



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 7.7.2014
COM(2014) 452 final

ANNEX 1

ANEXĂ

**Acordul european privind anumite aspecte referitoare la organizarea timpului de lucru
în domeniul transportului pe căi navigabile interioare**

la

Propunerea de Directivă a Consiliului

**de punere în aplicare a Acordului european încheiat de „European Barge Union”
(Uniunea europeană a navigației interioare) (EBU), „European Skippers Organisation”
(Uniunea Europeană a marinarilor fluviali) (ESO) și Federația Europeană a
Lucrătorilor din Transporturi (ETF) privind anumite aspecte ale organizării timpului
de lucru în transportul pe căi navigabile interioare**

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

ANEXĂ

Întrucât:

1. Directiva 2003/88/CE privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru prezintă standarde minime generale care, cu excepția aspectelor menționate la articolul 20 alineatul (1) (repaus zilnic, pauze, repaus săptămânal, durata muncii de noapte), fac referire și la organizarea timpului de lucru în transportul pe căi navigabile interioare. Deoarece aceste reglementări nu țin cont în suficientă măsură de condițiile speciale de muncă și de viață în cadrul sectorului transportului pe căi navigabile interioare, sunt necesare dispoziții specifice în conformitate cu articolul 14 din Directiva 2003/88/CE.
2. Aceste dispoziții specifice trebuie să asigure lucrătorilor din sectorul transportului pe căi navigabile interioare un nivel ridicat de sănătate și siguranță la locul de muncă.
3. Transportul pe căi navigabile interioare este o modalitate internațională de transport caracterizat prin activități preponderent transfrontaliere în rețeaua europeană de transport pe căi navigabile interioare. Prin urmare, obiectivul sectorului transportului pe căi navigabile interioare ar trebui să fie încurajarea unor condiții-cadru egale pentru piața muncii din sector și împiedicarea concurenței neloiale bazate pe diferențele legislative privind organizarea timpului de lucru.
4. Având în vedere importanța sectorului de transport pentru competitivitatea economică, Uniunea Europeană și-a stabilit obiectivul de a încuraja acele moduri de transport care presupun atât un consum mai mic de energie, cât și un nivel mai ridicat al protecției mediului și al siguranței¹. Transportul pe căi navigabile interioare, ca mod de transport ecologic cu suficientă capacitate disponibilă, poate să contribuie de manieră durabilă la desconggestionarea transportului rutier și feroviar de marfă din Europa.
5. Modul de organizare a muncii variază în cadrul sectorului. Numărul lucrătorilor și timpul de lucru la bord variază în funcție de modul de organizare a muncii, de întreprindere, de zona de navigare, de distanța de parcurs și de dimensiunea navei. Unele nave sunt exploatate în regim continuu, adică 24 de ore din 24, activitatea echipajului fiind organizată în ture. În schimb, în special întreprinderile mijlocii, își exploatează navele de regulă câte 14 ore pe zi timp de cinci sau șase zile pe săptămână. Numărul de ore de lucru la bord ale unui lucrător nu este echivalent cu perioada de exploatare a vehiculului în transportul pe căi navigabile interioare.
6. Una din caracteristicile specifice sectorului transportului pe căi navigabile interioare constă în faptul că lucrătorii au posibilitatea să aibă la bordul navei nu numai locul lor de muncă, ci și locul lor de cazare sau de rezidență. Din acest motiv, în mod uzual, lucrătorii își petrec la bord și timpul de repaus. Numeroși lucrători din sectorul transportului pe căi navigabile interioare, în special cei care se află la o distanță mai

¹ A se vedea Comunicarea Comisiei privind stimularea sectorului navigației interioare „Naiades”, COM(2006) 6 final, 17.1.2006

mare de locul de reședință permanentă, lucrează mai multe zile consecutive la bordul navei pentru a economisi timp de călătorie și a putea petrece ulterior mai multe zile la domiciliu sau, după preferință, în alt loc. La un raport de 1:1, de exemplu, lucrătorul dispune de același număr de zile de repaus și de lucru. Din acest motiv, numărul zilelor consecutive lucrate la bord și numărul zilelor libere pot fi mai mari în comparație cu numărul de zile corespunzătoare în cazul muncii desfășurate pe uscat.

7. Timpul mediu de lucru în transportul pe căi navigabile interioare include în mod normal o cotă considerabilă de timp de veghe (de exemplu, din cauza timpilor imprevizibili de așteptare la ecluze sau la încărcarea și descărcarea vehiculului), care poate să cadă și în perioadă nocturnă. Din acest motiv, plafoanele privind timpul de lucru zilnic și săptămânal pot fi mai ridicate decât cele care figurează în Directiva 2003/88/CE.
8. În același timp, trebuie recunoscut că sarcina de lucru în sectorul transportului pe căi navigabile interioare este influențată de mai mulți factori, precum zgomotul, vibrațiile și organizarea timpului de lucru. Fără a aduce atingere dispozițiilor Directivei 89/391/CEE a Consiliului din 12 iunie 1989 privind punerea în aplicare de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și sănătății lucrătorilor la locul de muncă², în scopul protecției lucrătorilor, se vor efectua controale medicale anuale, ținând seama de condițiile speciale de muncă din cadrul acestui sector.
9. Cerințele suplimentare din perioada de activitate la bordul vehiculului pe timp de noapte vor fi compensate și prin limitarea activității maxim admisibile pe timp de noapte și prin modul de organizare al muncii.
10. În sectorul transportului pe căi navigabile interioare sunt utilizați, în afară de lucrătorii angajați, și lucrători independenți³. Statutul lucrătorilor independenți este definit pe baza legislației naționale aplicabile.
11. Condițiile de muncă și de viață în sectorul transportului naval de pasageri se deosebesc de cele din celelalte sectoare ale transportului pe căi navigabile interioare și justifică, prin urmare, dispoziții speciale. Diferențele în privința mediului social, a activităților de exploatare, precum și caracterul sezonier al acestui subsector al transportului european pe căi navigabile interioare se reflectă într-o organizare a muncii diferită.

Având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolele 154 și 155 alineatul (2), semnatarii depun cererea comună de punere în aplicare a acordului încheiat la nivelul Uniunii prin decizie a Consiliului la propunerea Comisiei. Părțile semnatare au convenit următoarele:

² JO L nr. 183, 29.6.1989, p. 1

³ A se vedea Comunicarea Comisiei COM(2010) 373 final din 13.7.2010; Reafirmarea liberei circulații a lucrătorilor: drepturi și evoluții majore, secțiunea 1.1.

Clauza 1

Domeniu de aplicare

1. Prezentul acord se aplică lucrătorilor mobili care își desfășoară activitatea ca membri ai personalului navigant (membri ai echipajului) sau care au altă funcție (personal de bord) la bordul unui vehicul exploatat în sectorul transportului comercial pe căi navigabile interioare pe teritoriul unui stat membru.
2. În sensul prezentului acord, agenții economici din sectorul transportului pe căi navigabile interioare nu sunt considerați lucrători, chiar dacă aceștia au statutul de lucrători în cadrul propriei întreprinderi.
3. Prezentul acord nu contravine dispozițiilor naționale sau internaționale privind siguranța navigației, care sunt valabile pentru lucrătorii mobili și pentru persoanele menționate în Clauza 1.2.
4. Dacă, în ceea ce-i privește pe lucrătorii mobili, există diferențe privind timpul de repaus între dispozițiile prezentului acord și dispozițiile naționale sau internaționale cu privire la siguranța navigației, au prioritate acele prevederi care asigură în mai bună măsură protecția sănătății și siguranța lucrătorilor.
5. Lucrătorii mobili angajați la bordul unui vehicul exploatat pe teritoriul unui stat membru în afara sectorului transportului pe căi navigabile interioare și ale căror condiții de lucru fac obiectul unor contracte colective și, respectiv, al unor acorduri salariale încheiate între organizațiile angajatorilor și cele ale lucrătorilor, pot fi incluși în domeniul de aplicare al acordului, după consultarea și cu acordul organizațiilor angajatorilor și ale lucrătorilor, dacă dispozițiile prezentului acord sunt mai favorabile pentru lucrători.

Clauza 2

Definiții

În prezentul acord se aplică următoarele definiții:

- a) „Vehicul” este o navă sau un mijloc de transport plutitor.
- b) „Navă de pasageri” este o navă construită pentru a transporta mai mult de 12 pasageri, amenajată pentru excursii zilnice sau prevăzută cu cabine.
- c) „Timpul de lucru” este intervalul de timp în care membrul echipajului, în conformitate cu instrucțiunile lucrătorului sau ale reprezentantului acestuia, lucrează pe, la sau pentru vehicul, este programat să lucreze sau trebuie să fie disponibil pentru a lucra (timp de veghe);

- d) „Repaus“ înseamnă perioada din afara timpului de lucru; această noțiune cuprinde atât timpii de repaus la bordul vehiculului când acesta se deplasează sau este în repaus, cât și timpii petrecuți pe uscat. Nu include pauzele scurte (de până la 15 minute).
- e) „Zi de repaus” este o zi de odihnă neîntreruptă de 24 de ore, pe care lucrătorul o petrece într-un loc liber ales.
- f) „Agent economic din sectorul transportului pe căi navigabile interioare” înseamnă orice persoană care exploatează, pe cont propriu, vehicule în scopuri comerciale în sectorul transportului pe căi navigabile interioare;
- g) „Orarul de lucru” cuprinde planificarea zilelor de lucru și a zilelor libere adusă lucrătorului la cunoștință în prealabil de către angajator;
- h) „Timp de noapte” este perioada dintre ora 23:00 și ora 6:00;
- i) „Lucrător pe timp de noapte” este
- aa) pe de o parte: orice lucrător care, pe timpul nopții, lucrează în mod normal cel puțin trei ore din timpul de lucru zilnic;
 - bb) pe de altă parte: orice lucrător care efectuează, pe timpul nopții, după caz, o anumită parte din timpul său de lucru anual, care este stabilit de către respectivul stat membru:
 - aaa) după consultarea partenerilor sociali, în conformitate cu legislația corespunzătoare fiecărui stat membru sau
 - bbb) prin contracte colective sau acorduri încheiate între partenerii sociali la nivel național sau regional;
- j) „Lucrător în schimburi” înseamnă orice lucrător al cărui program de lucru se desfășoară în schimburi;
- k) „Personal de bord” corespunde definiției nr. 103 din articolul 1.01 din anexa II la Directiva 2006/87/CE⁴;
- l) „Lucrător mobil” înseamnă orice lucrător care, ca membru al personalului navigant, este angajat în serviciul unei întreprinderi care operează servicii de transport de pasageri sau de marfă pe căile navigabile interioare; și termenul de „lucrători” din prezentul acord trebuie să fie interpretat în consecință;
- m) „Sezon” este o perioadă de timp care nu depășește 9 luni consecutive într-un interval de 12 luni, în cursul căreia, datorită unor factori externi, precum condițiile

⁴ Directiva 2006/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară și de abrogare a Directivei 82/714/CEE a Consiliului, JO L 389, 30.12.2006 p. 0001 – 0260

meteorologice sau cererea turistică, desfășurarea anumitor activități este legată de o anumită perioadă a anului.

Clauza 3

Timp de lucru și perioada de referință

1. Fără a aduce atingere dispozițiilor din clauza 4, stabilirea timpului de lucru se face în general pe baza unei zile de opt ore.
2. Timpul de lucru poate fi prelungit conform clauzei 4, dacă, într-un interval de 12 luni (perioada de referință), nu se depășesc, în medie, 48 de ore pe săptămână.
3. Timpul de lucru maxim în perioada de referință este de 2 304 de ore (baza calculului: 52 de săptămâni minus 4 săptămâni de concediu minim, înmulțit cu 48 de ore). Perioadele de concediu anual plătit, precum și perioadele de concediu medical nu sunt incluse sau sunt neutre la calcularea mediei. Timpul de repaus rezultat din sărbătorile legale trebuie, de asemenea, dedus.
4. În cazul raporturilor de muncă a căror durată este mai mică decât timpul de referință, timpul de lucru maxim admisibil este stabilit prin calcul *pro-rata-temporis*.

Clauza 4

Timp de lucru zilnic și săptămânal

1. Timpul de lucru nu va depăși:
 - a) 14 ore în orice perioadă de 24 de ore precum și
 - b) 84 de ore în orice interval de 7 zile.
2. În cazul în care, în urma orarului de lucru, rezultă un număr mai mare de zile de lucru decât de zile de repaus, se interzice depășirea unui timp de lucru săptămânal mediu de 72 de ore într-un interval de patru luni.

Clauza 5

Zile de lucru și zile de repaus

1. Sunt permise maximum 31 de zile de lucru consecutive.
2. În cazul în care, conform orarului de lucru, rezultă maximum același număr de zile de lucru în raport cu zilele de repaus, imediat după zilele de lucru consecutive efectuate se va acorda același număr de zile de repaus consecutive. Se permit excepții

de la numărul de zile de repaus consecutive care trebuie acordate imediat, în următoarele condiții:

- a) numărul maxim de 31 de zile de lucru consecutive nu va fi depășit și
- b) numărul minim de zile de repaus consecutive indicat la punctele 3.a), 3.b) sau 3.c) se acordă imediat după zilele de lucru consecutive corespunzătoare și
- c) perioada de zile de lucru prelungită sau înlocuită va fi compensată în cursul perioadei de referință.

3. În cazul în care, conform orarului de lucru, rezultă un număr mai mare de zile de lucru decât de zile de repaus, numărul minim de zile de repaus consecutive acordate imediat după zilele de lucru consecutive efectuate se determină după cum urmează:

- a) 1 – 10 zile de lucru consecutive: câte 0,2 zile de repaus pentru fiecare zi de lucru consecutivă (de exemplu: 10 zile de lucru consecutive = 2 zile de repaus),
- b) 11 - 20 de zile de lucru consecutive: câte 0,3 zile de repaus pentru fiecare zi de lucru consecutivă (de exemplu: 20 zile de lucru consecutive = 5 zile de repaus),
- c) 21 – 31 de zile de lucru consecutive: câte 0,4 zile de repaus pentru fiecare zi de lucru consecutivă (de exemplu: 31 de zile de lucru consecutive = 9,4 zile de repaus).

Zilele libere parțiale sunt adunate, în acest calcul, cu numărul minim de zile de repaus consecutive și pot fi acordate numai sub formă de zile întregi.

Clausa 6

Munca sezonieră în transportul naval de pasageri

Prin derogare de la clauzele 4 și 5 ale prezentului acord, dispozițiile următoare pot fi aplicate tuturor lucrătorilor sezonieri care lucrează la bordul unei nave de pasageri:

- 1. Timpul de lucru nu va depăși:
 - a) 12 ore în orice perioadă de 24 de ore precum și
 - b) 72 de ore în orice interval de 7 zile.

2. Lucrătorul beneficiază de 0,2 zile de repaus pentru fiecare zi de lucru. Pentru fiecare perioadă de 31 de zile trebuie acordate efectiv minimum două zile de repaus. Restul zilelor de repaus sunt acordate conform acordului părților interesate.
3. Ținând cont de paragraful precedent și de clauza 3 punctul 4, acordarea zilelor de repaus, precum și respectarea duratei medii de lucru săptămânale de 48 de ore specificată la clauza 3 trebuie asigurate conform contractelor colective sau acordurilor între partenerii sociali sau, în lipsa unor astfel de acorduri, conform legislațiilor naționale.

Clauza 7

Perioade de repaus

Lucrătorii trebuie să dispună de perioade de repaus regulate, suficient de lungi și continue, a căror durată este exprimată în unități de timp, pentru a garanta că aceștia, din cauza suprasolicitării sau a unui ritm de lucru neregulat, nu se rănesc sau produc vătămarea colegilor lor sau a altor persoane și nu își dăunează propriei sănătăți, pe termen lung sau scurt.

Perioadele de repaus nu vor fi mai mici de:

- a) 10 ore în fiecare interval de 24 de ore, dintre care minimum 6 ore fără întrerupere și
- b) 84 de ore în orice interval de 7 zile.

Clauza 8

Pauze

Orice lucrător care efectuează mai mult de șase ore de lucru zilnic are dreptul la o perioadă de pauză; detaliile, în special durata și premisele acordării acestui timp de pauză, sunt stabilite prin contracte colective sau convenții încheiate între partenerii sociali sau, în absența unor astfel de convenții, prin legislația națională.

Clauza 9

Timpul de lucru maxim pe timp de noapte

Pe baza unei ture de noapte de șapte ore, timpul de lucru maxim săptămânal pe timp de noapte este de 42 de ore pentru fiecare perioadă de șapte zile.

Clauza 10

Concediul anual

1. Fiecare lucrător are dreptul la o perioadă minimă de concediu anual plătit de patru săptămâni, respectiv o cotă corespunzătoare pentru o perioadă de lucru mai mică de un an, conform condițiilor de solicitare și acordare prevăzute în legislațiile și/sau practicile naționale.
2. Perioada minimă de concediu anual plătit nu poate fi înlocuită cu o indemnizație financiară, cu excepția cazului în care relația de muncă încetează.

Clauza 11

Protecția minorilor

1. Pentru lucrătorii în vârstă de mai puțin de 18 ani, sunt valabile dispozițiile Directivei 94/33/CE privind protecția minorilor la locul de muncă⁵.
2. În mod excepțional, statele membre pot, prin dispoziții legislative sau normative, să autorizeze munca tinerilor în vârstă de peste 16 ani, care conform legislației interne nu mai sunt supuși obligativității școlarizării de zi, în timpul perioadei în care, în conformitate cu Directiva 94/33/CE, munca pe timpul nopții este interzisă, dacă acest lucru este necesar pentru atingerea unui obiectiv de formare din cadrul unui curs autorizat, cu condiția de a li se acorda un timp de repaus compensator corespunzător și de a nu fi afectate obiectivele stabilite la articolul 1 din Directiva 94/33/CE.

Clauza 12

Verificări

1. Pentru a permite supravegherea respectării dispozițiilor specificate în clauzele 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 și 13 se consemnează zilnic într-un jurnal orele de lucru și de repaus ale fiecărui lucrător.
2. Jurnalul se păstrează la bord cel puțin până la sfârșitul perioadei de referință.
3. Consemnările sunt verificate și confirmate de către angajator sau de reprezentantul acestuia împreună cu angajatul în cauză într-un interval de timp adecvat (cel târziu până la sfârșitul lunii următoare).
4. Informațiile minime cuprind:
 - a) denumirea navei,

⁵ JO L 216, 20.8.1994, p. 12.

- b) numele lucrătorului,
 - c) numele conducătorului de navă responsabil,
 - d) data,
 - e) zi de lucru sau de repaus,
 - f) începutul și sfârșitul perioadelor zilnice de lucru sau de repaus.
5. Lucrătorului i se înmânează o copie a consemnărilor confirmate care îl vizează. Lucrătorul trebuie să păstreze această copie timp de un an.

Clauza 13

Situații de urgență

1. Conducătorul de navă sau reprezentantul acestuia are dreptul să ceară unui membru al echipajului să efectueze oricâte ore de lucru sunt necesare pentru siguranța imediată a vehiculului, a persoanelor aflate la bord, a încărcăturii sau în scopul ajutorării altor nave sau persoane aflate în pericol.
2. În conformitate cu punctul 1, conducătorul de navă sau reprezentantul acestuia are dreptul să ceară unui lucrător să efectueze în orice moment orele de lucru necesare, până când se restabilește situația normală.
3. De îndată ce este practic posibil, după restabilirea situației normale, conducătorul sau reprezentantul acestuia se asigură că toți lucrătorii care au efectuat o activitate într-o perioadă programată pentru repaus beneficiază de o perioadă de repaus corespunzătoare.

Clauza 14

Verificarea stării de sănătate

1. Toți lucrătorii au dreptul la un control medical anual gratuit. Cu ocazia controalelor medicale, trebuie acordată o atenție specială simptomelor sau condițiilor care pot fi rezultatul muncii la bord cu timp minim de repaus cotidian și/sau număr minim de zile de repaus acordate în conformitate cu clauzele 5 și 6.
2. Lucrătorii pe timp noapte care au probleme de sănătate recunoscute ca având legătură cu munca de noapte trebuie transferați, îndată ce acest lucru este posibil, la munca de zi pentru care sunt calificați.
3. Controlul medical gratuit trebuie să respecte principiul secretului medical.
4. Controlul medical gratuit poate fi efectuat în cadrul sistemului național de sănătate.

Clauza 15

Protecția în materie de siguranță și sănătate

1. Lucrătorii de noapte și cei care lucrează în schimburi trebuie să beneficieze de un nivel de protecție în materie de siguranță și de sănătate adaptat naturii muncii lor.
2. Serviciile sau mijloacele corespunzătoare de protecție și sănătate destinate siguranței și protecției sănătății lucrătorilor de noapte și în schimburi trebuie să fie echivalente cu cele destinate celorlalți lucrători și disponibile oricând.

Clauza 16

Tiparele de lucru

Angajatorul care preconizează să organizeze munca în conformitate cu un anumit tipar ține cont de principiul general al adaptării muncii la lucrător, în special în vederea reducerii muncii monotone și a muncii într-un ritm determinat de mașini, în funcție de tipul de activitate și de cerințele de securitate și protecție a sănătății, în special în privința pauzelor pe parcursul timpului de lucru.

Clauza 17

Dispoziții finale

1. Dispoziții mai favorabile

Prezentul acord nu aduce atingere dreptului statelor membre

a) de a menține sau adopta dispoziții legislative sau normative sau

b) de a favoriza sau autoriza aplicarea contractelor colective sau a convențiilor încheiate între partenerii sociali,

dacă aceste dispoziții sunt mai favorabile pentru protecția și siguranța lucrătorilor decât dispozițiile prezentului acord.

2. Clauză de menținere a nivelului de protecție

Punerea în aplicare a prezentului acord nu trebuie să constituie în nici o împrejurare o justificare pentru o reducere a nivelului general de protecție a lucrătorilor vizați de prezentul acord.

3. Monitorizarea acordului

Partenerii sociali monitorizează implementarea și aplicarea prezentului acord în cadrul Comitetului pentru dialog sectorial privind transportul pe căi navigabile interioare, în special în legătură cu problemele de medicina muncii.

4. Revizuire

Partenerii sociali vor revizui prezentele dispoziții la doi ani după încheierea perioadei de aplicare prevăzută în decizia Consiliului de punere în aplicare a prezentului acord.

Adoptat la Bruxelles, 15 februarie 2012

Uniunea Europeană a navigației interioare (EBU)	Federația europeană a lucrătorilor din transporturi (ETF)
Uniunea Europeană a marinarilor fluviali (ESO)	