



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 16 dicembre 2014
(OR. en)

16587/14

**Fascicolo interistituzionale:
2014/0212 (NLE)**

**SOC 859
EMPL 199
SAN 474
TRANS 583**

ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: DIRETTIVA DEL CONSIGLIO che attua l'accordo europeo concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne, concluso tra la European Barge Union (EBU), l'Organizzazione europea dei capitani (ESO) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF)

DIRETTIVA 2014/.../UE DEL CONSIGLIO

del

**che attua l'accordo europeo concernente taluni aspetti
dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne,
concluso tra la European Barge Union (EBU), l'Organizzazione europea dei capitani (ESO)
e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF)**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 155, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 155, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), i datori di lavoro e i lavoratori ("parti sociali"), possono richiedere congiuntamente che gli accordi da essi conclusi a livello dell'Unione nell'ambito dei settori contemplati dall'articolo 153 TFUE siano attuati in base a una decisione del Consiglio su proposta della Commissione.
- (2) Con lettera del 10 dicembre 2007, la European Barge Union (EBU), l'Organizzazione europea dei capitani (ESO) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) hanno informato la Commissione della loro volontà di avviare negoziati in conformità dell'articolo 155, paragrafo 1, TFUE allo scopo di concludere un accordo a livello dell'Unione.
- (3) Il 15 febbraio 2012 l'EBU, l'ESO e l'ETF hanno concluso un accordo europeo concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne ("accordo").
- (4) L'accordo comprendeva una richiesta congiunta affinché l'accordo fosse attuato in base a una decisione del Consiglio su proposta della Commissione a norma dell'articolo 155, paragrafo 2, TFUE.
- (5) Lo strumento appropriato per l'attuazione dell'accordo è una direttiva.
- (6) La Commissione ha informato della proposta il Parlamento europeo.

- (7) La Commissione ha elaborato la proposta di direttiva conformemente alla comunicazione del 20 maggio 1998 che adegua e promuove il dialogo sociale a livello comunitario e tenendo conto della rappresentatività delle parti firmatarie e della legalità di ciascun articolo dell'accordo.
- (8) Per contribuire a un quadro giuridico coerente in relazione all'organizzazione dell'orario di lavoro, l'attuazione della presente direttiva dovrebbe tenere conto della normativa dell'Unione in vigore e, dato il contenuto dell'accordo, in particolare della direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹. Tal direttiva stabilisce prescrizioni minime di sicurezza e di salute in materia di organizzazione dell'orario di lavoro, incluso quello dei lavoratori del trasporto per vie navigabili interne.
- (9) Gli Stati membri dovrebbero poter affidare alle parti sociali, su loro richiesta congiunta, l'attuazione della presente direttiva, a condizione che essi prendano tutte le misure necessarie per garantire che gli obiettivi della presente direttiva possono essere raggiunti.
- (10) Ai fini dell'articolo 14 della direttiva 2003/88/CE, la presente direttiva e l'accordo ad essa accluso stabiliscono prescrizioni in materia di organizzazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili del trasporto per vie navigabili interne più specifiche di quelle di tale direttiva.

¹ Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro (GU L 299 del 18.11.2003, pag. 9).

- (11) La presente direttiva dovrebbe applicarsi fatte salve eventuali normative dell'Unione che siano più specifiche o concedano un livello maggiore di protezione ai lavoratori mobili del trasporto per vie navigabili interne.
- (12) La presente direttiva non dovrebbe essere utilizzata per giustificare un abbassamento del livello generale della protezione dei lavoratori nei settori coperti dall'accordo.
- (13) La presente direttiva e l'accordo ad essa accluso fissano norme minime; gli Stati membri e le parti sociali dovrebbero poter mantenere o adottare disposizioni più favorevoli.
- (14) La presente direttiva rispetta i diritti e i principi fondamentali riconosciuti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare dall'articolo 31.
- (15) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, che intende tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori in un settore prevalentemente transfrontaliero, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, ma possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (16) L'attuazione dell'accordo contribuisce alla realizzazione degli obiettivi di cui all'articolo 151 TFUE.

- (17) Secondo la giurisprudenza consolidata della Corte di giustizia dell'Unione europea¹, l'inesistenza, in un determinato Stato membro, d'una particolare attività presa in considerazione da una direttiva non può esonerare questo Stato membro dall'obbligo che gli incombe di adottare provvedimenti legislativi o regolamentari che assicurino un'adeguata trasposizione dell'insieme delle disposizioni di tale direttiva. Sia il principio della certezza del diritto sia la necessità di assicurare la piena applicazione delle direttive, in diritto e non solamente in fatto, esigono che tutti gli Stati membri riproducano le prescrizioni della direttiva in questione in un quadro normativo chiaro, preciso e trasparente, che preveda disposizioni vincolanti. Un tale obbligo incombe agli Stati membri al fine di prevenire ogni modifica delle circostanze in essi esistenti in un determinato momento, e al fine di garantire che tutti i soggetti di diritto nella Comunità, ivi compresi quelli degli Stati membri in cui una determinata attività prevista da una direttiva non esiste, conoscano, in ogni circostanza, in modo chiaro e preciso i loro diritti ed obblighi. Secondo la giurisprudenza, la trasposizione di una direttiva non si impone solo laddove essa sia priva d'oggetto per ragioni geografiche. In tali casi gli Stati membri ne informano la Commissione.
- (18) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi², gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

¹ Si veda, tra le altre, la sentenza della Corte di giustizia del 14 gennaio 2010 nella causa C-343/08, Commissione/Repubblica ceca (Raccolta 2010, pag. I-275).

² GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

Articolo 1

La presente direttiva attua l'accordo europeo concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne, concluso il 15 febbraio 2012 tra la European Barge Union (EBU), l'Organizzazione europea dei capitani (ESO) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), che figura in allegato.

Articolo 2

1. Gli Stati membri possono mantenere o introdurre disposizioni più favorevoli rispetto a quelle stabilite nella presente direttiva.
2. L'attuazione della presente direttiva non può servire per nessun motivo da giustificazione per un abbassamento del livello generale della protezione dei lavoratori nei settori da essa trattati. Ciò non osta al diritto degli Stati membri e delle parti sociali di stabilire, alla luce dell'evolversi della situazione, disposizioni legislative, regolamentari o contrattuali diverse da quelle vigenti al momento dell'adozione della presente direttiva, a condizione che le prescrizioni minime previste da quest'ultima siano rispettate.
3. L'applicazione e l'interpretazione della presente direttiva non pregiudicano le disposizioni, gli usi o le prassi dell'Unione o nazionali che prevedono un trattamento più favorevole dei lavoratori interessati.

Articolo 3

Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate ai sensi della presente direttiva. Le sanzioni devono essere efficaci, proporzionate e dissuasive.

Articolo 4

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro e non oltre il 31 dicembre 2016. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 5

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a , il

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO

Accordo europeo concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne

Considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2003/88/CE, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, stabilisce prescrizioni minime generali che, ad eccezione degli ambiti menzionati all'articolo 20, paragrafo 1 (riposo giornaliero, pause, riposo settimanale, durata del lavoro notturno), riguardano anche l'organizzazione dell'orario di lavoro nel settore del trasporto per vie navigabili interne. Dato che le disposizioni di detta direttiva non tengono conto sufficientemente delle condizioni particolari di lavoro e di vita nel settore del trasporto per vie navigabili interne, sono necessarie prescrizioni più specifiche, in conformità all'articolo 14 della direttiva 2003/88/CE.
- (2) Queste prescrizioni più specifiche dovrebbero garantire un livello elevato di protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori nel settore del trasporto per vie navigabili interne.
- (3) Il trasporto per vie navigabili interne è un vettore del trasporto di dimensioni internazionali, caratterizzato principalmente da attività transfrontaliere sulla rete europea del trasporto per vie navigabili interne. Per questo motivo è opportuno promuovere condizioni simili sul mercato del lavoro del trasporto per vie navigabili interne ed impedire la concorrenza sleale basata sulle differenze delle legislazioni in materia di organizzazione dell'orario di lavoro.

- (4) L'Unione europea, vista l'importanza del settore dei trasporti per la competitività economica, si è fissata l'obiettivo di dare maggior peso a modi di trasporto a minore consumo energetico, più ecologici e più sicuri¹. Il trasporto per vie navigabili interne, come vettore del trasporto ecologico che dispone di capacità non ancora utilizzate, può contribuire in modo sostenibile a decongestionare il trasporto merci europeo su strada e ferrovia.
- (5) All'interno del settore l'organizzazione del lavoro è variabile. Il numero di lavoratori e l'orario di lavoro a bordo variano a seconda dell'organizzazione del lavoro, dell'impresa interessata, della zona di navigazione, della lunghezza del tragitto e delle dimensioni delle imbarcazioni. Alcune navi sono in continua navigazione, vale a dire 24 ore su 24, con un servizio a turni. Le imprese di medie dimensioni, invece, fanno navigare le loro navi generalmente 14 ore al giorno per cinque o sei giorni alla settimana. Nel settore del trasporto per vie navigabili interne, l'orario di lavoro dei lavoratori a bordo non può essere equiparato all'orario di esercizio di un'imbarcazione.
- (6) Una delle peculiarità del trasporto per vie navigabili interne risiede nella possibilità per i lavoratori di alloggiare o abitare a bordo delle navi su cui lavorano. Di conseguenza essi vi trascorrono solitamente anche il loro tempo di riposo. Molti lavoratori del settore del trasporto per vie navigabili interne, in particolare quelli più distanti dal loro luogo di residenza, lavorano a bordo per più giorni consecutivi allo scopo di ridurre i giorni di viaggio e poter trascorrere così più giorni a casa o in un altro luogo di propria scelta. Il lavoratore con un ritmo di lavoro di 1:1, ad esempio, dispone dello stesso numero di giorni di lavoro e di riposo. Per tale motivo il numero di giorni di lavoro consecutivi a bordo e il numero di giorni di riposo possono essere proporzionalmente più elevati che in un'attività di lavoro svolta a terra.

¹ Cfr. comunicazione della Commissione sulla promozione del trasporto sulle vie navigabili interne "Naiades", COM(2006) 6 definitivo del 17.1.2006.

- (7) Nel settore del trasporto per vie navigabili interne una parte considerevole dell'orario di lavoro medio è costituita da servizi di permanenza (ad esempio per le attese non pianificabili alle chiuse o durante il caricamento e lo scaricamento dell'imbarcazione) anche durante le ore notturne. I limiti massimi dell'orario di lavoro giornaliero e settimanale possono pertanto essere fissati a livelli più elevati di quelli stabiliti dalla direttiva 2003/88/CE.
- (8) Allo stesso tempo occorre riconoscere che, nel trasporto per vie navigabili interne, influiscono sul carico di lavoro molteplici fattori quali il rumore, le vibrazioni e l'organizzazione dell'orario di lavoro. Ferme restando le disposizioni della direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro¹, per la protezione dei lavoratori sono previste visite mediche annuali al fine di tenere conto delle particolari condizioni di lavoro del settore della navigazione interna.
- (9) È opportuno tenere conto dell'impegno supplementare richiesto ai membri dell'equipaggio nelle ore notturne limitando la durata massima consentita del lavoro notturno e adottando forme appropriate di organizzazione del lavoro.
- (10) Nel settore del trasporto per vie navigabili interne non lavorano solo lavoratori dipendenti, ma anche lavoratori autonomi². Lo status di lavoratore autonomo viene stabilito in base alla legislazione nazionale corrispondente.
- (11) Le condizioni di lavoro e di vita sulle navi passeggeri differiscono da quelle delle altre navi destinate al trasporto per vie navigabili interne e giustificano quindi l'esistenza di disposizioni particolari. Le diversità dell'ambiente sociale e delle attività operative e il carattere stagionale di questo segmento del settore europeo del trasporto per vie navigabili interne si riflettono in una diversa organizzazione del lavoro.

¹ GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1.

² Cfr. comunicazione della Commissione COM(2010) 373 definitivo del 13.7.2010: Ribadire la libera circolazione dei lavoratori: diritti e principali sviluppi, sezione 1.1.

Visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 154 e l'articolo 155, paragrafo 2, le parti firmatarie presentano congiuntamente la richiesta di dare attuazione all'accordo concluso a livello dell'Unione in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione. Le parti firmatarie hanno concordato quanto segue:

Articolo 1

Campo di applicazione

1. Il presente accordo si applica ai lavoratori mobili che lavorano come membri del personale di navigazione (equipaggio) o con un'altra funzione (personale di bordo) a bordo di un'imbarcazione operante sul territorio nazionale di uno Stato membro nel settore del trasporto commerciale per vie navigabili interne.
2. Ai sensi del presente accordo gli operatori del trasporto per vie navigabili interne non sono considerati lavoratori, anche se hanno lo status di lavoratore nella propria impresa.
3. Il presente accordo lascia impregiudicate le norme nazionali o internazionali sulla sicurezza della navigazione applicabili ai lavoratori mobili e alle persone indicate nell'articolo 1, paragrafo 2.
4. Laddove esistano differenze tra il presente accordo e le norme nazionali o internazionali sulla sicurezza della navigazione per quanto riguarda i periodi di riposo dei lavoratori mobili, prevalgono le disposizioni che garantiscono una maggiore protezione della salute e della sicurezza dei lavoratori.

5. I lavoratori mobili che lavorano a bordo di un'imbarcazione operante sul territorio nazionale di uno Stato membro al di fuori del settore del trasporto commerciale per vie navigabili interne e le cui condizioni di lavoro sono disciplinate dalle organizzazioni rappresentative dei lavoratori e dei datori di lavoro sotto forma di contratti collettivi possono essere inclusi nel campo di applicazione del presente accordo, previa consultazione e approvazione delle organizzazioni rappresentative dei lavoratori e dei datori di lavoro, nella misura in cui le disposizioni del presente accordo risultino più favorevoli ai lavoratori.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente accordo, si intende per:

- a) "imbarcazione": una nave o un galleggiante;
- b) "nave passeggeri": una nave per escursioni giornaliere o nave cabinata, costruita e attrezzata per trasportare più di 12 passeggeri;
- c) "orario di lavoro": il tempo in cui il lavoratore, per incarico del datore di lavoro o di un suo rappresentante, è assegnato a un lavoro o deve tenersi a disposizione per un lavoro (servizio di permanenza) a bordo dell'imbarcazione o per l'imbarcazione;
- d) "periodo di riposo": il tempo non compreso nell'orario di lavoro; il termine comprende i periodi di riposo durante la navigazione, sull'imbarcazione all'ormeggio e a terra. Non comprende le pause di breve durata (fino a 15 minuti);

- e) "giorno di riposo": un periodo ininterrotto di riposo di 24 ore che il lavoratore trascorre in un luogo di propria scelta;
- f) "operatore del trasporto per vie navigabili interne": qualsiasi persona che gestisca per proprio conto, a scopo di lucro, imbarcazioni per il trasporto su vie navigabili interne;
- g) "piano di servizio": il piano dei giorni di lavoro e di riposo presentato dal datore di lavoro al lavoratore prima che inizi il lavoro;
- h) "periodo notturno": il periodo tra le ore 23:00 e le ore 06:00;
- i) "lavoratore notturno":
 - aa) ogni lavoratore che svolga abitualmente durante il periodo notturno almeno tre ore del suo orario di lavoro giornaliero;
 - bb) ogni lavoratore che svolga eventualmente durante il periodo notturno un certo numero di ore del suo orario di lavoro annuale, fissato dal rispettivo Stato membro:
 - aaa) previa consultazione delle parti sociali, in base alla legislazione dei singoli paesi,
 - oppure
 - bbb) con contratti collettivi o accordi conclusi tra le parti sociali a livello nazionale o regionale;
- j) "lavoratore a turni": qualsiasi lavoratore il cui orario di lavoro sia inserito in un piano di lavoro a turni;

- k) "personale di bordo": il personale come definito all'allegato II, articolo 1.01, punto 103, della direttiva 2006/87/CE¹;
- l) "lavoratore mobile": ogni lavoratore facente parte del personale viaggiante al servizio di un'impresa che trasporta passeggeri o merci sulle vie navigabili interne; i riferimenti ai "lavoratori" nel presente accordo vanno interpretati nello stesso senso;
- m) "stagione": un periodo non superiore a 9 mesi consecutivi su un periodo di 12 mesi, in cui le attività sono legate a un particolare periodo dell'anno a causa di fattori esterni quali le condizioni atmosferiche o la domanda turistica.

Articolo 3

Orario di lavoro e periodo di riferimento

1. Fatte salve le disposizioni dell'articolo 4, la durata dell'orario di lavoro giornaliero è di norma di otto ore.
2. L'orario di lavoro può essere prolungato in conformità all'articolo 4, a condizione che non sia superata una media di 48 ore settimanali su un periodo di 12 mesi (periodo di riferimento).
3. L'orario di lavoro massimo durante il periodo di riferimento è di 2 304 ore (base di calcolo: 52 settimane, meno un periodo minimo di quattro settimane di ferie, moltiplicate per 48 ore). I periodi di ferie annuali retribuite e i periodi di malattia non vengono presi in considerazione o sono neutri per il calcolo della media. Vengono detratti anche i periodi di riposo dovuti che derivano dai giorni festivi legali.

¹ Direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE del Consiglio (GU L 389 del 30.12.2006, pagg. 1-260).

4. Per i rapporti di lavoro di durata inferiore al periodo di riferimento, l'orario di lavoro massimo consentito è calcolato *pro rata temporis*.

Articolo 4

Orario di lavoro giornaliero e settimanale

1. L'orario di lavoro non può essere superiore a:
 - a) 14 ore per ogni periodo di 24 ore, e
 - b) 84 ore per ogni periodo di sette giorni.
2. Se, in base al piano di servizio, il numero di giorni di lavoro è superiore ai giorni di riposo, non può essere superato un orario di lavoro medio di 72 ore settimanali in quattro mesi.

Articolo 5

Giorni di lavoro e di riposo

1. I giorni di lavoro consecutivi possono essere al massimo 31.
2. Se il piano di servizio prevede un numero massimo di giorni di lavoro uguale al numero dei giorni di riposo, i giorni di lavoro consecutivi devono essere seguiti immediatamente da un numero uguale di giorni di riposo consecutivi. Sono consentite deroghe al numero di giorni di riposo consecutivi da concedere immediatamente, a condizione che:
 - a) non sia superato il numero massimo di 31 giorni di lavoro consecutivi,

- b) il numero minimo di giorni di riposo consecutivi indicato al paragrafo 3, lettere a), b) o c), sia concesso immediatamente dopo i giorni di lavoro consecutivi effettuati, e
 - c) il periodo di giorni di lavoro prolungato o scambiato sia compensato nel corso del periodo di riferimento.
3. Se il piano di servizio prevede un numero di giorni di lavoro superiore a quello dei giorni di riposo, il numero minimo di giorni di riposo consecutivi immediatamente successivi ai giorni di lavoro consecutivi è fissato come segue:
- a) dal 1° al 10° giorno di lavoro consecutivo: 0,2 giorni di riposo per ogni giorno di lavoro consecutivo (p. es. 10 giorni di lavoro consecutivi = 2 giorni di riposo);
 - b) dall'11° al 20° giorno di lavoro consecutivo: 0,3 giorni di riposo per ogni giorno di lavoro consecutivo (p. es. 20 giorni di lavoro consecutivi = 5 giorni di riposo);
 - c) dal 21° al 31° giorno di lavoro consecutivo: 0,4 giorni di riposo per ogni giorno di lavoro consecutivo (p. es. 31 giorni di lavoro consecutivi = 9,4 giorni di riposo).

I giorni parziali di riposo sono sommati, in questo calcolo, al numero minimo di giorni di riposo consecutivi e possono essere concessi solo come giorni interi.

Articolo 6

Lavoro stagionale a bordo delle navi passeggeri

In deroga alle disposizioni degli articoli 4 e 5 del presente accordo, le seguenti disposizioni possono essere applicate a tutti i lavoratori che svolgono un lavoro stagionale a bordo di una nave passeggeri.

1. L'orario di lavoro non può essere superiore a:
 - a) 12 ore per ogni periodo di 24 ore, e
 - b) 72 ore per ogni periodo di sette giorni.
2. Il lavoratore ha diritto a 0,2 giorni di riposo per ogni giorno di lavoro. Per ogni periodo di 31 giorni deve fruire di almeno due giorni di riposo effettivi. Le modalità di concessione dei restanti giorni di riposo sono stabilite di comune accordo.
3. Prendendo in considerazione il paragrafo precedente e l'articolo 3, paragrafo 4, la concessione dei giorni di riposo e l'osservanza dell'orario di lavoro medio di 48 ore di cui all'articolo 3 sono disciplinati da contratti collettivi o da accordi tra le parti sociali o, in mancanza di tali accordi, dalla legislazione nazionale.

Articolo 7
Periodi di riposo

I lavoratori beneficiano di periodi di riposo regolari e abbastanza lunghi e continuativi, la cui durata viene indicata in unità di tempo, per evitare che, a causa della stanchezza o di un ritmo di lavoro irregolare, mettano in pericolo se stessi, i loro colleghi o altre persone oppure che subiscano danni alla salute a breve o a lungo termine.

I periodi di riposo non possono essere inferiori a:

- a) 10 ore per ogni periodo di 24 ore, di cui almeno sei ore di riposo ininterrotto, e
- b) 84 ore per ogni periodo di sette giorni.

Articolo 8
Pause

I lavoratori che svolgono più di sei ore di lavoro giornaliero beneficiano di una pausa, la cui durata e le cui modalità sono stabilite da contratti collettivi o da accordi tra le parti sociali o, in mancanza di tali accordi, dalla legislazione nazionale.

Articolo 9
Orario di lavoro massimo durante il periodo notturno

Per una durata del lavoro notturno di sette ore, l'orario di lavoro massimo settimanale durante il periodo notturno è fissato a 42 ore per periodo di sette giorni.

Articolo 10
Ferie annuali

Tutti i lavoratori hanno diritto a un periodo di ferie annuali retribuite di almeno quattro settimane o di una durata proporzionale per i periodi lavorativi inferiori a un anno, di cui fruiscono alle condizioni e nei modi previsti dalla legislazione e/o prassi nazionali.

Il periodo minimo di ferie annuali retribuite non può essere sostituito da un'indennità finanziaria, fuorché in caso di risoluzione del rapporto di lavoro.

Articolo 11
Protezione dei minori

1. Per i lavoratori di età inferiore a 18 anni si applicano le disposizioni della direttiva 94/33/CE relativa alla protezione dei giovani sul lavoro¹.
2. In via eccezionale gli Stati membri possono autorizzare, con un atto legislativo o una disposizione regolamentare, il lavoro dei giovani di età superiore a 16 anni che non sono più soggetti all'obbligo scolastico a tempo pieno secondo la legislazione nazionale, nel periodo in cui la direttiva 94/33/CE vieta il lavoro notturno, se ciò è necessario per raggiungere un obiettivo di formazione durante un corso riconosciuto e a condizione che sia loro concesso un adeguato periodo di riposo compensativo e che non vengano compromessi gli obiettivi di cui all'articolo 1 della direttiva 94/33/CE.

¹ GU L 216 del 20.8.1994, pag. 12.

Articolo 12

Verifiche

1. Per poter verificare il rispetto delle disposizioni di cui agli articoli 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 e 13, l'orario di lavoro e i periodi di riposo giornalieri di ciascun lavoratore sono annotati in un registro.
2. Il registro è conservato a bordo almeno fino al termine del periodo di riferimento.
3. I dati registrati sono verificati e confermati congiuntamente dal datore di lavoro o un suo rappresentante e dal lavoratore a intervalli adeguati (al massimo entro la fine del mese successivo).
4. I dati registrati contengono almeno le seguenti informazioni:
 - a) il nome della nave,
 - b) il nome del lavoratore,
 - c) il nome del conduttore responsabile della nave,
 - d) la data,
 - e) il giorno di lavoro o di riposo,
 - f) l'inizio e la fine dell'orario di lavoro o del periodo di riposo giornalieri.
5. I lavoratori ricevono una copia dei dati registrati approvati che li riguardano e la conservano per un anno.

Articolo 13
Situazioni di emergenza

1. Il conduttore di una nave o il suo rappresentante hanno il diritto di esigere che il lavoratore effettui le ore di lavoro necessarie a garantire la sicurezza immediata dell'imbarcazione, delle persone a bordo o del carico o a prestare soccorso ad altre navi o a persone in pericolo.
2. Conformemente al paragrafo 1, il conduttore di una nave o il suo rappresentante possono esigere da un lavoratore che effettui in qualsiasi momento le ore di lavoro necessarie, fino al ritorno a una situazione normale.
3. Dopo il ritorno a una situazione normale, il conduttore della nave o il suo rappresentante concedono, non appena possibile, un periodo di riposo sufficiente a tutti i lavoratori che hanno lavorato durante il periodo di riposo previsto.

Articolo 14
Controllo sanitario

1. Tutti i lavoratori hanno diritto a un controllo sanitario annuale gratuito. Durante le visite mediche va prestata particolare attenzione a sintomi o condizioni che potrebbero essere dovuti a un lavoro a bordo con periodi di riposo giornalieri minimi e/o giorni di riposo minimi secondo gli articoli 5 e 6.

2. I lavoratori notturni con problemi di salute derivanti dal lavoro notturno vengono trasferiti, per quanto possibile, a un posto di lavoro diurno adatto a loro.
3. La visita medica gratuita è soggetta al segreto professionale.
4. La visita medica gratuita può essere effettuata nell'ambito del sistema sanitario pubblico.

Articolo 15

Protezione della sicurezza e della salute

1. I lavoratori notturni e i lavoratori a turni beneficiano, per quanto riguarda la sicurezza e la salute, di un livello di protezione conforme al tipo di lavoro che svolgono.
2. I servizi o i mezzi appropriati di protezione e di prevenzione impiegati per la protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori notturni e dei lavoratori a turni corrispondono a quelli impiegati per gli altri lavoratori e sono sempre disponibili.

Articolo 16
Ritmo di lavoro

Il datore di lavoro che prevede di organizzare il lavoro secondo un certo ritmo tiene conto del principio generale dell'adeguamento del lavoro all'essere umano, segnatamente per attenuare il lavoro monotono e il lavoro ripetitivo, a seconda del tipo di attività e delle esigenze in materia di sicurezza e di salute, in particolare per quanto riguarda le pause durante l'orario di lavoro.

Articolo 17
Disposizioni finali

1. Disposizioni più favorevoli

Il presente accordo lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di:

- a) mantenere o emanare disposizioni legislative o regolamentari, oppure
- b) promuovere o autorizzare l'applicazione di contratti collettivi o di accordi tra le parti sociali

che siano più favorevoli per la protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori rispetto alle disposizioni del presente accordo.

2. Clausola di non regressione

L'attuazione del presente accordo non può servire per nessun motivo da giustificazione per un abbassamento del livello generale della protezione dei lavoratori contemplati nel presente accordo.

3. Seguito dell'accordo

Le parti sociali verificano l'attuazione e l'applicazione del presente accordo in seno al comitato di dialogo settoriale per la navigazione interna, in particolare per quanto riguarda gli aspetti legati alla medicina del lavoro.

4. Riesame

Le parti sociali riesaminano le disposizioni di cui sopra due anni dopo la scadenza del termine di attuazione fissato dalla decisione del Consiglio che attua il presente accordo.

Fatto a Bruxelles, il 15 febbraio 2012.

European Barge Union (EBU)

Organizzazione europea dei capitani (ESO)

Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF)
