



Bruxelas, 7.7.2014
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Proposta de

DIRETIVA DO CONSELHO

que aplica o Acordo Europeu celebrado pela União Europeia dos Transportes por Vias Navegáveis Interiores (EBU), a Organização Europeia de Transportadores Fluviais (ESO) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), relativo a aspetos específicos da organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Objetivo

Por iniciativa própria, os parceiros sociais do setor do transporte por vias navegáveis interiores ao nível da UE (União Europeia dos Transportes por Vias Navegáveis Interiores, a Organização Europeia de Transportadores Fluviais e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes), negociaram um acordo sobre aspetos específicos da organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores (TVNI), em conformidade com o artigo 155.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). No seu entender, a Diretiva 2003/88/CE¹ (Diretiva Tempo de trabalho) não satisfaz as necessidades do setor.

As negociações desenrolaram-se entre janeiro de 2008 e novembro de 2011. O Acordo Europeu relativo a aspetos específicos da organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores («o acordo»), foi celebrado em 15 de fevereiro de 2012. As partes signatárias transmitiram o acordo à Comissão Europeia, pedindo que fosse aplicado através de uma decisão do Conselho, sob proposta da Comissão, como previsto no artigo 155.º, n.º 2, do Tratado.

1.2. Disposições existentes no domínio da proposta

O tempo de trabalho dos trabalhadores móveis do setor do transporte por vias navegáveis interiores na UE é regulamentado pela Diretiva 2003/88/CE, que estabelece normas mínimas comuns em matéria de organização do tempo de trabalho no que respeita aos períodos de descanso diário e semanal, aos limites numéricos ao tempo de trabalho semanal, às férias anuais e ao trabalho noturno, no interesse da saúde e da segurança dos trabalhadores.

As atividades dos trabalhadores móveis nos diferentes setores de transporte, incluindo o transporte por vias navegáveis interiores, foram inicialmente excluídas do âmbito de aplicação da Diretiva Tempo de Trabalho de 1993.² Passaram a fazer parte do seu âmbito de aplicação por força de uma diretiva de alteração datada de 2000, com efeitos a partir de 1 de agosto de 2003.³ Nessa fase, porém, em virtude das diferentes condições de trabalho e da especificidade das suas atividades, não foi possível chegar a um acordo para tornar aplicáveis a todos os trabalhadores as regras gerais da diretiva relativas aos períodos mínimos de descanso diário e semanal ou aos limites ao trabalho noturno. Assim, foi estabelecido⁴ que os Estados-Membros deviam tomar as medidas necessárias para garantir que esses trabalhadores tenham direito a períodos de «descanso suficiente»⁵, sem os quantificar.

¹ Diretiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de novembro de 2003, relativa a determinados aspetos da organização do tempo de trabalho, JO L 299 de 18.11.2003, pp. 9-19).

² Artigo 1.º, n.º 3, da Diretiva 93/104/CE relativa a determinados aspetos da organização do tempo de trabalho, JO L 307 de 13.12.1993, p. 18 (de seguida «a Diretiva de 1993»).

³ Artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 2000/34/CE do Parlamento e do Conselho, de 22 de junho de 2000, que altera a Diretiva 93/104/CE do Conselho relativa a determinados aspetos da organização do tempo de trabalho, a fim de abranger os setores e atividades excluídos dessa diretiva, JO L 195 de 1.8.2000, p. 41 (de seguida «a Diretiva de 2000»).

⁴ Ver considerandos 3 a 11 da Diretiva de 2000 e artigo 17.º-A, inserido pela Diretiva de 2000 (correspondente ao artigo 20.º da Diretiva Tempo de Trabalho).

⁵ Como definido no artigo 2.º, n.º 9, da Diretiva Tempo de Trabalho.

O artigo 14.º da Diretiva Tempo de Trabalho⁶ permite, no entanto, que outros instrumentos da UE estabeleçam requisitos mais específicos em matéria de organização do tempo de trabalho para determinadas profissões ou atividades. A presente proposta estabelece agora esses requisitos para os trabalhadores móveis do setor do transporte por vias navegáveis interiores. O acordo celebrado pelos parceiros sociais do setor do transporte por vias navegáveis interiores tem em conta a Diretiva Tempo de Trabalho e propõe vários requisitos específicos, em sintonia com as características próprias do setor, em especial no que respeita ao período de referência. Além disso, prevê um número mínimo de horas de descanso diário e semanal e um número máximo de horas de trabalho noturno, de forma a atender às condições de trabalho e às características específicas do setor. O acordo é válido tanto para o pessoal de navegação (tripulação) como para o pessoal de bordo, abrange o transporte de passageiros e de mercadorias e contém disposições específicas relativamente ao trabalho sazonal em navios de passageiros. Não se aplica a pessoas que operam navios por sua própria conta (proprietários-operadores).

1.3. Contexto geral

Nos 28 Estados-Membros da UE, cerca de 42 200 pessoas trabalham diretamente no setor do transporte por vias navegáveis interiores, sendo 31 000 trabalhadores móveis (73 %)⁷. Aproximadamente 9 650 empresas operam no setor dos transportes por vias navegáveis interiores. Na parte ocidental da Europa, predominam as pequenas empresas que possuem/operam uma embarcação. No Danúbio, pelo contrário, são poucos os proprietários de uma única embarcação. Existem, no total, mais de 16 000 embarcações na Europa (transporte de produtos secos, navios-tanque, rebocadores e empurradores). Mais de 75 % do transporte por vias navegáveis interiores na UE atravessa fronteiras⁸.

Anualmente, a rede de vias navegáveis interiores da UE representa 140 mil milhões de toneladas-quilómetro do transporte de mercadorias. A rede é constituída por cerca de 37 000 km de vias navegáveis interiores, rios, lagos e canais, em 20 Estados-Membros. O transporte por vias navegáveis interiores é um modo de transporte de mercadorias silencioso e eficiente do ponto de vista energético. Desempenha um papel fundamental na logística da distribuição de mercadorias entre os portos marítimos europeus e o seu destino final. O seu consumo energético por tonelada-quilómetro é aproximadamente 17 % do correspondente ao transporte rodoviário e 50 % do transporte ferroviário⁹.

A ausência de normas da UE em matéria de limites numéricos ao número de horas de trabalho diário, semanal e noturno pelos trabalhadores móveis no TVNI deu origem a uma grande variedade de regras nacionais, resultando em dificuldades para as empresas de transporte e não garantindo suficiente proteção dos trabalhadores em todos os casos. A maioria dos trabalhadores móveis do TVNI tem padrões de trabalho irregulares quando comparados com os dos trabalhadores em terra. Vivem e trabalham a bordo do navio e é geralmente a bordo que gozam os períodos de descanso. Passam longe de casa períodos de tempo mais longos do que os outros trabalhadores. As embarcações operam normalmente 14 horas por dia, cinco ou seis dias por semana, por vezes de forma contínua 24 horas por dia. A períodos de elevada carga de trabalho seguem-se períodos de repouso e períodos de trabalho pouco intensos. O tempo de trabalho médio no setor do TVNI inclui normalmente uma percentagem

⁶ O artigo 14.º da Diretiva 2003/88/CE corresponde ao artigo 14.º da Diretiva de 1993; para a sua interpretação, ver *Bowden v Tufnalls Parcels Express*, processo C-133/00, acórdão de 4 de outubro 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 Comunicação da Comissão — Transporte fluvial de qualidade - NAIADES II, COM(2013) 623 final.

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

considerável de tempo inativo (por exemplo, de tempos de espera imprevisíveis em eclusas ou aquando do carregamento ou descarregamento da embarcação), o que pode ocorrer igualmente durante a noite. Por vezes, a viagem pode durar mais do que o previsto devido a fatores externos, como a maré em rios sujeitos à influência das marés e às condições meteorológicas.

Esta situação aplica-se igualmente ao pessoal hoteleiro que trabalha em navios de cruzeiros fluviais. Um navio de cruzeiro fluvial com 150 passageiros tem uma tripulação de seis a oito pessoas e cerca de 30 trabalhadores no departamento de hotelaria.¹⁰ Como a estação de transporte em navios de passageiros dura cerca de oito meses, o pessoal hoteleiro está longe de casa por períodos muito longos.

O estudo *Market Observation No 12 — Analysis of the economic situation* — outono de 2010¹¹, realizado em nome da Comissão Europeia, descreve a situação do pessoal hoteleiro da seguinte forma:

«Atualmente, não existem convenções coletivas de trabalho para o pessoal hoteleiro em navios de cruzeiros fluviais, de forma que os salários são negociados individualmente. Como a estação de transporte em navios de passageiros dura cerca de oito meses, o pessoal está longe de casa por períodos muito longos, de modo que as férias anuais são gozadas no inverno, após ter terminado a época de verão. É frequente os trabalhadores neste segmento terem de suportar jornadas de trabalho muito longas e o facto de estarem alojados por períodos prolongados em camarotes muito pequenos com ocupação máxima de três pessoas também não é fácil.»

1.4. Coerência com outras políticas e com os objetivos da União

A UE comprometeu-se a prosseguir o objetivo de fazer a transição para meios de transporte menos consumidores de energia, mais limpos e mais seguros. Juntamente com o transporte ferroviário e o transporte marítimo de curta distância, o transporte por vias navegáveis interiores pode contribuir consideravelmente para a sustentabilidade do sistema de transportes. No relatório intercalar sobre a execução do programa de ação europeu integrado para o transporte por vias navegáveis interiores (NAIADES)¹², a Comissão recordou a importância do diálogo social neste setor e reconheceu as negociações dos parceiros sociais sobre o tempo de trabalho como uma das principais componentes do capítulo «empregos e competências» do programa NAIADES¹³.

Em setembro de 2013, a Comissão Europeia adotou o Pacote NAIADES II, que abrange o período de 2014-2020.¹⁴ O pacote NAIADES II inclui uma comunicação que estabelece um programa de ação nos seguintes domínios: infraestrutura de qualidade; qualidade pela inovação; bom funcionamento do mercado; qualidade ambiental pela redução das emissões; integração da navegação interior na cadeia logística multimodal; trabalhadores qualificados e emprego de qualidade.

Além disso, a melhoria da qualidade do trabalho e das condições laborais e, em especial, a revisão da legislação existente e a previsão de um quadro normativo europeu mais inteligente a favor do emprego e da saúde e segurança no trabalho, constituem ações fundamentais no

¹⁰ *Market Observation No 12 — Analysis of the economic situation* — outono de 2010, CCNR. http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II_en.pdf.

¹¹ Ibidem.

¹² Comunicação da Comissão sobre a promoção do transporte por vias navegáveis interiores «NAIADES» - Programa de ação europeu integrado para o transporte por vias navegáveis interiores, COM (2006) final.

¹³ SEC(2011) 453 final.

¹⁴ Comunicação da Comissão — *Transporte fluvial de qualidade - NAIADES II*, COM(2013) 623 final.

contexto da «*Agenda para Novas Competências e Empregos: Um contributo europeu para o pleno emprego*»¹⁵.

Possibilitar uma concorrência justa e condições equitativas no setor do transporte por vias navegáveis interiores está em linha com o objetivo do Livro Branco de 2011¹⁶ sobre os transportes, a fim de criar um verdadeiro espaço único europeu dos transportes, eliminando as barreiras entre os sistemas nacionais. Esta estratégia passa por um grau mais elevado de convergência e execução das normas sociais e outras.

Em especial, o documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha o Livro Branco especifica que:

Os parceiros sociais estão a trabalhar na formulação de recomendações tendentes a melhorar as condições de trabalho e de vida a bordo dos navios, em relação à organização específica do tempo de trabalho, aos perfis profissionais da UE e às prescrições em matéria de lotação, e ao estabelecimento de normas mínimas de ensino e formação, bem como na elaboração de recomendações contra o dumping social e a concorrência desleal no setor do transporte fluvial.

2. RESULTADOS DA CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E DOCUMENTO DE ANÁLISE

2.1. Consulta das partes interessadas

O artigo 155.º, n.º 1, do TFUE, prevê que o diálogo entre os parceiros sociais ao nível da UE pode conduzir, se estes o entenderem desejável, a relações contratuais, incluindo acordos. O TFUE não lhes impõe a obrigação de consultar outras partes de antemão.

Como o Acordo Europeu relativo a aspetos específicos da organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores foi celebrado por iniciativa dos próprios parceiros sociais, a Comissão tem de avaliar a adequação da ação da UE neste domínio.

Os serviços da Comissão prepararam um documento de análise que acompanha a presente proposta, em conformidade com as orientações relativas às avaliações de impacto.¹⁷ Este documento contém uma análise equilibrada que avalia o impacto socioeconómico da aplicação do acordo. No estudo externo sobre os custos e benefícios da aplicação do acordo¹⁸, os consultores identificaram as autoridades competentes e os parceiros sociais em todos os Estados-Membros e solicitaram informações sobre a legislação nacional em matéria de tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores e os efeitos potenciais que esperam da aplicação do acordo.

2.2. Documento de análise

As partes signatárias do acordo transmitiram-no à Comissão Europeia, pedindo que fosse aplicado através de uma decisão do Conselho, sob proposta da Comissão, como previsto no artigo 155.º, n.º 2, do TFUE.

Caso os parceiros sociais solicitem conjuntamente a aplicação do seu acordo por meio de uma decisão do Conselho, sob proposta da Comissão, como previsto no artigo 155.º, n.º 2, do

¹⁵ Comunicação da Comissão: *Agenda para Novas Competências e Empregos: um contributo europeu para o pleno emprego*, COM(2010) 628 final.

¹⁶ *Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos*, 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.

TFUE, a Comissão pode aceitar ou rejeitar o pedido de aplicação legislativa, mas não pode alterar o texto do acordo. A Comissão não pode pedir aos parceiros sociais ao nível da UE que apliquem o seu acordo de forma autónoma, dado ser esta uma prerrogativa dos parceiros sociais, de acordo com o artigo 155.º, n.º 2, do TFUE.

Por conseguinte, a Comissão tem apenas duas opções a considerar:

1. Não propor a aplicação do acordo por meio de uma decisão do Conselho, em conformidade com o artigo 155.º, n.º 2, do TFEU (cenário de base): a legislação vigente da UE, a Diretiva 2003/88/CE relativa ao tempo de trabalho e a Diretiva 94/33/CE relativa à proteção dos jovens no trabalho, continuará a vigorar para os trabalhadores do setor do transportes por vias navegáveis interiores, sem haver qualquer legislação específica do setor a nível europeu em matéria de tempo de trabalho.

Este cenário assenta na legislação nacional e nas normas de segurança em vigor em conformidade com acordos internacionais, como é o caso da regulamentação para o pessoal de navegação do Reno¹⁹ e outras de carácter idêntico.²⁰ Por conseguinte, as legislações nacionais diferem e este continuará a ser o caso num setor em que predominam as atividades transfronteiriças. Não existem, a nível da UE, limites *expressos em unidades de tempo* aos períodos mínimos de descanso diário e semanal, pausas e trabalho noturno. Além disso, o âmbito de aplicação da legislação nacional difere nos diferentes Estados-Membros. Em alguns Estados-Membros, a legislação aplica-se apenas ao pessoal de navegação e, em alguns casos, aos trabalhadores por conta própria, mas não ao pessoal de bordo. Noutros, a legislação relativa ao tempo de trabalho no setor aplica-se ao pessoal de navegação e ao pessoal de bordo.

2. Propor a aplicação do acordo por meio de uma decisão do Conselho, em conformidade com o artigo 155.º, n.º 2, do TFUE: A Diretiva 2003/88/CE relativa ao tempo de trabalho e a Diretiva 94/33/CE relativa à proteção dos jovens no trabalho serão complementadas por uma diretiva que estabeleça regras mais específicas e definições comuns vinculativas em matéria de organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores.

O acordo diz respeito às seguintes áreas: limites ao tempo de trabalho diário e semanal médio *expressos em unidades de tempo*, período de referência, férias anuais, definição dos dias úteis e dos dias de descanso, disposições especiais respeitantes ao trabalho sazonal no setor de navios de passageiros, períodos mínimos de descanso diário e semanal, pausas, duração máxima do tempo de trabalho noturno, disposições especiais relativas ao tempo de trabalho dos trabalhadores com menos de 18 anos, controlos de conformidade («verificações»), situações de emergência, exames médicos e direito de transferência para os trabalhadores noturnos, proteção da segurança e da saúde e padrões de trabalho.

O acordo estabelece uma definição comum e vinculativa, em unidades de tempo, dos períodos mínimos de descanso diário e semanal e do máximo de horas de trabalho semanal e noturno.

O acordo aplicar-se-á aos trabalhadores móveis, quer sejam pessoal de navegação quer pessoal de bordo. Em conformidade com os limites previstos no TFUE, os parceiros sociais não acordaram disposições em matéria de tempo de trabalho dos trabalhadores por conta própria.

O acordo inclui uma regra sobre a aplicação de «disposições mais favoráveis» [cláusula 17 (1)]. Isto significa que, nos casos em que legislação ou convenções coletivas a nível nacional

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

²⁰ As recomendações da Comissão do Danúbio são idênticas à regulamentação para o pessoal de navegação do Reno.

preveem disposições mais protetoras, a situação não deve alterar-se em consequência da aplicação do acordo.

A presente proposta está em conformidade com as conclusões do documento de análise em termos da ordem das opções políticas.

O impacto desta iniciativa nas PME, sobretudo as pequenas e microempresas, é limitado. As pequenas empresas representam uma grande parte do setor. O número de pequenas empresas é proporcionalmente mais elevado na região do Reno do que na região do Danúbio. São principalmente proprietários-operadores, que operam navios por sua própria conta. O acordo não se aplica aos proprietários-operadores.

Durante as negociações do acordo, as PME estiveram bem representadas pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes e os seus representantes contaram-se entre os maiores defensores do acordo, pois consideram que constitui uma oportunidade para concretizar a harmonização com regras potencialmente mais simples sobre o tempo de trabalho no setor.

As PME que são abrangidas pelo âmbito de aplicação do acordo porque empregam trabalhadores móveis são, na sua maioria, as menos afetadas. São proprietárias de navios que se deslocam no Reno e no Danúbio no âmbito de regimes de exploração A 1 e A 2²¹, que já exigem determinados períodos de descanso (ao abrigo de disposições relativas à segurança marítima).

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1. Base jurídica

O artigo 155.º, n.º 2, do TFUE estabelece que «*Os acordos celebrados ao nível da União serão aplicados, quer de acordo com os processos e práticas próprios dos parceiros sociais e dos Estados-Membros quer, nas matérias abrangidas pelo artigo 153.º, a pedido conjunto das partes signatárias, com base em decisão adotada pelo Conselho, sob proposta da Comissão. O Parlamento Europeu deve ser informado*».

O acordo celebrado pela EBU, a ESO e a ETF diz respeito a aspetos específicos da organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores. Incide nas condições de trabalho e inclui disposições em matéria de saúde e segurança dos trabalhadores, um domínio que é regido pelo artigo 153.º, n.º 1, alínea a), do TFUE. Trata-se de um dos domínios em que o Conselho pode deliberar por maioria qualificada. Consequentemente, o artigo 155.º, n.º 2, constitui a base jurídica adequada para fundamentar a proposta da Comissão.

Na sua Comunicação «Adaptar e promover o diálogo social a nível comunitário»²², a Comissão sublinha que «previamente à apresentação ao Conselho de qualquer proposta legislativa relativa à aplicação de um acordo, a Comissão efetua um estudo tomando em consideração a representatividade das partes contratantes, o respetivo mandato e a legalidade de cada cláusula da convenção coletiva à face do direito comunitário e das disposições respeitantes às pequenas e médias empresas».

Esse estudo é apresentado de seguida.

²¹ De acordo com as regulamentações do Reno, quando um navio opera numa escala A 1 significa que opera no máximo 14 horas/dia de forma contínua; a escala A 2 significa que o navio opera no máximo 18 horas/dia de forma contínua.

²² Comunicação da Comissão - Adaptar e promover o diálogo social a nível comunitário, COM (1998) 322 final.

3.2. Análise do acordo

3.2.1 Representatividade das partes contratantes e respetivo mandato

A legitimidade dos parceiros sociais para serem consultados e poderem negociar acordos suscetíveis de serem aplicados por decisão ou diretiva do Conselho assenta na sua representatividade.

As organizações signatárias do acordo são a União Europeia dos Transportes por Vias Navegáveis Interiores (EBU), a Organização Europeia de Transportadores Fluviais (ESO) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF). Estas três organizações são membros do comité de diálogo setorial «transporte por vias navegáveis interiores», instituído em conformidade com a Decisão da Comissão de 20 de maio de 1998²³ relativa à criação de Comités de diálogo setorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu. A Comissão avalia regularmente, por meio de estudos externos, a representatividade dos parceiros sociais que participam no diálogo social europeu. O último estudo de representatividade para o TVNI, elaborado pela Fundação Europeia para a melhoria das condições de vida e de Trabalho (Eurofound), um órgão tripartido, foi publicado em 2010.²⁴

As informações prestadas pelas partes signatárias confirmam que estas pertencem a um setor específico e estão organizadas a nível europeu. Além disso, são compostas por organizações que são, por sua vez, membros reconhecidos das estruturas dos parceiros sociais dos Estados-Membros e têm capacidade de negociar acordos, e são representativas de vários Estados-Membros. Por fim, dispõem de estruturas adequadas que lhes permitem participar de maneira eficaz nos trabalhos do Comité de diálogo setorial.

O acordo celebrado por estas organizações incide sobre aspetos específicos da organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis no setor do transporte por vias navegáveis interiores. As organizações signatárias transmitiram informações sobre o seu caráter representativo, de onde se infere que as referidas organizações são suficientemente representativas dos trabalhadores móveis no TVNI e dos respetivos empregadores, tanto no transporte de mercadorias como de passageiros.

Do lado dos empregadores, a EBU²⁵ representa organizações nacionais da indústria de navegação interior (transporte de mercadorias e de passageiros) em oito Estados-Membros da UE²⁶ e a ESO²⁷ representa empresários privados (transportadores por conta própria) em cinco Estados-Membros.²⁸ Em conjunto, estas duas organizações têm filiais em nove Estados-Membros. O estudo de representatividade confirmou a importância da EBU e da ESO enquanto vozes incontestadas das empresas europeias do setor, ainda que ambas as associações apenas contem sob a sua tutela uma parte dos Estados-Membros da UE através de filiais desses países.

Do lado dos sindicatos, o acordo foi assinado pela ETF²⁹, cujo departamento das vias navegáveis interiores reúne responsáveis e representantes sindicais nacionais do setor dos

²³ Decisão 98/500/CE da Comissão, de 20 de maio de 1998, relativa à criação de Comités de diálogo setorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu, JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

²⁴ Fundação Europeia para a melhoria das condições de vida e de trabalho (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, República Checa, Alemanha, França, Luxemburgo, Países Baixos, Áustria e Roménia.

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

²⁸ Bélgica, Alemanha, França, Países Baixos e Polónia.

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

transportes que defende os interesses dos trabalhadores do setor (transporte de mercadorias e de passageiros, nomeadamente o pessoal hoteleiro e os navios de cruzeiro). A ETF representa organizações de trabalhadores do TVNI em 17 Estados-Membros³⁰; a maior parte destas organizações participa no processo de negociação coletiva a nível nacional.

Dado que a EBU, a ESO e a ETF não têm filiais em todos os Estados-Membros da UE, a fim de tornar o processo de negociação transparente, enviaram, em novembro de 2009, uma carta conjunta aos ministérios dos Transportes e do Trabalho de todos os Estados-Membros onde os informaram dos principais pontos da sua negociação e lhes solicitaram que transmitissem essa informação às organizações nacionais de parceiros sociais pertinentes. Parece não ter havido qualquer resposta oficial a essa carta.

O estudo de representatividade realizado pela Eurofund não identificou qualquer outra organização de parceiros sociais setoriais organizada a nível europeu.

Por conseguinte, a Comissão conclui que a EBU, a ESO e a ETF são as únicas organizações representativas de parceiros sociais a nível da UE no setor do transporte por vias navegáveis interiores.

Em carta à Comissão de 16 de março de 2012, os signatários do acordo confirmaram que dispunham de um mandato dos respetivos membros nacionais para negociar e celebrar o acordo.

Em conclusão, os signatários do acordo têm representatividade suficiente no que diz respeito ao setor do transporte por vias navegáveis interiores, em geral, e aos trabalhadores e empregadores que podem ser abrangidos pelas disposições do acordo, e dispõem de um mandato dos seus membros nacionais para negociar e a celebrar o acordo.

3.2.2 *Legalidade das cláusulas do acordo*

A Comissão examinou atentamente cada uma das cláusulas do acordo, não tendo encontrado quaisquer disposições contrárias ao direito da UE.

As obrigações que seriam impostas aos Estados-Membros não derivam diretamente do acordo entre os parceiros sociais; resultariam, sim, da sua aplicação por meio de uma decisão do Conselho.

O teor do acordo continua a dizer respeito aos domínios enumerados no artigo 153.º, n.º 1, do TFUE.

A cláusula 17 do acordo inclui uma cláusula de não regressão, que salvaguarda o nível existente de proteção dos trabalhadores. Além disso, as necessárias salvaguardas do acervo são incluídas na proposta de diretiva do Conselho (disposições mais favoráveis e não regressão — ver artigo 2.º).

3.3. Subsidiariedade e proporcionalidade

O princípio da subsidiariedade aplica-se, na medida em que a proposta não é da competência exclusiva da UE.

A proposta prevê «disposições mais específicas» na aceção do artigo 14.º da Diretiva Tempo de Trabalho. O artigo 14.º faz referência a «Instrumentos comunitários», como sendo necessários para estabelecer essas disposições. Por conseguinte, o objetivo da proposta só pode ser alcançado a nível da UE.

³⁰ Bélgica, República Checa, Alemanha, Grécia, Espanha, França, Itália, Luxemburgo, Hungria, Países Baixos, Áustria, Polónia, Portugal, Roménia, Eslováquia, Finlândia e Reino Unido.

A necessidade de uma ação da UE também se justifica pelo facto de o transporte por vias navegáveis interiores ser, em grande parte, um modo de transporte internacional, constituído essencialmente por atividade transfronteiriças inseridas na rede de transportes europeia de vias navegáveis interiores. A fim de evitar situações de concorrência desleal motivadas por divergências acentuadas entre as normas relativas ao tempo de trabalho em diferentes Estados-Membros, é necessário estabelecer normas mínimas a nível da UE em matéria de tempo de trabalho no setor.

Refletindo esta necessidade, os parceiros sociais, em conformidade com o artigo 155.º, n.º 1, do TFUE, celebraram um acordo a nível da UE e solicitaram a aplicação no mesmo por meio de uma decisão do Conselho na sequência de uma proposta da Comissão, nos termos do artigo 155.º, n.º 2, do TFUE. Requisitos específicos deste tipo foram já estabelecidos em várias diretivas relativamente aos trabalhadores móveis do setor da aviação civil³¹ e do transporte ferroviário transfronteiriço³² e aos marítimos³³, com base em acordos celebrados pelos parceiros sociais dos setores em causa.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

A proposta de diretiva responde à exigência de proporcionalidade na medida em que se limita a fixar os objetivos que se propõe alcançar e estabelece normas mínimas.

Assim, a proposta deixa suficiente margem de flexibilidade no que respeita às medidas de aplicação concretas a adotar.

3.4. Escolha dos instrumentos

O instrumento escolhido é uma diretiva. O termo «decisão» no artigo 155.º, n.º 1, do TFUE é usado na sua aceção geral, de modo a permitir a seleção do instrumentos legislativo em conformidade com o artigo 288.º do TFUE. Compete à Comissão propor o mais apropriado dos três instrumentos vinculativos mencionados no referido artigo (regulamento, diretiva ou decisão).

O artigo 296.º do TFUE refere que «quando os Tratados não determinem o tipo de ato a adotar, as instituições escolhem-lo caso a caso, no respeito dos processos aplicáveis e do princípio da proporcionalidade».

No caso vertente, atendendo à natureza e ao conteúdo do acordo dos parceiros sociais, torna-se claro que a melhor opção consiste na aplicação indireta por meio de disposições a transpor para o direito interno dos Estados-Membros pelos próprios Estados-Membros e/ou pelos parceiros sociais. Por conseguinte, o instrumento mais apropriado é uma diretiva do Conselho.

Além disso, a Comissão considera que o acordo não deve fazer parte da diretiva, devendo, sim, figurar em anexo à proposta.

³¹ Diretiva 2000/79/CE do Conselho, de 27 de novembro de 2000, respeitante à aplicação do acordo europeu sobre a organização do tempo de trabalho do pessoal móvel da aviação civil, celebrado pela Associação das Companhias Aéreas Europeias (AEA), a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), a Associação Europeia do Pessoal Navegante (ECA), a Associação das Companhias Aéreas das Regiões da Europa (ERA) e a Associação Internacional de Chárteres Aéreos (AICA), JO L 302 de 1.12.2000, pp. 57-60.

³² Diretiva 2005/47/CE do Conselho, de 18 de julho de 2005, relativa ao acordo celebrado entre a Comunidade dos Caminhos de Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) sobre certos aspetos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiriça no setor ferroviário, JO L 195 de 27.7.2005, pp. 15-17.

³³ Diretiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de junho de 1999, respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST) - Anexo: Acordo Europeu relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos, JO L 167 de 2.7.1999, pp. 33-37.

3.5. Informação ao Parlamento Europeu

Nos termos do artigo 155.º, n.º 2, do TFUE, se um acordo europeu é aplicado por meio de um decisão do Conselho, o Parlamento Europeu deve ser informado do facto.

A Comissão transmitiu esta proposta ao Parlamento para que este possa, se assim o entender, comunicar o seu parecer à Comissão e ao Conselho.

3.6. Teor da proposta

A estrutura da proposta é a seguinte:

Artigo 1.º

Este artigo limita-se a tornar vinculativo o acordo entre os parceiros sociais, o que constitui o objetivo de uma decisão do Conselho adotada em conformidade com o artigo 155.º, n.º 2, do TFUE.

Artigo 2.º

O artigo 2.º refere que as disposições da diretiva preveem apenas exigências mínimas, deixando aos Estados-Membros a possibilidade de adotarem medidas mais favoráveis aos trabalhadores no domínio em causa. O seu objetivo é garantir explicitamente os níveis de proteção dos trabalhadores já alcançados e assegurar que só sejam aplicáveis as normas de proteção laboral mais favoráveis.

Artigos 3.º a 6.º

Os artigos 3.º a 6.º contêm as disposições habituais relativas à transposição para o direito interno dos Estados-Membros, incluindo a obrigação de prever sanções com carácter efetivo, proporcionado e dissuasivo. Em especial, o artigo 5.º refere-se à data de entrada em vigor da diretiva.

3.7. Explicação pormenorizada das disposições do anexo da proposta

Cláusula 1 - Âmbito de aplicação

Esta cláusula esclarece que o acordo se aplica aos trabalhadores móveis membros da tripulação e ao pessoal de bordo de uma embarcação que esteja afeta a operações comerciais de transporte por vias navegáveis interiores. O n.º 2 da cláusula 1 dispõe que os operadores proprietários não são abrangidos pelo acordo, mesmo que sejam considerados trabalhadores na sua própria empresa por motivos de segurança social.

O n.º 3 da cláusula 1 estabelece a relação entre o presente acordo e as disposições nacionais e internacionais em matéria de períodos de repouso para efeitos de segurança da navegação. Se houver diferenças entre estas disposições, aplicam-se as disposições mais favoráveis para a segurança e a saúde dos trabalhadores.

O n.º 4 da cláusula 1 estipula que os trabalhadores móveis que trabalhem a bordo de uma embarcação no território de um Estado-Membro da UE fora do setor comercial de transporte por vias navegáveis interiores e cujas condições de trabalho sejam regidas por convenções coletivas de trabalho podem ser abrangidos pelo presente acordo, sob certas condições.

Cláusula 2 (Definições)

O acordo emprega vários termos: veículo aquático, embarcação de passageiros, tempo de trabalho, período de descanso, dia de descanso, transportador por vias navegáveis interiores, escala de serviço, período noturno, trabalhador noturno, trabalhador por turnos, pessoal de

bordo de uma embarcação, trabalhador móvel e estação. A cláusula 2 define os significados destes termos para efeitos do acordo.

Cláusula 3 (Tempo de trabalho e período de referência)

O n.º 1 da cláusula 3 fixa em oito horas o dia de trabalho normal. O n.º 2 da cláusula 3 prevê um tempo de trabalho semanal médio de 48 horas, em conformidade com o artigo 6.º da Diretiva Tempo de Trabalho.

O n.º 2 da cláusula 3 estabelece que o período máximo de referência é de 12 meses. O período de referência é o período máximo no qual pode ser calculado o tempo de trabalho semanal médio.

O n.º 3 da cláusula 3 determina, por conseguinte, que o tempo de trabalho máximo é de 2 304 horas. Os períodos de férias anuais e as ausências por doença são excluídos deste cálculo. Se a relação de trabalho tem uma duração inferior ao período de referência, o tempo de trabalho máximo permitido deve ser calculado numa base *pro rata temporis*.

Cláusula 4 (Tempo de trabalho diário e semanal)

O n.º 1 da cláusula 4 define a duração máxima do tempo de trabalho por cada período de 24 horas e a duração máxima do tempo de trabalho por cada período de sete dias.

O n.º 2 da cláusula 4 introduz um limite para o tempo de trabalho semanal médio de 72 horas num período de quatro meses, em caso de escala de serviço específica. Esta disposição toma em consideração as escalas de serviço existentes no setor e o considerável tempo de inatividade passado a bordo.

Cláusula 5 (Dias de trabalho e dias de descanso)

Os padrões de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores são variáveis. Em muitos casos, os trabalhadores móveis trabalham dias consecutivos numa embarcação, a fim de passar um período de descanso no seu país de origem. O n.º 1 da cláusula 5 define o limite máximo: não podem ser trabalhados mais do que 31 dias consecutivos.

O n.º 2 da cláusula 5 estabelece que um trabalhador com um padrão de trabalho de 1:1 tem o mesmo número de dias de descanso que de trabalho. Neste padrão, o número de dias de trabalho consecutivos é seguido pelo mesmo número de dias de descanso. Existem exceções possíveis a esta regra nas condições mencionadas.

O n.º 3 da cláusula 5 estabelece um método de cálculo do número mínimo de dias de descanso consecutivos se o padrão de trabalho envolve mais dias de trabalho do que dias de descanso. Estes dias de descanso devem ser concedidos imediatamente após os dias de trabalho consecutivos.

Cláusula 6 (Trabalhado sazonal nos navios de passageiros)

A fim de reconhecer a natureza específica do trabalho sazonal no setor de navios de passageiros, a cláusula 6 estabelece limites máximos ao tempo de trabalho: 12 horas por cada período de 24 horas e 72 horas por cada período de sete dias, que podem ser aplicados a todos os trabalhadores móveis em embarcações de passageiros.

O n.º 2 da cláusula 6 exige que sejam concedidos aos trabalhadores 0,2 dias de descanso por

cada dia de trabalho. Por cada período de 31 dias, devem, no mínimo, ser concedidos dois dias de descanso efetivos.

O n.º 3 da cláusula 6 estipula a concessão de dias de descanso e a observância de uma duração do tempo de trabalho semanal médio de 48 horas, em conformidade com as convenções coletivas ou, na sua ausência, a legislação nacional.

Cláusula 7 (Períodos de descanso)

A fim de proteger a saúde e a segurança dos trabalhadores, esta cláusula estabelece períodos de descanso expressos em unidades de tempo: 10 horas por cada período de 24 horas e 84 horas por cada período de sete dias.

Cláusula 8 (Pausas)

A cláusula 8 concede o direito a uma pausa a todos os trabalhadores cujo tempo de trabalho diário exceder 6 horas. A duração e condições em que as pausas são concedidas são determinadas por convenção coletiva ou, na sua ausência, pela legislação nacional.

Cláusula 9 (Número máximo de horas de trabalho no período noturno)

No caso de um período noturno de sete horas, esta cláusula limita o número máximo de horas de trabalho semanais (período de sete dias) a 42 horas.

Cláusula 10 (Férias anuais)

A cláusula 10 estabelece um período mínimo de férias anuais remuneradas de pelo menos quatro semanas, que não pode ser substituído por uma retribuição financeira, exceto nos casos de cessação da relação de trabalho. Esta cláusula corresponde ao artigo 7.º da Diretiva Tempo de Trabalho, que já é aplicável aos trabalhadores móveis.

Cláusula 11 (Proteção de menores)

Aos trabalhadores menores de 18 anos nos TVNI são aplicáveis as disposições da Diretiva 94/33/CE relativa à proteção dos jovens no trabalho³⁴.

O n.º 2 da cláusula 11 permite aos Estados-Membros autorizar os jovens a trabalhar no período noturno, o que é proibido pela Diretiva 94/33/CE, se tiverem mais de 16 anos de idade e já não sejam abrangidos pela escolaridade obrigatória a tempo inteiro, de acordo com a legislação nacional. O trabalho noturno deve ser necessário para a sua formação e só é permitido se for concedido tempo suficiente para descanso compensatório e desde que os objetivos do artigo 1.º da Diretiva 94/33/CE não sejam postos em causa.

Cláusula 12 (Controlo)

O n.º 1 da cláusula 12 prevê que deve ser conservado um registo das horas de trabalho ou de descanso diárias e semanais de cada trabalhador, para garantir o cumprimento das disposições em matéria de tempo de trabalho enunciadas no presente acordo (cláusulas 3-7, 9-11 e 13).

³⁴ Diretiva 94/33/CE do Conselho, de 22 de junho de 1994, relativa à proteção dos jovens no trabalho, JO L 216 de 20.8.1994.

O n.º 2 da cláusula 12 exige que estes registos sejam conservados a bordo, pelo menos, até ao final do período de referência.

O n.º 3 da cláusula 12 refere que estes registos devem ser verificados e confirmados a intervalos regulares pelo empregador e pelo trabalhador.

O n.º 4 da cláusula 12 define as informações mínimas que esses registos devem conter.

O n.º 5 da cláusula 12 estipula que os trabalhadores devem receber um exemplar dos registos devidamente confirmados e devem conservar os registos por um período de um ano.

Cláusula 13 (Emergências)

O n.º 1 da cláusula 13 prevê que, em situações de emergência, o comandante de uma embarcação, ou o seu representante, pode exigir que um trabalhador preste as horas extraordinárias necessárias à segurança de embarcação, das pessoas a bordo e da carga, ou para dar assistência a navios ou pessoas em perigo.

O n.º 2 da cláusula 13 estipula que, em tal situação, o comandante da embarcação ou o seu representante pode exigir que o trabalhador preste horas adicionais até se voltar à situação normal.

O n.º 3 da cláusula 13 impõe ao comandante da embarcação ou ao seu representante a obrigação de garantir aos trabalhadores que trabalharam durante um período previsto para descanso um período de descanso compensatório adequado, assim que tal seja possível após o regresso à normalidade.

Cláusula 14 (Exame médico)

O n.º 1 da cláusula 14 prevê o direito de todos os trabalhadores a um exame médico anual gratuito. Nos exames médicos, deve ser concedida particular atenção às condições e aos sintomas eventualmente decorrentes do trabalho a bordo, com períodos mínimos de descanso diário e/ou um número mínimo de dias de descanso, nos termos das cláusulas 5 e 6.

O n.º 2 da cláusula 14 define o direito de trabalhadores noturnos serem transferidos para um trabalho diurno, se sofrerem de problemas de saúde relacionados com o trabalho noturno.

Os n.ºs 3 e 4 da cláusula 14 preveem que o exame médico anual gratuito deva respeitar o sigilo médico e possa ser realizado no âmbito de um sistema nacional de saúde.

Cláusula 15 (Proteção em matéria de segurança e de saúde)

O n.º 1 da cláusula 15 dá aos trabalhadores noturnos e aos trabalhadores por turnos o direito de beneficiar de um nível de proteção em termos de segurança e de saúde que seja adequado à natureza do trabalho que exercem.

O n.º 2 da cláusula 15 estipula que os serviços ou meios adequados de prevenção e proteção em matéria de segurança e saúde dos trabalhadores noturnos e dos trabalhadores por turnos devem ser equivalentes aos que são aplicáveis aos restantes trabalhadores. Esses meios e

serviços devem estar disponível a qualquer momento. Esta cláusula corresponde ao artigo 12.º da Diretiva Tempo de Trabalho, que já é aplicável aos trabalhadores móveis.

Cláusula 16 (Ritmo de trabalho)

Esta cláusula abrange as situações em que o empregador pretende organizar o trabalho segundo um certo ritmo. Nesta situação, deve ser tido em conta o princípio da adaptação do trabalho ao homem, com vista a atenuar o trabalho monótono e o trabalho cadenciado, em função do tipo de atividade e das regras de saúde e de segurança. Esta cláusula está em conformidade com o artigo 13.º da Diretiva Tempo de Trabalho, que já é aplicável aos trabalhadores móveis.

Cláusula 17 (Disposições finais)

Esta cláusula salvaguarda disposições mais favoráveis: Os Estados-Membros podem manter ou adotar disposições equivalentes ou mais favoráveis do que as do acordo.

O n.º 2 da cláusula 17 contém uma cláusula de não regressão e n.º 3 estipula que os parceiros sociais devem acompanhar a transposição e execução do acordo, em especial no que diz respeito às questões de saúde e segurança no trabalho, no âmbito do Comité para o diálogo setorial do transporte por vias navegáveis interiores.

O n.º 4 da cláusula 17 prevê uma revisão das disposições do acordo pelas partes signatárias dois anos após o termo do prazo de transposição previsto no artigo 4.º da presente proposta.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente proposta não tem incidência no orçamento da UE.

5. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Os Estados-Membros devem enviar à Comissão o texto das disposições nacionais de transposição da diretiva, bem como um quadro da correspondência entre essas disposições e a diretiva.

Muitas vezes, não existe nos Estados-Membros legislação específica que cubra explicitamente as categorias de trabalhadores abrangidos pela diretiva. Por conseguinte, a legislação nacional dos Estados-Membros que diz respeito a questões ao abrigo da proposta está muitas vezes contida em vários textos legislativos (códigos do trabalho, legislação em matéria de saúde e segurança, disposições setoriais não exaustivas), que exigem uma abordagem e uma interpretação sistémicas.

A proposta contém ainda um conjunto de elementos que não estavam anteriormente contemplados, uma vez que o artigo 20.º da Diretiva Tempo de Trabalho os isenta das respetivas disposições gerais. É necessário dispor de informações inequívocas sobre a transposição destas novas disposições e soluções para assegurar a conformidade com o requisito mínimo estabelecido pela proposta. Permitirá à Comissão garantir a aplicação dos requisitos da diretiva, que visam proteger a saúde e a segurança dos trabalhadores, prever mais flexibilidade para as empresas e promover uma concorrência leal entre empresas.

Não se prevê que o ónus administrativo adicional do fornecimento de documentos explicativos seja desproporcionado (é pontual e não exigir o envolvimento de muitas organizações). Os documentos explicativos podem ser elaborados de forma mais eficaz pelos Estados-Membros.

Tendo em conta o que precede, sugere-se que os Estados-Membros façam acompanhar a notificação das suas medidas de transposição por um ou mais documentos que expliquem a relação entre as disposições da diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição.

Proposta de

DIRETIVA DO CONSELHO

que aplica o Acordo Europeu celebrado pela União Europeia dos Transportes por Vias Navegáveis Interiores (EBU), a Organização Europeia de Transportadores Fluviais (ESO) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), relativo a aspetos específicos da organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 155.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) Os empregadores e os trabalhadores, de seguida designados «os parceiros sociais», podem, em conformidade com o artigo 155.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), solicitar conjuntamente que os acordos por eles celebrados a nível da União sejam aplicados por meio de uma decisão do Conselho, sob proposta da Comissão.
- (2) A União Europeia dos Transportes por Vias Navegáveis Interiores (EBU), a Organização Europeia de Transportadores Fluviais (ESO) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) informaram a Comissão da sua intenção de encetar negociações, em conformidade com o artigo 155.º, n.º 1 do TFUE, com vista à celebração de um acordo a nível da União.
- (3) Em 15 de fevereiro de 2012, a EBU, a ESO e a ETF celebraram um Acordo Europeu relativo a aspetos específicos da organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores («o acordo»).
- (4) O acordo inclui um pedido conjunto à Comissão no sentido de lhe dar execução através de uma decisão do Conselho, sob proposta da Comissão, nos termos do artigo 155.º, n.º 2, do Tratado.
- (5) Para efeitos do artigo 288.º do Tratado, o ato apropriado para a aplicação do acordo é uma diretiva.
- (6) A Comissão elaborou a sua proposta de diretiva, em conformidade com a sua Comunicação de 20 de maio de 1998 intitulada «Adaptar e promover o diálogo social ao nível comunitário»³⁵, tendo em conta o carácter representativo das partes signatárias e a legalidade de cada cláusula do acordo.

³⁵ COM (1998) 322 final.

- (7) Quaisquer termos utilizados no acordo que nele não estejam especificamente definidos podem ser definidos pelos Estados-Membros em conformidade com a legislação e as práticas nacionais, como é o caso das outras diretivas em matéria de política social que utilizam termos idênticos, na condição de as referidas definições respeitarem o conteúdo do acordo.
- (8) Os Estados-Membros podem confiar aos parceiros sociais, a pedido conjunto destes, a execução da presente diretiva, na condição de tomarem todas as medidas necessárias para, em qualquer altura, garantir os resultados por ela impostos.
- (9) A Diretiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³⁶ estabelece as prescrições mínimas de segurança e de saúde para a organização do tempo de trabalho, incluindo a dos trabalhadores no setor do transporte por vias navegáveis interiores.
- (10) A presente diretiva e o acordo estabelecem disposições mais específicas em matéria de organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis do setor do transporte por vias navegáveis interiores, para efeitos do artigo 14.º da Diretiva 2003/88/CE.
- (11) As disposições da presente diretiva devem ser aplicáveis sem prejuízo de quaisquer disposições em vigor na União que sejam mais específicas ou que concedam um nível de proteção mais elevado aos trabalhadores móveis no setor do transporte por vias navegáveis interiores.
- (12) A aplicação da presente diretiva não poderá justificar uma redução do nível geral de proteção dos trabalhadores nos domínios abrangidos pelo acordo.
- (13) A presente diretiva e o acordo estabelecem normas mínimas; os Estados-Membros e os parceiros sociais podem mantê-las ou introduzir disposições mais favoráveis.
- (14) Em conformidade com o artigo 155.º, n.º 2, do TFUE, a Comissão informou o Parlamento Europeu, enviando-lhe o texto da sua proposta de diretiva, de que consta o acordo.
- (15) A presente diretiva respeita os direitos e os princípios fundamentais consagrados na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, nomeadamente o artigo 31.º.
- (16) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva de proteger a saúde e a segurança dos trabalhadores num setor de caráter predominantemente transfronteiriço não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, ser alcançados de forma mais eficaz a nível da União, a União Europeia pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consignado no artigo 5.º, n.º 4, do Tratado da União Europeia, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar aqueles objetivos.
- (17) A aplicação do acordo contribui para a realização dos objetivos visados no artigo 151.º do TFUE.
- (18) Em conformidade com a Declaração Política Conjunta dos Estados-Membros e da Comissão, de 28 de setembro de 2011, sobre os documentos explicativos³⁷, os Estados-Membros assumiram o compromisso de, nos casos em que tal se justifique, fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição de um ou mais documentos que expliquem a relação entre as componentes da diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos de transposição para o direito nacional. No caso da

³⁶ JO L 299 de 18.11.2003, pp. 9-19.

³⁷ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

presente diretiva, o legislador considera que se justifica a transmissão desses documentos,

ADOTOU A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

A presente diretiva aplica, para efeitos do artigo 155.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, o acordo relativo a aspetos específicos da organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores, celebrado em 15 de fevereiro de 2012 pela União Europeia dos Transportes por Vias Navegáveis Interiores (EBU), a Organização Europeia de Transportadores Fluviais (ESO) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), tal como consta do anexo.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros podem manter ou aprovar disposições mais favoráveis do que as previstas na presente diretiva.
2. A aplicação da presente diretiva não constitui, em caso algum, motivo suficiente para justificar uma redução do nível geral de proteção dos trabalhadores nos domínios por ela abrangidos. A aplicação da presente diretiva não prejudica o direito de os Estados-Membros e os parceiros sociais estabelecerem, tendo em conta a evolução da situação, disposições de natureza legislativa, regulamentar ou contratual diferentes das vigentes no momento da aprovação da presente diretiva, desde que sejam respeitadas as prescrições mínimas nesta previstas.
3. A presente diretiva deve ser aplicada e interpretada sem prejuízo de qualquer disposição, costume ou prática da União ou nacional que estabeleça condições mais favoráveis para os trabalhadores interessados.

Artigo 3.º

Os Estados-Membros determinam as sanções aplicáveis em caso de violação das disposições nacionais aprovadas em aplicação da presente diretiva. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 4.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, até 31 de dezembro de 2016, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.
As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.
2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 5.º

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 6.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*