

# DIRETIVAS

## DIRETIVA 2014/112/UE DO CONSELHO

de 19 de dezembro de 2014

**que aplica o Acordo Europeu relativo a aspetos específicos da organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores, 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)**

(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, a seguir designados «parceiros sociais», podem, nos termos do 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, em matérias abrangidas pelo artigo 153.º do TFUE, sejam aplicados por meio de uma decisão do Conselho, sob proposta da Comissão.
- (2) Por carta de 10 de dezembro de 2007, 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, ao abrigo do 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 («acordo»).
- (4) O acordo incluía um pedido conjunto de que o acordo fosse aplicado por meio de uma decisão do Conselho, sob proposta da Comissão, nos termos do artigo 155.º, n.º 2, do TFUE.
- (5) O ato apropriado para a aplicação do acordo é uma diretiva.
- (6) A Comissão informou o Parlamento Europeu da sua proposta.
- (7) A Comissão elaborou a sua proposta de diretiva, de acordo com a sua Comunicação de 20 de maio de 1998 intitulada «Adaptar e promover o diálogo social a nível comunitário», tendo em conta o carácter representativo das partes signatárias e a legalidade de cada cláusula do acordo.
- (8) A fim de contribuir para um enquadramento jurídico coerente relativo à organização do tempo de trabalho, a aplicação da presente diretiva deverá ter em conta a legislação da União em vigor, e dado o conteúdo do acordo, em especial a Diretiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>. Essa diretiva estabelece prescrições mínimas de segurança e de saúde em matéria de organização do tempo de trabalho, inclusive para os trabalhadores no setor do transporte por vias navegáveis interiores.
- (9) Deverá ser possível para os Estados-Membros confiar a aplicação da presente diretiva aos parceiros sociais, a pedido conjunto destes, desde que os Estados-Membros tomem todas as medidas necessárias para assegurar que os objetivos da presente diretiva possam ser atingidos.

<sup>(1)</sup> 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, p. 9).

- (10) Para efeitos do artigo 14.º da Diretiva 2003/88/CE, a presente diretiva e o acordo que lhe está anexo estabelecem disposições mais específicas relativas à organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis do setor do transporte por vias navegáveis do que as estabelecidas naquela diretiva.
- (11) A presente diretiva deverá ser aplicável sem prejuízo de legislação da União que seja mais específica ou que conceda um nível de proteção mais elevado aos trabalhadores móveis no setor do transporte por vias navegáveis interiores.
- (12) A presente diretiva não deverá servir de justificação para uma redução do nível geral de proteção dos trabalhadores nos domínios abrangidos pelo acordo.
- (13) A presente diretiva e o acordo que lhe está anexo estabelecem normas mínimas. Os Estados-Membros e os parceiros sociais deverão poder manter ou introduzir disposições mais favoráveis.
- (14) A presente diretiva respeita os direitos e os princípios fundamentais consagrados na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, nomeadamente o artigo 31.º.
- (15) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, que visa proteger a saúde e a segurança dos trabalhadores num setor de caráter predominantemente transfronteiras, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem ser mais bem alcançados ao nível da União, esta pode adotar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar os referidos objetivos.
- (16) A aplicação do acordo contribui para a realização dos objetivos visados no artigo 151.º do TFUE.
- (17) Segundo a jurisprudência constante do Tribunal de Justiça da União Europeia <sup>(1)</sup>, a inexistência num determinado Estado-Membro de uma atividade referida numa diretiva não pode liberar o Estado-Membro em causa da sua obrigação de adotar medidas legislativas ou regulamentares a fim de assegurar uma transposição adequada de todas as disposições dessa diretiva. Tanto o princípio da segurança jurídica como a necessidade de garantir a plena aplicação das diretivas, de direito e não apenas de facto, exigem que todos os Estados-Membros retomem as normas da diretiva em causa num quadro legal claro, preciso e transparente que preveja disposições vinculativas no domínio em causa. Tal obrigação incumbe aos Estados-Membros a fim de antecipar qualquer alteração da situação neles existente num dado momento e para garantir que todas as pessoas na Comunidade, incluindo nos Estados-Membros em que não existe uma atividade específica referida numa diretiva, saibam com clareza e precisão, em quaisquer circunstâncias, quais são os seus direitos e obrigações. Segundo a jurisprudência, a transposição de uma diretiva só não se impõe quando, por razões geográficas, não tem objeto. Nesses casos, os Estados-Membros deverão informar a Comissão das referidas razões.
- (18) De acordo com a Declaração Política Conjunta de 28 de setembro de 2011 dos Estados-Membros e da Comissão sobre os documentos explicativos <sup>(2)</sup>, 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 os elementos da diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos de transposição a nível nacional. No caso da presente diretiva, o legislador considera que se justifica a transmissão desses documentos,

ADOTOU A PRESENTE DIRETIVA:

#### *Artigo 1.º*

A presente diretiva aplica o Acordo Europeu 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 introduzir disposições mais favoráveis do que as previstas na presente diretiva.

<sup>(1)</sup> Ver, entre outros, o acórdão do Tribunal de Justiça de 14 de janeiro de 2010 no processo C-343/08, *Comissão/República Checa* (Colet. 2010, p. I-275).

<sup>(2)</sup> JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

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. Tal não prejudica o direito de os Estados-Membros e os parceiros sociais, tendo em conta a evolução da situação, estabelecerem disposições de natureza legislativa, regulamentar ou contratual diferentes das vigentes no momento da adoção da presente diretiva, desde que sejam respeitados os requisitos mínimos nela previstos.

3. A presente diretiva é aplicada e interpretada sem prejuízo de qualquer disposição, costume ou prática nacionais ou da União que garantam condições mais favoráveis para os trabalhadores em causa.

#### *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 devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

#### *Artigo 4.º*

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 31 de dezembro de 2016. Os Estados-Membros informam imediatamente a Comissão das referidas disposições.

Quando os Estados-Membros adotarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem nas matérias reguladas 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 destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 19 de dezembro de 2014.

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*  
S. GOZI

## ANEXO

**Acordo Europeu relativo a aspetos específicos da organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores**

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2003/88/CE, relativa a determinados aspetos da organização do tempo de trabalho, institui normas gerais mínimas que, à exceção dos domínios de mencionados no artigo 20.º, n.º 1 (descanso diário, pausas, descanso semanal, duração do trabalho noturno), se referem também à organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores. Dado que as disposições em vigor não são suficientemente adequadas às situações laborais e condições de vida específicas do setor do transporte por vias navegáveis interiores, são necessárias disposições mais específicas em conformidade com o artigo 14.º da Diretiva 2003/88/CE.
- (2) Essas disposições específicas devem garantir um elevado nível de proteção da saúde e da segurança no trabalho dos trabalhadores do setor.
- (3) O setor do transporte por vias navegáveis interiores é um modo de transporte de nível internacional, que se caracteriza principalmente por atividades transfronteiriças no âmbito da rede europeia de vias navegáveis interiores. Por isso, devem promover-se condições de base similares no mercado de trabalho do setor em causa para impedir a concorrência desleal, decorrente das disparidades em matéria da legislação que rege a organização do tempo de trabalho.
- (4) A União Europeia, tendo em conta o significado do setor dos transportes para a competitividade económica, comprometeu-se a cumprir o objetivo de conceder maior relevância aos modos de transporte que se caracterizam por um menor consumo de energia e por serem menos poluidores e mais seguros <sup>(1)</sup>. O transporte por vias navegáveis interiores, como modo de transporte mais respeitador do ambiente, tem ainda capacidade disponível para contribuir de forma duradoura para descongestionar o transporte rodoviário e ferroviário de mercadorias a nível europeu.
- (5) No âmbito do setor a organização do trabalho apresenta variações. No âmbito do setor a organização do trabalho apresenta variações. O número de trabalhadores e o tempo de trabalho a bordo variam em função da organização do trabalho, da empresa, da zona de tráfego, da distância do trajeto e da dimensão da embarcação. Por um lado, certos navios operam em contínuo, ou seja, 24 horas, com turnos da tripulação. Em contrapartida, as PME, em especial, tendem a operar as suas embarcações, em regra, 14 horas por dia, cinco ou seis dias por semana. No setor do transporte por vias navegáveis interiores, o tempo de trabalho a bordo de um trabalhador não é equivalente ao tempo de operação de uma embarcação.
- (6) Esse setor tem a particularidade de os trabalhadores poderem ter, a bordo, não só o seu local de trabalho, mas também um alojamento ou a sua residência. Por conseguinte, é habitual que os períodos de descanso sejam passados a bordo. Por conseguinte, é habitual que os períodos de descanso sejam passados a bordo. Muitos dos trabalhadores do setor do transporte por vias navegáveis interiores, em especial aqueles que estão mais distantes do seu país natal, trabalham vários dias consecutivos a bordo, a fim de pouparem tempo de deslocação e, em seguida, poderem passar vários dias em sua casa ou num outro local de estadia escolhido livremente. A título de exemplo, um trabalhador com um padrão de trabalho de 1:1 tem o mesmo número de dias de descanso que de trabalho. Por esse motivo, o número de dias consecutivos de trabalho a bordo, assim como o de dias de descanso podem ser mais elevados do que os de um posto de trabalho em terra.
- (7) O tempo de trabalho médio no setor do transporte por vias navegáveis interiores inclui em princípio uma percentagem considerável de tempo de permanência (por exemplo, em virtude de tempos de espera imprevisíveis em eclusas ou aquando do carregamento ou descarregamento da embarcação), o que pode ocorrer igualmente durante o período noturno. Assim sendo, os limites máximos para o tempo de trabalho diário e semanal podem ultrapassar os definidos na Diretiva 2003/88/CE.
- (8) Ao mesmo tempo, deve reconhecer-se que a carga de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores é influenciada por diversos fatores, nomeadamente, o ruído, as vibrações e a organização do tempo de trabalho. Sem prejuízo do disposto na Diretiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho <sup>(2)</sup>, estão previstas inspeções médicas anuais, a fim de se ter em conta as condições de trabalho específicas do setor, com vista à proteção dos trabalhadores.
- (9) As exigências suplementares decorrentes do serviço noturno a bordo devem ser tidas em conta por meio do estabelecimento de um limite máximo admissível para o trabalho noturno e da organização do trabalho.

<sup>(1)</sup> Comunicação da Comissão sobre a promoção do transporte por vias navegáveis interiores «Naiades», COM(2006) 6 final de 17.1.2006.

<sup>(2)</sup> JO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

- (10) No setor do transporte por vias navegáveis interiores, a par dos trabalhadores por conta de outrem, existem igualmente trabalhadores por conta própria <sup>(1)</sup>. A definição do estatuto de trabalhador por conta própria decorre do direito nacional em causa.
- (11) A situação laboral e as condições de vida nos navios de passageiros diferem das dos outros modos de transporte por vias navegáveis interiores e justificam, conseqüentemente, disposições específicas. Um ambiente social diferente, atividades laborais diferentes e o caráter sazonal desse subsector do setor europeu do transporte por vias navegáveis interiores refletem-se numa organização do trabalho também divergente.

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e, em especial, os seus artigos 154.º e 155.º, n.º 2, as partes signatárias solicitam conjuntamente que o acordo celebrado a nível da União seja aplicado com base numa decisão adotada pelo Conselho, sob proposta da Comissão. As partes signatárias acordaram no seguinte:

#### *Cláusula 1*

##### *Âmbito de aplicação*

1. O acordo aplica-se aos trabalhadores móveis membros do pessoal de navegação (tripulação) ou que desempenhem outras funções (pessoal de bordo) a bordo de uma embarcação que, no território de um Estado-Membro, esteja afeta a operações comerciais de transporte por vias navegáveis interiores.
2. Os transportadores de mercadorias ou de pessoas por vias navegáveis interiores não devem, na aceção do presente acordo, ser considerados como trabalhadores, mesmo nos casos em que assumam o estatuto de trabalhadores na sua própria empresa.
3. O presente acordo não prejudica a aplicação das disposições nacionais ou internacionais em matéria de segurança da navegação em vigor para os trabalhadores móveis e para as pessoas mencionadas no n.º 1.2.
4. Se existirem discrepâncias entre o disposto no presente acordo e as disposições nacionais ou internacionais de segurança da navegação aplicáveis aos trabalhadores móveis no que diz respeito aos períodos de descanso, devem prevalecer as disposições que assegurem maior proteção em matéria de segurança e saúde dos trabalhadores.
5. Os trabalhadores móveis que trabalhem a bordo de uma embarcação que, no território de um Estado-Membro, não esteja afeta a operações comerciais de transporte por vias navegáveis interiores e cujas condições de trabalho sejam regidas por convenções coletivas de trabalho ou acordos salariais celebrados entre organizações patronais e organizações dos trabalhadores podem, mediante consulta e acordo das partes signatárias dessas convenções, ser abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente acordo, desde que os termos do presente acordo sejam mais favoráveis aos trabalhadores.

#### *Cláusula 2*

##### *Definições*

Para efeitos do disposto no presente acordo, entende-se por:

- a) «Veículo aquático», uma embarcação ou uma estrutura flutuante;
- b) «Embarcação de passageiros», uma embarcação de excursões diárias ou uma embarcação com cabines construída e preparada para transportar mais de 12 passageiros;
- c) «Tempo de trabalho», o tempo durante o qual cabe ao trabalhador, sob a direção do empregador ou de um seu representante, executar tarefas a bordo da embarcação ou para a embarcação, ou em que tem de estar a postos para trabalhar (tempo de permanência);
- d) «Período de descanso», qualquer período que não seja tempo de trabalho; este conceito abrange períodos de descanso a bordo da embarcação em trânsito, estacionária e em terra. Não inclui os períodos de pausa de curta duração (15 minutos).
- e) «Dia de descanso», um período de descanso de 24 horas ininterrupto de que o trabalhador usufrui num local da sua escolha;
- f) «Transportador por vias navegáveis interiores», qualquer operador que se dedique, por conta própria e para fins comerciais, à exploração de embarcações para transporte por vias navegáveis interiores;
- g) «Escala de serviço», inclui a planificação do tempo de trabalho e dos períodos de descanso previamente apresentada ao trabalhador pelo empregador;

<sup>(1)</sup> Ver Comunicação da Comissão COM(2010) 373 final, de 13.7.2010: Reafirmar a liberdade de circulação de trabalhadores: direitos e principais desenvolvimentos, ponto 1.1.

- h) «Período noturno», o período compreendido entre as 23 horas e as 6 horas;
- i) «Trabalhador noturno»:
  - aa) por um lado, qualquer trabalhador que execute habitualmente pelo menos três horas do seu tempo de trabalho diário durante o período noturno;
  - bb) por outro lado, qualquer trabalhador suscetível de realizar, durante o período noturno, uma certa parte do seu tempo de trabalho anual, que, segundo o critério do Estado-Membro em causa, é definida:
    - aaa) pela legislação nacional, após consulta aos parceiros sociais;
    - ou
    - bbb) por convenções coletivas ou acordos celebrados entre parceiros sociais a nível nacional ou regional;
- j) «Trabalhador por turnos», qualquer trabalhador cujo horário de trabalho se enquadre no âmbito do trabalho por turnos;
- k) «Pessoal de bordo», conforme definido no anexo II, artigo 1.01, definição 103, da Diretiva 2006/87/CE <sup>(1)</sup>;
- l) «Trabalhador móvel», um trabalhador que, fazendo parte do pessoal navegante, está ao serviço de uma empresa que efetua transporte de passageiros ou de mercadorias por vias navegáveis interiores; quaisquer referências a «trabalhadores» no presente acordo devem ser interpretadas em conformidade;
- m) «Estação», um período de, no máximo, nove meses consecutivos por cada 12 meses, no qual a realização de certas atividades, devido a circunstâncias exteriores, como as condições climáticas ou a procura a nível de turismo, ficam circunscritas a determinados períodos do ano.

### Cláusula 3

#### *Tempo de trabalho e período de referência*

1. Sem prejuízo do disposto na cláusula 4, o dia de trabalho normal é, em princípio, de oito horas.
2. O tempo de trabalho pode, em conformidade com a cláusula 4, ser prolongado, desde que, num período de 12 meses (período de referência), não seja ultrapassado um período médio de 48 horas por semana.
3. O número máximo de horas de trabalho no período de referência é de 2 304 horas (base de cálculo: 52 semanas, deduzindo-se um período mínimo de quatro semanas de férias, multiplicando-se por 48 horas). Os períodos de férias anuais remuneradas, bem como os períodos de ausência por doença, não devem ser tomados em consideração ou devem ser considerados neutros para cálculo da média. Os direitos a períodos de descanso decorrentes de dias feriados oficiais devem igualmente ser deduzidos.
4. Para as relações de trabalho cuja duração é 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*

1. O tempo de trabalho não deve exceder:
  - a) 14 horas por cada período de 24 horas; e
  - b) 84 horas por cada período de sete dias.
2. Quando na escala de serviço existirem mais dias de trabalho do que dias de descanso, o tempo de trabalho semanal médio não deve ultrapassar as 72 horas num período de quatro meses.

<sup>(1)</sup> Diretiva 2006/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior e que revoga a Diretiva 82/714/CEE do Conselho (JO L 389 de 30.12.2006, p. 1-260).

### Cláusula 5

#### *Dias de trabalho e dias de descanso*

1. O número de dias de trabalho consecutivos não deve exceder, no máximo, 31 dias.
2. Se, na escala de serviço, o número previsto de dias de trabalho for, no máximo, igual ao de dias de descanso, deve ser concedido o mesmo número de dias de descanso consecutivos imediatamente após os dias de trabalho consecutivos. Podem ser admitidas exceções a esse número de dias de descanso consecutivos a conceder, desde que:
  - a) não seja ultrapassado o número máximo de 31 dias de trabalho consecutivos;
  - b) o número mínimo de dias de descanso consecutivos indicados no n.º 3, alíneas a), b) e c), seja concedido imediatamente após os dias de trabalho consecutivos correspondentes;
  - c) o período de dias de trabalho prolongado ou prestado por troca seja compensado dentro do período de referência.
3. Se, na escala de serviço, o número de dias de trabalho for superior ao de dias de descanso, o número mínimo de dias de descanso consecutivos a conceder imediatamente após os dias de trabalho consecutivos é determinado do seguinte modo:
  - a) do 1.º ao 10.º dia de trabalho consecutivo: 0,2 dias de descanso por cada dia de trabalho consecutivo (por exemplo, 10 dias de trabalho consecutivos = 2 dias de descanso);
  - b) do 11.º ao 20.º dia de trabalho consecutivo: 0,3 dias de descanso por cada dia de trabalho consecutivo (por exemplo, 20 dias de trabalho consecutivos = 5 dias de descanso);
  - c) do 21.º ao 31.º dia de trabalho consecutivo: 0,4 dias de descanso por cada dia de trabalho consecutivo (por exemplo, 31 dias de trabalho consecutivos = 9,4 dias de descanso).

Os dias de descanso incompletos (frações de dia) devem ser adicionados ao número mínimo de dias de descanso consecutivos e só podem ser gozados enquanto dias completos.

### Cláusula 6

#### *Trabalhado sazonal no setor de navios de passageiros*

Em derrogação do disposto nas cláusulas 4 e 5 do presente acordo, podem ser aplicadas as seguintes disposições a todos os trabalhadores que trabalhem sazonalmente a bordo de um navio de passageiros:

1. O tempo de trabalho não deve exceder:
  - a) 12 horas por cada período de 24 horas; e
  - b) 72 horas por cada período de sete dias.
2. Devem ser concedidos 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. Os restantes dias de descanso serão concedidos por comum acordo entre as partes.
3. Tendo em conta o disposto no parágrafo anterior e na cláusula 3, n.º 4, a concessão dos dias de descanso e a observância de uma duração do tempo de trabalho média de 48 horas, em conformidade com a cláusula 3, regem-se por convenções coletivas ou por acordos celebrados entre parceiros sociais ou, na ausência de tais instrumentos, pela legislação nacional.

### Cláusula 7

#### *Períodos de descanso*

Os trabalhadores devem dispor obrigatoriamente de períodos de descanso regulares, suficientemente longos e contínuos, cuja duração seja expressa em unidades de tempo, para evitar que se lesionem ou lesionem os colegas ou outras pessoas e para não prejudicarem a sua saúde, a curto ou a longo prazo, por cansaço ou ritmos irregulares de trabalho.

O período de descanso não deve ser inferior a:

- a) 10 horas por período de 24 horas, das quais, no mínimo, seis horas ininterruptas;
- b) 84 horas por cada período de sete dias.

#### *Cláusula 8*

##### *Pausas*

No caso de um período de trabalho diário superior a seis horas, todos os trabalhadores devem beneficiar de pausas, cujas modalidades, nomeadamente duração e condições de concessão, devem ser fixadas por convenções coletivas ou acordos celebrados entre parceiros sociais ou, na ausência de tais instrumentos, pela legislação nacional.

#### *Cláusula 9*

##### *Número máximo de horas de trabalho no período noturno*

No caso de um período noturno de sete horas, o número máximo de horas de trabalho semanais (período de sete dias) deve ser de 42 horas.

#### *Cláusula 10*

##### *Férias anuais*

Todos os trabalhadores devem poder beneficiar de férias anuais remuneradas de, pelo menos, quatro semanas, ou de duração proporcional se o período de trabalho correspondente for inferior a um ano, de acordo com as condições de obtenção e de concessão previstas nas legislações e/ou práticas nacionais.

O período mínimo de férias anuais remuneradas não pode ser substituído por retribuição financeira, exceto nos casos de cessação da relação de trabalho.

#### *Cláusula 11*

##### *Proteção de menores*

1. Aos trabalhadores menores de 18 anos são aplicáveis as disposições da Diretiva 94/33/CE relativa à proteção dos jovens no trabalho <sup>(1)</sup>.
2. A título excecional, os Estados-Membros podem autorizar, por meio da sua legislação nacional, os jovens maiores de 16 anos que já não sejam abrangidos pela escolaridade obrigatória a trabalhar durante os períodos em que o trabalho noturno é proibido em conformidade com a Diretiva 94/33/CE, quando tal for necessário para atingirem os objetivos pedagógicos de um curso de formação reconhecido oficialmente e desde que lhes sejam concedidos períodos de descanso adequados como compensação e sejam respeitados os objetivos definidos no artigo 1.º da Diretiva 94/33/CE.

#### *Cláusula 12*

##### *Controlo*

1. Devem ser mantidos registos das horas diárias de trabalho ou de descanso de cada trabalhador, para garantir o cumprimento das disposições enunciadas nas cláusulas 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 e 13.
2. Esses registos devem obrigatoriamente ser conservados a bordo, pelo menos, até final do período de referência.
3. Os dados registados devem ser verificados e confirmados com uma periodicidade adequada (o mais tardar, até ao final do mês subsequente) conjuntamente pelo empregador, ou por um seu representante, e pelo trabalhador em causa.

<sup>(1)</sup> JO L 216 de 20.8.1994, p. 12.



4. As informações mínimas que devem conter são as seguintes:
  - a) nome da embarcação;
  - b) nome do trabalhador;
  - c) nome do comandante da embarcação responsável;
  - d) data;
  - e) dias de trabalho e dias de descanso;
  - f) início e fim do tempo de trabalho e período de descanso diários.
5. O trabalhador deve receber um exemplar dos registos devidamente confirmados que lhe dizem respeito. Esse exemplar deve ser conservado pelo trabalhador durante um ano.

#### *Cláusula 13*

##### *Emergências*

1. O comandante de uma embarcação, ou o seu representante, tem o direito de exigir a um trabalhador que preste todas as horas de trabalho necessárias à segurança imediata da embarcação, das pessoas a bordo ou da carga, ou com a finalidade de socorrer outras embarcações ou pessoas em perigo no mar.
2. Nos termos do n.º 1, o comandante, ou o seu representante, pode exigir, a qualquer momento, a um trabalhador que ele preste as horas de trabalho necessárias até à normalização da situação.
3. Logo que tal seja viável após o retorno a uma situação de normalidade, o comandante de uma embarcação, ou o seu representante, deve garantir que todo e qualquer trabalhador que tenha prestado trabalho durante um período de descanso previsto segundo o horário normal beneficie de um período de descanso adequado.

#### *Cláusula 14*

##### *Exame médico*

1. Todos os trabalhadores têm direito 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.
2. Os trabalhadores noturnos que sofram de problemas de saúde reconhecidos como estando relacionados com o facto de esses trabalhadores executarem um trabalho noturno devem ser transferidos, sempre que possível, para um trabalho diurno que estejam aptos a desempenhar.
3. O exame médico gratuito deve respeitar o sigilo médico.
4. O exame médico gratuito pode ser efetuado no âmbito de um sistema nacional de saúde.

#### *Cláusula 15*

##### *Proteção em matéria de segurança e de saúde*

1. Os trabalhadores noturnos e os trabalhadores por turnos devem beneficiar de um nível de proteção em matéria de segurança e de saúde adequado à natureza do trabalho que exercem.
2. Os serviços ou meios adequados de proteção e prevenção em matéria de segurança e de saúde dos trabalhadores noturnos e dos trabalhadores por turnos devem ser equivalentes aos que são aplicáveis aos restantes trabalhadores e devem estar disponíveis a qualquer momento.

*Cláusula 16**Ritmo de trabalho*

As entidades patronais que pretendam organizar o trabalho segundo um certo ritmo devem ter em conta o princípio geral da adaptação do trabalho ao homem, com vista, nomeadamente, a atenuar o trabalho monótono e o trabalho cadenciado, em função do tipo de atividade e das exigências em matéria de segurança e de saúde, em especial no que se refere às pausas durante o tempo de trabalho.

*Cláusula 17**Disposições finais*

## 1. Disposições mais favoráveis

Os Estados-Membros continuam a ter o direito de:

- a) manter ou adotar disposições legislativas, regulamentares ou administrativas; ou
- b) promover ou autorizar a aplicação de convenções coletivas ou acordos celebrados entre parceiros sociais,

que sejam mais favoráveis à proteção da segurança e da saúde dos trabalhadores do que as previstas no presente acordo.

## 2. Cláusula de não regressão

A aplicação do disposto no presente acordo não pode, em caso algum, constituir um motivo para justificar uma redução do nível geral de proteção dos trabalhadores abrangidos pelo seu âmbito de aplicação.

## 3. Acompanhamento da execução do acordo

Os parceiros sociais devem acompanhar a transposição e aplicação do presente acordo no quadro do comité para o diálogo setorial em matéria de transporte por vias navegáveis interiores, em especial no que diz respeito às questões relacionadas com a medicina do trabalho.

## 4. Reexame

Os parceiros sociais devem reexaminar as disposições precedentes dois anos após o final do prazo fixado para a sua execução na decisão do Conselho relativa à aplicação do presente acordo.

Feito em Bruxelas, 15 de fevereiro de 2012.

*União Europeia dos Transportes por Vias Navegáveis Interiores (EBU)*

*Organização Europeia de Transportadores Fluviais (ESO)*

*Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF)*

---