

# PROPUESTA DECISIÓN DEL CONSEJO SOBRE ORDENACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO EN EL TRANSPORTE DE NAVEGACIÓN INTERIOR

## 1. BASE JURÍDICA

Base jurídica: Artículo 155,2 TFUE

Procedimiento: Artículo 155,2 TFUE, cuando un acuerdo europeo se aplique mediante una decisión del Consejo a propuesta Comisión e informando al Parlamento.

## 2. GRUPO DEL CONSEJO Y FECHA DEL CONSEJO EN EL QUE SE ESPERA SEA CONSIDERADA LA PROPUESTA

Grupo de Asuntos Sociales.

Consejo EPSSCO (Empleo y Política Social): de 16 de octubre de 2014 (*pos.*) *Acuerdo político/Adopción*

## 3. CONTENIDO

Los interlocutores sociales sectoriales en el transporte de navegación interior a nivel de la UE (la Unión Europea de Navegación Fluvial (European Barge Union, EBU), la Organización Europea de Patrones de Barcos (European Skippers Organisation, ESO) y la Federación Europea de Trabajadores del Sector del Transporte (European Transport Workers' Federation, ETF) 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/CE (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.

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».

En este caso, dada la naturaleza y el contenido del Acuerdo de los interlocutores sociales, 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.

Por otra parte, la Comisión ha considerado que el Acuerdo no debe incorporarse en la propuesta sino figurar como Anexo a la misma.

La propuesta de Directiva se estructura en seis artículos.

La Directiva se 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. En consecuencia, se establece el carácter vinculante del Acuerdo celebrado entre los interlocutores sociales.

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. En consecuencia, la aplicación y la interpretación de la Directiva no afectará a ninguna disposición, costumbre o práctica de la UE o nacional que contemple condiciones más favorables para los trabajadores en cuestión.

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.

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.

La Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea, siendo su destinatarios los Estados miembros.

En Anexo figura el Acuerdo al que llegaron los interlocutores sociales del sector (EBU, ESO y ETF) sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo. Los interlocutores sociales consideran que las específicas condiciones de vida y de trabajo en el sector de la navegación interior hace necesario una directiva sectorial en este tema. El Acuerdo cubre tanto a la tripulación como al personal marino. Establece unas normas mínimas que se aplican a esos trabajadores, tales como:

- La jornada laboral de base es de ocho horas, el tiempo de trabajo semanal medio es de 48 horas, la media se calculará para un periodo de referencia de 12 meses, en consecuencia el tiempo de trabajo máximo anual 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 periodo de referencia, el cálculo del tiempo de trabajo máximo permitido se basará en un cálculo pro rata.
- El tiempo de trabajo nocturno total no excederá de 42 horas semanales.

- Un derecho de al menos 4 semanas anuales de vacaciones pagadas y pago de chequeos anuales médicos.
- Un derecho de la menos 10 horas de descanso cada día (al menos 6 horas serán de forma ininterrumpida) y al menos 84 horas de descanso semanales.
- Las disposiciones de la Directiva 94/33/CE, relativa a la protección de los jóvenes en el trabajo, seguirán aplicándose a los trabajadores menores de dieciocho años que trabajan en el sector del transporte de navegación interior. Sin embargo se permite a los Estados miembros autorizar el trabajo nocturno de los jóvenes durante un período de tiempo (lo que está prohibido en la citada Directiva) en determinados casos.
- 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

El acuerdo refleja los horarios de trabajo normales en el transporte de navegación interior y las específicas normas de trabajo consecutivo y días de descanso. Aunque el trabajo diario ordinario es de 8 horas, el trabajo diario puede ser más largo, y algunos días de descanso semanales pueden ser temporalmente pospuestos, siempre que los estándares mínimos fijados sean respetados.

El acuerdo pretende apoyar al sector a encontrar y atraer personal cualificado. El transporte de navegación interior ofrece muchas posibilidades y retos dentro de la cadena logística.

#### **4. ESTADO DEL PROCEDIMIENTO**

La Comisión ha adoptado su propuesta de Directiva el 8 de julio de 2014 sin que se hayan todavía iniciado los trabajos.

#### **5. VALORACIÓN**

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).

La propuesta de Directiva se adopta siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 155, 2 del TFUE estableciendo de esta forma el carácter vinculante del Acuerdo celebrado entre los interlocutores sociales.