



Bruselas, 7.7.2014
COM(2014) 452 final

ANNEX 1

ANEXO

Acuerdo europeo sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior

de la

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

{ SWD(2014) 226 final }

{ SWD(2014) 227 final }

ANEXO

Considerando lo siguiente:

1. La Directiva 2003/88/CE, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, establece normas mínimas para la ordenación del tiempo de trabajo que se aplican también a la navegación interior, a excepción de los ámbitos mencionados en el artículo 20, apartado 1 (descanso diario, pausas, descanso semanal y duración del trabajo nocturno). Dado que las disposiciones de esta norma no tienen en cuenta debidamente la situación laboral y las condiciones de vida de los trabajadores del sector de la navegación interior, es necesario contar con disposiciones más específicas, conforme a lo dispuesto en el artículo 14 de la Directiva 2003/88/CE.
2. Estas disposiciones más específicas deben garantizar un nivel elevado de protección de la salud y seguridad en el trabajo de estos trabajadores.
3. La navegación interior es un medio de transporte internacional, que se caracteriza especialmente por sus actividades transfronterizas en la red europea de vías navegables. Por tanto, en el mercado laboral de la navegación interior es un objetivo fundamental fomentar las mismas condiciones de trabajo y evitar la competencia desleal que se deriva de las diferencias entre las diversas legislaciones sobre ordenación del tiempo de trabajo.
4. Teniendo en cuenta la importancia del sector del transporte en la competitividad económica, la Unión Europea se ha propuesto dar mayor peso a los medios de transporte que requieran una menor intensidad energética, que ofrezcan mayor seguridad y que sean más favorables al medio ambiente¹. La navegación interior, un medio de transporte favorable al medio ambiente que tiene aún capacidades disponibles, puede contribuir a descargar las redes de transporte por carretera y ferrocarril de manera viable.
5. Dentro del propio sector, hay diferencias en la organización del trabajo. El número de trabajadores y el tiempo de trabajo a bordo varían en función de la organización del trabajo, la empresa naviera, la zona de navegación, la distancia recorrida y el tamaño de la embarcación. Por una parte, existen buques de uso continuo, es decir, que se emplean las veinticuatro horas con turnos de personal. Por otra, las empresas medianas suelen utilizar sus buques durante catorce horas cinco o seis días a la semana. El tiempo de trabajo de los trabajadores a bordo de un buque no debe equipararse al de utilización de una embarcación en la navegación interior.
6. En la navegación interior, se da la particularidad de que los trabajadores no solo tienen a bordo un puesto de trabajo, sino que también pueden tener un alojamiento o vivienda. Por tanto, es usual pasar a bordo también los períodos de descanso. Muchos trabajadores de la navegación interior, especialmente los que se encuentran más lejos de su hogar, trabajan varios días consecutivos en el buque para ahorrarse tiempo de desplazamiento y poder pasar, más adelante, varios días en su casa o en el lugar de estancia que elijan. Por ejemplo, un trabajador con un ritmo de trabajo de 1:1 dispone del mismo número de días de trabajo y de descanso. Por este motivo, puede tenerse un número mayor de días consecutivos de trabajo en el buque y de descanso que si se ejerce una actividad laboral en tierra.

¹ Véase la Comunicación de la Comisión sobre el fomento del transporte por vías navegables *Naiades*, COM(2006) 6 final de 17.1.2006.

7. El tiempo de trabajo medio en la navegación interior se compone en gran medida de horas de guardia —servicios de atención continuada—, como por ejemplo, tiempos de espera imprevisibles en las esclusas o durante la carga o descarga de la embarcación, que también pueden caer en horario nocturno. Por tanto, los límites máximos para el tiempo de trabajo diario y semanal pueden ser superiores a los que establece la Directiva 2003/88/CE.
8. Al mismo tiempo, debe reconocerse que el estrés laboral de este tipo de navegación está influido por diversos factores, como son el ruido, las vibraciones y la ordenación del tiempo de trabajo. Independientemente de las disposiciones de la Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo², está prevista la realización de chequeos médicos anuales para la protección de los trabajadores, que toman en consideración las condiciones de trabajo particulares de la navegación.
9. Las exigencias adicionales que impone el trabajo nocturno en los buques deben tenerse en cuenta mediante la limitación del máximo de horas de trabajo nocturno y la ordenación del trabajo.
10. En la navegación interior, ejercen su actividad trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia³. El Derecho nacional determina el estatus de los trabajadores autónomos.
11. Las condiciones de vida y de trabajo del transporte de pasajeros son distintas del resto de la navegación interior, por lo que procede que se le apliquen disposiciones especiales. Un entorno social distinto, funciones diferentes del personal y el carácter de temporada de esta navegación en Europa se plasman en una organización del trabajo distinta.

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en particular sus artículos 154 y 155, apartado 2, las Partes signatarias piden conjuntamente que el presente Convenio, que se ha acordado a escala de la Unión, sea ejecutado mediante Resolución del Consejo a propuesta de la Comisión. Las Partes signatarias han acordado lo siguiente:

² DO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

³ Véase la Comunicación de la Comisión COM(2010) 373 final de 13.7.2010: *Reafirmación de la libre circulación de trabajadores: derechos y avances importantes*, parte I, sección 1.

Artículo 1

Ámbito de aplicación

1. El presente Convenio se aplicará a los trabajadores móviles que ejercen su actividad como miembros de la dotación (tripulación) o en otra función (personal de a bordo) en una embarcación que se dedica a la navegación interior en las aguas territoriales de un Estado miembro con finalidad mercantil.
2. Los transportistas de la navegación interior no se considerarán trabajadores por cuenta ajena a tenor del presente Convenio, aun en caso de que tengan estatus de trabajadores por cuenta ajena en su propia empresa.
3. El presente Convenio no es contrario a las disposiciones nacionales o internacionales sobre seguridad de la navegación que afectan a los trabajadores móviles o a las personas contempladas en el apartado 2.
4. En lo referente a los trabajadores móviles, si hubiera alguna diferencia respecto a los tiempos de descanso entre el presente Convenio y cualesquiera disposiciones nacionales o internacionales sobre seguridad de la navegación, tendrán primacía las disposiciones que concedan un grado mayor de protección de la salud y seguridad de los trabajadores.
5. Los trabajadores móviles que ejerzan una actividad a bordo de un buque que navega en aguas territoriales de un Estado miembro en la navegación interior sin finalidad mercantil, y cuyas condiciones laborales se regulen mediante convenios colectivos acordados entre organizaciones de empresas y de trabajadores, podrán someterse al ámbito de aplicación del presente Convenio, previa consulta y aprobación de dichas organizaciones, siempre y cuando sus disposiciones sean más favorables para los trabajadores.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Convenio, se entenderá por:

- a) «embarcación»: buque o artefacto flotante;
- b) «buque de pasaje»: buque para viajes de un día o buque de pasaje, construido y equipado para el transporte de más de doce pasajeros;
- c) «tiempo de trabajo»: todo período en el que el trabajador ejerce una actividad laboral en la embarcación o para la embarcación por orden de la empresa o de su representante designado, se le ha encomendado una actividad o presta servicios de atención continuada (guardias);

- d) «tiempo de descanso»: todo período que no sea tiempo de trabajo; este concepto engloba los períodos de descanso en la embarcación navegando, en la embarcación parada o en tierra, pero no incluye las pausas breves (de hasta quince minutos);
- e) «día de descanso»: todo período de descanso ininterrumpido de veinticuatro horas que el trabajador puede pasar en cualquier lugar de su elección;
- f) «transportista de la navegación interior»: toda persona que se dedique a la navegación interior con embarcaciones por cuenta y decisión propia y con fines mercantiles.
- g) «plan de trabajo»: comprende la programación de días de trabajo y de descanso acordada previamente entre la empresa y el trabajador;
- h) «horario nocturno»: el período comprendido entre las 23.00 horas y las 6.00 horas;
- i) «trabajador nocturno»:
 - aa) por una parte, todo trabajador que realice habitualmente, durante el horario nocturno, una parte no inferior a tres horas de su tiempo de trabajo diario, y
 - bb) por otra parte, todo trabajador que pueda realizar, en su caso, durante el horario nocturno una determinada parte de su tiempo de trabajo anual, definida a elección del Estado miembro de que se trate:
 - aaa) por la legislación nacional, previa consulta a los interlocutores sociales, o
 - bbb) por convenios colectivos o acuerdos celebrados entre interlocutores sociales a nivel nacional o regional;
- j) «trabajador por turnos»: todo trabajador cuyo horario de trabajo se ajuste a un régimen de turnos;
- k) «personal de a bordo»: conforme a lo dispuesto en el artículo 1.01, definición nº 103, del anexo II de la Directiva 2006/87/CE⁴;
- l) «trabajador móvil»: todo trabajador contratado como miembro del personal de transporte de una empresa naviera que preste servicios de transporte de pasajeros o

⁴ Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 82/714/CEE del Consejo (DO L 389 de 30.12.2006, p. 1).

mercancías por navegación interior; toda referencia a los trabajadores en el presente Convenio debe entenderse como hecha a los trabajadores móviles;

- m) «temporada»: período de actividad laboral que abarca, dentro de un ciclo de doce meses, un máximo de nueve meses consecutivos, respondiendo a circunstancias externas como, por ejemplo, el tiempo meteorológico o la demanda turística en determinadas épocas del año.

Artículo 3

Tiempo de trabajo y período de referencia

1. Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 4, la jornada laboral de base deberá ser de ocho horas diarias.
2. El tiempo de trabajo podrá prolongarse conforme a lo dispuesto en el artículo 4 siempre que, en un período de doce meses (período de referencia), no se supere una media de cuarenta y ocho horas semanales.
3. El tiempo máximo de trabajo en el período de referencia será de 2 304 horas (base de cálculo: cincuenta y dos semanas descontando un mínimo de cuatro semanas de vacaciones, por las cuarenta y ocho horas semanales). Los períodos de vacaciones anuales remuneradas y los períodos de bajas por enfermedad no se tendrán en cuenta o se considerarán factores neutros para el cálculo del promedio. También se descontarán los períodos de descanso a que tienen derecho los trabajadores por los días festivos oficiales.
4. En lo que respecta a contratos de trabajo cuya duración sea inferior a la del período de referencia, el cálculo del tiempo de trabajo máximo permitido se basará en un cálculo *pro rata temporis*.

Artículo 4

Tiempo de trabajo diario y semanal

1. El tiempo de trabajo máximo no excederá de:
 - a) catorce horas por cada período de veinticuatro horas, ni de
 - b) ochenta y cuatro horas por cada período de siete días.
2. Cuando el plan de trabajo prevea más días de trabajo que de descanso, el tiempo de trabajo semanal no podrá exceder de setenta y dos horas en un plazo de cuatro meses.

Artículo 5

Días de trabajo y de descanso

1. Se permitirá un máximo de treinta y un días consecutivos de trabajo.
2. Cuando el plan de trabajo prevea, como máximo, el mismo número de días de trabajo que de descanso, el trabajador deberá poder beneficiarse inmediatamente después de los días de trabajo consecutivos del mismo número de días de descanso ininterrumpido. Se podrá reducir el número de días de descanso consecutivos del trabajador a condición de que:
 - a) no se supere el número máximo de treinta y un días de trabajo consecutivos,
 - b) se conceda el número mínimo de días de descanso consecutivos contemplado en el apartado 3, letras a), b) y c), del presente artículo inmediatamente después de los días de trabajo y
 - c) el período de días de trabajo que se haya prorrogado o intercambiado se compense dentro del período de referencia.
3. Cuando el plan de trabajo prevea más días de trabajo que de descanso, el número mínimo de días de descanso consecutivos que deben concederse inmediatamente después de los días de trabajo se determinará como sigue:
 - a) días de trabajo consecutivos 1-10: 0,2 días de descanso por cada día de trabajo consecutivo (p. ej.: 10 días de trabajo consecutivos = 2 días de descanso);
 - b) días de trabajo consecutivos 11-20: 0,3 días de descanso por cada día de trabajo consecutivo (p. ej.: 20 días de trabajo consecutivos = 5 días de descanso);
 - c) días de trabajo consecutivos 21-31: 0,4 días de descanso por cada día de trabajo consecutivo (p. ej.: 31 días de trabajo consecutivos = 9,4 días de descanso).

En este cálculo de número mínimo de días de descanso consecutivos, se sumará la cuota de días de descanso correspondientes, que deberá disfrutarse únicamente en días enteros.

Artículo 6

Trabajo de temporada en la navegación de transporte de pasajeros

No obstante lo dispuesto en los artículos 4 y 5 del presente Convenio, podrán aplicarse a todos los trabajadores que ejercen una actividad laboral a bordo de un buque de pasaje las

disposiciones siguientes:

1. El tiempo de trabajo máximo no excederá de:
 - a) doce horas por cada período de veinticuatro horas, ni de
 - b) setenta y dos horas por cada período de siete días.
2. Por cada día de trabajo, se anotarán 0,2 días de descanso para los trabajadores. Por cada período de treinta y un días, deberá concederse un mínimo de dos días de descanso efectivos. Los días de descanso restantes se concederán conforme a lo acordado.
3. Los convenios colectivos o los acuerdos entre interlocutores sociales o bien, a falta de ellos, la legislación nacional correspondiente, deberán velar por el respeto de los días de descanso y del promedio de tiempo de trabajo de cuarenta y ocho horas contemplado en el artículo 3, teniendo en cuenta lo dispuesto en el apartado anterior y en el artículo 3, apartado 4.

Artículo 7

Tiempos de descanso

Los trabajadores deberán disponer de un tiempo de descanso adecuado: períodos regulares de duración suficiente que se mida en unidades de tiempo, para evitar que, debido al cansancio o a ritmos de trabajo irregulares, puedan sufrir lesiones u ocasionarlas a sus compañeros o a terceros, y que su salud se deteriore a corto o a largo plazo.

El tiempo mínimo de descanso no será inferior a:

- a) diez horas por cada período de veinticuatro horas, de las cuales al menos seis deberán ser ininterrumpidas, y
- b) ochenta y cuatro horas por cada período de siete días.

Artículo 8

Pausas

Los trabajadores cuyo tiempo de trabajo diario sea superior a seis horas tendrán derecho a disfrutar de una pausa de descanso cuyas modalidades, incluida la duración y las condiciones de disfrute, se determinarán mediante convenios colectivos o acuerdos celebrados entre interlocutores sociales o, en su defecto, mediante la legislación nacional.

Artículo 9

Tiempo de trabajo nocturno máximo

Teniendo en cuenta que se ha establecido un horario nocturno de siete horas, el tiempo de trabajo nocturno máximo a la semana (período de siete días) será de cuarenta y dos horas.

Artículo 10

Vacaciones anuales

1. Todo trabajador tendrá derecho a unas vacaciones anuales remuneradas de una duración mínima de cuatro semanas; en caso de que la actividad laboral se haya ejercido durante un período inferior a un año, la duración de las vacaciones se determinará en función de las condiciones de la contratación y los derechos que se deriven de las legislaciones o las prácticas nacionales.
2. El período mínimo de vacaciones anuales retribuidas no podrá ser sustituido por una compensación financiera, excepto en caso de conclusión de la relación laboral.

Artículo 11

Protección de los jóvenes

1. Para los trabajadores de edad inferior a dieciocho años, se aplicarán las disposiciones de la Directiva 94/33/CE, relativa a la protección de los jóvenes en el trabajo⁵.
2. Excepcionalmente los Estados miembros podrán establecer disposiciones, por las que autoricen a los jóvenes mayores de dieciséis años que ya no estén sujetos a la escolaridad obligatoria conforme al Derecho nacional a ejercer una actividad en el horario nocturno en el que les está prohibido trabajar conforme a la Directiva 94/33/CE, en la medida en que ello sea necesario para alcanzar un objetivo de formación en el marco de una formación profesional reconocida y siempre que los jóvenes tengan derecho a tiempos de descanso compensatorios adecuados y que tal excepción no comprometa los objetivos del artículo 1 de dicha Directiva.

Artículo 12

Control

1. Deberán registrarse los horarios diarios de trabajo y descanso de los trabajadores para que se pueda verificar el cumplimiento de las disposiciones que contemplan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 y 13.

⁵ DO L 216 de 20.8.1994, p. 12.

2. Estos registros de horarios deberán conservarse a bordo, como mínimo, hasta que finalice el período de referencia.
3. La empresa o su representante designado deberán verificar junto con el trabajador, a intervalos adecuados (a más tardar, hasta el siguiente fin de mes), la exactitud de los datos, que deberán confirmarse.
4. Datos mínimos que deberán consignarse:
 - a) Nombre del buque
 - b) Nombre y apellidos del trabajador
 - c) Nombre y apellidos del capitán o patrón del buque
 - d) Fecha
 - e) Días de trabajo y de descanso
 - f) Principio y fin de los tiempos diarios de trabajo o descanso.
5. Deberá entregarse al trabajador una copia del registro confirmado de sus horarios. El trabajador deberá conservar esta copia al menos durante un año.

Artículo 13

Situaciones de emergencia

1. El capitán o patrón de un buque o su representante designado podrán exigir que un trabajador preste servicio durante el tiempo que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata de la embarcación o de las personas o la carga a bordo, o bien para socorrer a otros buques o personas que corran peligro de naufragio.
2. Conforme al apartado 1, el capitán o patrón de un buque o su representante designado podrán exigir que un trabajador preste en cualquier momento el servicio necesario hasta que se haya retornado a la situación normal.
3. Tan pronto como sea posible una vez restablecida la normalidad, el capitán o patrón de un buque o su representante designado deberán velar por que todo trabajador que haya estado de servicio durante su horario normal de descanso disfrute de un período compensatorio de descanso adecuado.

Artículo 14

Examen médico

1. Todos los trabajadores tendrán derecho a un chequeo médico anual gratuito. En los exámenes médicos, deberá prestarse especial atención a los síntomas o al estado de salud 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.

2. Los trabajadores nocturnos que padezcan problemas de salud relacionados manifiestamente con la prestación de un trabajo nocturno deberán ser trasladados, en la medida de lo posible, a un trabajo diurno para el que sean aptos.
3. Los exámenes médicos gratuitos estarán sujetos al secreto médico.
4. Los exámenes médicos gratuitos podrán realizarse en el marco del sistema de sanidad pública.

Artículo 15

Protección en materia de seguridad y de salud

1. Los trabajadores nocturnos y los trabajadores por turnos disfrutarán de un nivel de protección de su seguridad y salud adaptado a la naturaleza de su trabajo.
2. Los servicios o medios apropiados de protección y de prevención en materia de seguridad y de salud de los trabajadores nocturnos y de los trabajadores por turnos serán equivalentes a los aplicables a los demás trabajadores y deberán estar disponibles en todo momento.

Artículo 16

Ritmo de trabajo

Las empresas que prevean organizar el trabajo con arreglo a un ritmo determinado deberán tener en cuenta el principio general de adecuación de la actividad a la persona, con objeto, en particular, de disminuir el trabajo monótono y el trabajo a un ritmo predeterminado, en función del tipo de actividad, y los requisitos en materia de seguridad y salud, especialmente en lo que se refiere a las pausas durante el tiempo de trabajo.

Artículo 17

Disposiciones finales

1. Disposiciones más favorables

El presente Convenio se entenderá sin perjuicio de la facultad de los Estados miembros de:

- a) mantener o establecer disposiciones legales o reglamentarias o bien de

b) fomentar o permitir la aplicación de convenios colectivos o acuerdos celebrados entre interlocutores sociales

que sean más favorables a la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores.

2. Cláusula de no regresión

La aplicación del presente Convenio no constituirá, en ningún caso, una justificación válida para reducir el nivel de protección general de los trabajadores a los que está destinado el presente Convenio.

3. Seguimiento del Convenio

Los interlocutores sociales harán un seguimiento de la puesta en práctica y aplicación del presente Convenio en el marco del Comité de Diálogo Sectorial sobre Navegación Interior, especialmente por lo que respecta a aspectos vinculados con la medicina del trabajo.

4. Revisión

Los interlocutores sociales revisarán estas disposiciones dos años después de que termine su plazo de ejecución, plazo que se fijará en la Decisión del Consejo por la que se ejecute el presente Convenio.

Hecho en Bruselas, el 15 de febrero de 2012

Unión Europea de Navegación Fluvial (EBU) Federación Europea de Trabajadores del
Organización Europea de Patronos de Barco Transporte (ETF)
(ESO)