17, apartado 4, prevé una revisión de las disposiciones del presente Acuerdo por parte de los signatarios del mismo dos años después de la expiración del plazo de transposición establecido en el artículo 4 de la presente propuesta.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene incidencia en el presupuesto de la UE.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

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

A menudo no existe ninguna legislación específica en los Estados miembros que aborde de manera explícita las categorías de trabajadores cubiertas por la Directiva. De ahí que la legislación nacional de los Estados miembros relativa a las cuestiones cubiertas por la propuesta esté a menudo contenida en una serie de diferentes textos legislativos (Códigos del Trabajo, legislación en materia de salud y seguridad o disposiciones sectoriales específicas no exhaustivas) y requerirá un enfoque y una interpretación sistémicos.

La propuesta contiene asimismo una serie de elementos que anteriormente no estaban regulados porque estaban exentos de las disposiciones generales de la Directiva sobre el tiempo de trabajo en virtud de su artículo 20. Es necesario disponer de información clara sobre la transposición de estas nuevas disposiciones y soluciones a fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos en la propuesta. De este modo, la Comisión podrá garantizar la aplicación de los requisitos de la Directiva, que tienen por objeto proteger la salud y la seguridad de los trabajadores, ofrecer más flexibilidad a las empresas y promover una competencia leal entre las mismas.

La carga administrativa adicional que supone la presentación de documentos explicativos no es desproporcionada (es puntual y no requiere la participación de muchas organizaciones). Los documentos explicativos pueden redactarse de forma más eficaz por los Estados miembros.

Teniendo en cuenta lo que precede, conviene pedir a los Estados miembros que se comprometan a notificar las medidas de transposición en uno o varios documentos que expliquen la relación entre las disposiciones de la Directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

por la que se aplica el Acuerdo europeo celebrado por la Unión Europea de Navegación Fluvial (EBU), la Organización Europea de Patrones de Barco (ESO) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior

(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,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 155, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), los empleadores y los trabajadores (en adelante, «los interlocutores sociales») pueden pedir conjuntamente la aplicación de los acuerdos que celebren a nivel de la Unión sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión.
- (2) La Unión Europea de Navegación Fluvial (EBU), la Organización Europea de Patrones de Barco (ESO) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) informaron a la Comisión de su deseo de entablar negociaciones de conformidad con el artículo 155, apartado 1, con el objeto de celebrar un acuerdo a nivel de la Unión.
- (3) El 15 de febrero de 2012, la EBU, la ESO y la ETF celebraron un Acuerdo europeo sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior («el Acuerdo»).
- (4) Dicho Acuerdo contenía una petición conjunta para que la Comisión aplicara el Acuerdo sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 155, apartado 2, del Tratado.
- (5) A los fines del artículo 288 del Tratado, el instrumento adecuado para aplicar el Acuerdo es una directiva.
- (6) 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 comunitaria³⁵», teniendo en cuenta el carácter representativo de las partes firmantes y la legalidad de cada cláusula del Acuerdo.
- (7) Los términos utilizados en el Acuerdo y que no hayan sido definidos expresamente en él pueden ser definidos por los Estados miembros de conformidad con la legislación y

³⁵ COM(1998) 322 final.

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.

- (8) Los Estados miembros pueden confiar a los interlocutores sociales, a petición conjunta de estos, la aplicación de la presente Directiva, a condición de que los primeros adopten todas las disposiciones necesarias para garantizar, en todo momento, los resultados previstos en la misma.
- (9) La Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁶ establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud en materia de ordenación del tiempo de trabajo, incluido el de los trabajadores en el transporte de navegación interior.
- (10) La presente Directiva y el Acuerdo establecen requisitos más específicos para la ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles en el transporte de navegación interior, a efectos del artículo 14 de la Directiva 2003/88/CE.
- (11) Las disposiciones de la presente Directiva deben aplicarse sin perjuicio de las disposiciones en vigor en la Unión que sean más específicas o que conceden un nivel de protección más elevado a los trabajadores móviles en el transporte de navegación interior.
- (12) La presente Directiva no puede servir para justificar una disminución del nivel general de protección de los trabajadores en los ámbitos cubiertos por el Acuerdo.
- (13) La presente Directiva y el Acuerdo establecen normas mínimas; los Estados miembros y los interlocutores sociales han de poder conservar o introducir medidas más favorables.
- (14) La Comisión ha informado al Parlamento Europeo, de conformidad con el artículo 155, apartado 2, del TFUE, mediante la transmisión del texto de su propuesta de Directiva que contiene el Acuerdo.
- (15) La presente Directiva respeta los derechos y principios fundamentales reconocidos por la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y, en particular, su artículo 31.
- (16) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores en un sector predominantemente transfronterizo no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, conforme al principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5, apartado 3, del Tratado. La presente Directiva se limita a lo estrictamente necesario para lograr los objetivos perseguidos, con arreglo al principio de proporcionalidad contemplado en el artículo 5, apartado 4, del Tratado de la Unión Europea.
- (17) La aplicación del Acuerdo contribuye a realizar los objetivos del artículo 151 del TFUE.
- (18) De conformidad con la Declaración Política Conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos³⁷, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de sus medidas de transposición, en aquellos casos en que esté justificado, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes

³⁶ DO L 299 de 18.11.2003, p. 9.

³⁷ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva aplica, a efectos del artículo 155, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Acuerdo europeo relativo a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior celebrado el 15 de febrero de 2012 por la Unión Europea de Navegación Fluvial (EBU), la Organización Europea de Patrones de Barco (ESO) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), tal como figura en el anexo.

Artículo 2

1. Los Estados miembros podrán mantener o adoptar 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 del derecho de los Estados miembros y los interlocutores sociales de adoptar, a la luz de 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 de la UE o nacional que contemple condiciones más favorables para los trabajadores en cuestión.

Artículo 3

Los Estados miembros determinarán las sanciones aplicables en caso de infracción de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva. Las sanciones establecidas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 4

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2016. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.
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.

Artículo 5

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*