



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 7.7.2014  
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### 1.1. Finalità

Le parti sociali settoriali del trasporto per vie navigabili interne a livello dell'UE (la *European Barge Union*, l'Organizzazione europea dei capitani e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti) hanno negoziato, di propria iniziativa, un accordo su taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne (TVN), in conformità all'articolo 155, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). Le parti sociali settoriali hanno ritenuto che la direttiva 2003/88/CE<sup>1</sup> (la direttiva sull'orario di lavoro) non abbia soddisfatto le esigenze del settore.

I negoziati si sono svolti tra gennaio 2008 e novembre 2011. L'accordo europeo concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne ("l'accordo") è stato concluso il 15 febbraio 2012. Le parti firmatarie hanno presentato l'accordo alla Commissione europea, richiedendone l'attuazione in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione, conformemente all'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE.

#### 1.2. Disposizioni vigenti relative alla proposta

L'orario di lavoro dei lavoratori mobili del TVN nell'UE è disciplinato dalla direttiva 2003/88/CE, che fissa prescrizioni minime comuni in materia di organizzazione dell'orario di lavoro per quanto riguarda i periodi di riposo giornaliero e settimanale, i limiti numerici all'orario di lavoro massimo settimanale, le ferie annuali e il lavoro notturno, nell'interesse della salute e della sicurezza dei lavoratori sul luogo di lavoro.

Le attività dei lavoratori mobili in diversi settori dei trasporti, compresa la navigazione interna, erano originariamente escluse dal campo di applicazione della direttiva sull'orario di lavoro del 1993<sup>2</sup>. Nel 2000 tali attività sono state integrate nel suo campo di applicazione mediante una direttiva di modifica, con effetto a decorrere dal 1° agosto 2003<sup>3</sup>. In quella fase, tuttavia, non è stato possibile pervenire ad un accordo sull'inclusione di tutti i lavoratori di tali settori nell'ambito delle prescrizioni generali della direttiva in materia di periodi minimi di riposo giornaliero e settimanale o di limiti al lavoro notturno, a causa delle peculiari condizioni di lavoro e delle caratteristiche particolari delle loro attività. Si è pertanto previsto<sup>4</sup> che gli Stati membri dovessero adottare le misure necessarie per garantire che tali lavoratori avessero diritto ad un "riposo adeguato"<sup>5</sup>, senza quantificare tale riposo.

L'articolo 14 della direttiva sull'orario di lavoro permette tuttavia che altri strumenti dell'UE stabiliscano prescrizioni più specifiche in materia di orario di lavoro per determinate

---

<sup>1</sup> 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, pagg. 9-19).

<sup>2</sup> Articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 93/104/CE concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro (GU L 307 del 13.12.1993, pag. 18) ("la direttiva del 1993").

<sup>3</sup> Direttiva 2000/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 93/104/CE del Consiglio concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, al fine di comprendere i settori e le attività esclusi dalla suddetta direttiva, articolo 1, paragrafo 1 (GU L 195 dell'1.8.2000, pag. 41) ("la direttiva del 2000").

<sup>4</sup> Si vedano i considerando da 3 a 11 della direttiva del 2000, nonché l'articolo 17 *bis* quale inserito dalla direttiva del 2000 (corrispondente all'articolo 20 della direttiva sull'orario di lavoro).

<sup>5</sup> Come definito dall'articolo 2, paragrafo 9, della direttiva sull'orario di lavoro.

occupazioni o attività<sup>6</sup>. La presente proposta stabilisce dunque tali prescrizioni per i lavoratori mobili del TVN. L'accordo concluso dalle parti sociali del TVN tiene conto della direttiva sull'orario di lavoro e propone varie prescrizioni specifiche in linea con le caratteristiche specifiche del settore per quanto riguarda, in particolare, il periodo di riferimento. L'accordo prevede inoltre un numero minimo di ore di riposo giornaliero e settimanale e un numero massimo di ore di lavoro notturno per rispondere alle specifiche condizioni di lavoro e alle caratteristiche particolari del settore. L'accordo si applica sia al personale di navigazione (membri dell'equipaggio) che al personale di bordo, copre il trasporto commerciale di merci e di passeggeri e contiene disposizioni specifiche per il lavoro stagionale sulle navi passeggeri. Esso non si applica alle persone che gestiscono navi in proprio (proprietari-armatori).

### 1.3. Contesto generale

Nei 28 Stati membri dell'UE circa 42 200 persone lavorano direttamente nel TVN, di cui 31 000 lavoratori mobili (il 73%)<sup>7</sup>. Circa 9 650 società operano nel settore del TVN. Nella parte occidentale dell'Europa predominano le piccole società che detengono/gestiscono una nave. Sul Danubio, al contrario, i proprietari di una sola chiatta costituiscono l'eccezione. Complessivamente si contano in Europa oltre 16 000 navi (per il trasporto di derrate secche, navi cisterna, rimorchiatori e spintori). Oltre il 75% del TVN nell'UE è costituito dal trasporto transfrontaliero<sup>8</sup>.

La rete navigabile interna dell'UE rappresenta ogni anno 140 miliardi di tonnellate-chilometro di merci trasportate. La rete è costituita da circa 37 000 km di vie navigabili interne, fiumi, laghi e canali in 20 Stati membri. La navigazione interna è un modo di trasporto delle merci non rumoroso ed efficiente dal punto di vista energetico. Sul piano logistico essa svolge un ruolo fondamentale poiché assicura il trasporto delle merci provenienti dai porti marittimi europei alle rispettive destinazioni finali. Il suo consumo energetico per tonnellata-chilometro di merci trasportate corrisponde al 17% circa del consumo del trasporto su strada e al 50% del consumo del trasporto ferroviario<sup>9</sup>.

L'assenza di norme UE in materia di limiti numerici per il numero di ore di lavoro giornaliero, settimanale e notturno dei lavoratori mobili nel TVN ha portato all'adozione di una grande varietà di norme nazionali, il che ha creato difficoltà per le imprese di trasporto e non ha garantito una protezione sufficiente per i lavoratori in tutti i casi. La maggior parte dei lavoratori mobili del TVN ha ritmi di lavoro irregolari rispetto ai lavoratori a terra, poiché i lavoratori mobili vivono e lavorano a bordo della nave e trascorrono i loro periodi di riposo per lo più a bordo. Essi sono assenti da casa per periodi più lunghi. Le navi operano normalmente 14 ore al giorno, cinque o sei giorni alla settimana, talvolta in modo continuato per 24 ore al giorno. I periodi di forte carico di lavoro sono seguiti da periodi di riposo e da periodi di minor carico di lavoro. Nel TVN una parte considerevole dell'orario di lavoro medio è costituita solitamente da periodi inattivi (ad esempio per le attese non pianificabili alle chiuse o durante il caricamento e lo scaricamento dell'imbarcazione) anche durante le ore notturne. Talvolta i viaggi possono richiedere più tempo del previsto a causa di circostanze esterne, come le maree fluviali e le condizioni meteorologiche.

<sup>6</sup> L'articolo 14 della direttiva 2003/88/CE corrisponde all'articolo 14 della direttiva del 1993; per la sua interpretazione, cfr. *Bowden/Tufnalls Parcels Express*, causa C-133/00, sentenza del 4 ottobre 2001.

<sup>7</sup> "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" (Studio sulle ripercussioni previste in seguito all'attuazione dell'accordo europeo relativo all'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne - un confronto con lo status quo), Ecorys, 2013.

<sup>8</sup> Comunicazione della Commissione *Verso la qualità del trasporto per vie navigabili - NAIADES II*, COM(2013) 623 final.

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index_en.htm).

Ciò vale anche per il personale alberghiero che lavora nel settore delle crociere fluviali sulle vie navigabili interne. Una tipica nave da crociera fluviale con 150 passeggeri ha un equipaggio composto da sei-otto membri, cui si aggiungono all'incirca altri 30 dipendenti per l'attività alberghiera<sup>10</sup>. Poiché la stagione della navigazione passeggeri dura approssimativamente otto mesi, il personale alberghiero è lontano da casa per un periodo molto lungo.

Nello studio "Market Observation n. 12 - Analisi della situazione economica - Autunno 2010"<sup>11</sup>, realizzato per conto della Commissione europea, la situazione del personale alberghiero è descritta come segue:

*"Non esistono attualmente accordi salariali collettivi per il personale alberghiero impiegato sulle navi da crociera fluviale, così che i salari vengono negoziati individualmente. Poiché la stagione della navigazione passeggeri dura approssimativamente otto mesi, il personale è lontano da casa per un periodo molto lungo; di conseguenza le ferie annuali sono trascorse essenzialmente d'inverno, a casa, alla fine della stagione. I dipendenti in questo segmento devono spesso affrontare giornate di lavoro molto lunghe; l'alloggio per periodi prolungati in cabine di dimensioni molto ridotte, condivise con un massimo di tre compagni, è un ulteriore fattore di disagio."*

#### **1.4. Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione**

L'UE si è impegnata a perseguire l'obiettivo di un passaggio a modi di trasporto a minore consumo di energia, più ecologici e più sicuri. Insieme al trasporto ferroviario e a quello marittimo a corto raggio, il trasporto per vie navigabili interne può contribuire in modo decisivo alla sostenibilità del sistema dei trasporti. Nella relazione intermedia sull'attuazione del programma d'azione europeo integrato per il trasporto sulle vie navigabili interne (NAIADES)<sup>12</sup>, la Commissione ha ribadito l'importanza del dialogo sociale in questo settore e ha riconosciuto i negoziati delle parti sociali sull'orario di lavoro come una delle principali componenti del capitolo "Occupazione e competenze" di NAIADES<sup>13</sup>.

Nel settembre 2013 la Commissione europea ha adottato il pacchetto NAIADES II, che copre il periodo 2014-2020<sup>14</sup>. Il pacchetto NAIADES II comprende una comunicazione in cui si stabilisce un programma d'azione nei seguenti settori: infrastrutture di qualità, qualità attraverso l'innovazione, corretto funzionamento del mercato, qualità dell'ambiente grazie alle basse emissioni, integrazione del trasporto per vie navigabili nelle catene logistiche multimodali nonché operatori qualificati e posti di lavoro di qualità.

Inoltre, migliorare la qualità del lavoro e le condizioni di lavoro, e in particolare rivedere la legislazione in vigore e fornire un quadro legislativo UE più intelligente per l'occupazione e per la salute e la sicurezza al lavoro sono altrettante azioni chiave nel quadro dell'"*Agenda per nuove competenze e per l'occupazione: Un contributo europeo verso la piena occupazione*"<sup>15</sup>.

---

<sup>10</sup> Market Observation n.12 - Analisi della situazione economica - Autunno 2010, CCNR: [http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II\\_en.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II_en.pdf).

<sup>11</sup> Ibidem.

<sup>12</sup> Comunicazione della Commissione sulla promozione del trasporto sulle vie navigabili interne "NAIADES" - Programma di azione europeo integrato per il trasporto sulle vie navigabili interne, COM(2006) 6 definitivo.

<sup>13</sup> SEC(2011) 453 definitivo.

<sup>14</sup> Comunicazione della Commissione *Verso la qualità del trasporto per vie navigabili Naiades II*, COM(2013) 623 final.

<sup>15</sup> Comunicazione della Commissione *Un'agenda per nuove competenze e nuovi posti di lavoro: Un contributo europeo verso la piena occupazione*, COM(2010) 682 definitivo.

Consentire una concorrenza leale e parità di condizioni per il settore del TVN è conforme all'obiettivo del Libro bianco sui trasporti del 2011<sup>16</sup> di dar vita a un autentico spazio unico europeo dei trasporti, eliminando tutti gli ostacoli tra i sistemi nazionali. Un livello più elevato di convergenza e l'applicazione di norme sociali e di altra natura sono parte integrante di questa strategia.

In particolare, il documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna il Libro bianco precisa inoltre che:

*"Le parti sociali stanno lavorando su raccomandazioni volte a migliorare le condizioni di lavoro e di vita a bordo delle navi, su disposizioni specifiche relative all'orario di lavoro, sui profili professionali e gli obblighi in materia di equipaggio nell'UE e sulla fissazione di norme minime per la formazione e l'istruzione, nonché su raccomandazioni contro il dumping sociale e la concorrenza sleale nel settore del trasporto per vie navigabili."*

## **2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E DOCUMENTO ANALITICO**

### **2.1. Consultazione delle parti interessate**

L'articolo 155, paragrafo 1, del TFUE dispone che le parti sociali a livello dell'UE possono stabilire, se lo desiderano, relazioni contrattuali, ivi compresi accordi. Il TFUE non fa loro obbligo di consultare previamente altre parti.

Poiché l'accordo europeo concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel TVN è stato concluso su iniziativa delle parti sociali, la Commissione deve valutare l'opportunità di un'azione dell'UE nel settore.

I servizi della Commissione hanno redatto un documento analitico che accompagna la presente proposta, in linea con gli orientamenti in materia di valutazione dell'impatto<sup>17</sup>. Tale documento fornisce un'analisi proporzionata che valuta l'impatto socioeconomico derivante dall'attuazione dell'accordo. Nello studio esterno sui costi e sui benefici legati all'attuazione dell'accordo<sup>18</sup>, i consulenti hanno individuato le autorità e le parti sociali pertinenti in tutti gli Stati membri e hanno chiesto informazioni sulla legislazione nazionale in materia di orario di lavoro per il settore del TVN e sul potenziale impatto da loro previsto in seguito all'attuazione dell'accordo.

### **2.2. Documento analitico**

Le parti firmatarie hanno presentato l'accordo alla Commissione europea, richiedendone l'attuazione in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione, conformemente all'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE.

Quando le parti sociali chiedono congiuntamente l'attuazione del loro accordo in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione in conformità all'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE, la Commissione può accettare o respingere la richiesta di attuazione legislativa, ma non può modificare il testo dell'accordo. La Commissione non può invitare le parti sociali a livello dell'UE ad attuare l'accordo in maniera autonoma, in quanto ciò rientra nelle prerogative delle parti sociali a norma dell'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE.

La Commissione può dunque prendere in considerazione soltanto due opzioni:

---

<sup>16</sup> *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*, COM(2011) 144 definitivo.

<sup>17</sup> [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).

<sup>18</sup> *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.

**1. Non proporre l'attuazione dell'accordo in base ad una decisione del Consiglio in conformità all'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE (scenario di base):** per i lavoratori mobili del TVN rimarrà in vigore l'attuale normativa UE, ossia la direttiva 2003/88 sull'orario di lavoro e la direttiva 94/33/CE relativa alla protezione dei giovani sul lavoro, ma non sarà emanata alcuna normativa settoriale specifica sull'orario di lavoro a livello europeo.

Lo scenario di base è fortemente caratterizzato dalla legislazione nazionale e dai regolamenti in materia di sicurezza in vigore in conformità ad accordi internazionali quali i regolamenti concernenti il personale di navigazione sul Reno<sup>19</sup> e simili<sup>20</sup>. Di conseguenza la legislazione nazionale è diversa e tale rimarrà in questo settore le cui attività sono prevalentemente transfrontaliere. Non è prevista, a livello dell'UE, alcuna limitazione *espressa in unità di tempo* sul periodo minimo di riposo giornaliero e settimanale, sulle pause e sulla durata massima del lavoro notturno. Inoltre il campo di applicazione della legislazione nazionale varia nei diversi Stati membri. In alcuni Stati membri le norme si applicano solo al personale di navigazione e, in alcuni casi, ai lavoratori autonomi, ma non al personale di bordo. In altri Stati membri la normativa sull'orario di lavoro per il settore si applica sia al personale di navigazione che a quello di bordo.

**2. Proporre l'attuazione dell'accordo in base ad una decisione del Consiglio in conformità all'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE:** la direttiva 2003/88/CE sull'orario di lavoro e la direttiva 94/33/CE relativa alla protezione dei giovani sul lavoro saranno integrate da una direttiva che fisserà norme più specifiche in materia di definizioni comuni e vincolanti riguardanti l'organizzazione dell'orario di lavoro nel TVN.

L'accordo riguarda i seguenti campi: limiti all'orario di lavoro medio settimanale e giornaliero *espressi in unità di tempo*, periodo di riferimento, ferie annuali, definizione di giorni di lavoro e giorni di riposo, disposizioni speciali riguardanti il lavoro stagionale sulle navi passeggeri, periodi minimi di riposo giornaliero e settimanale, pause, durata massima del lavoro notturno, disposizioni speciali in materia di orario di lavoro per i lavoratori di età inferiore a 18 anni, controlli di conformità ("verifiche"), situazioni di emergenza, controllo sanitario e diritto di trasferimento per i lavoratori notturni, protezione della sicurezza e della salute e ritmi di lavoro.

L'accordo fornisce una definizione vincolante e comune, espressa in unità di tempo, dei necessari periodi minimi di riposo giornaliero e settimanale nonché dell'orario massimo di lavoro settimanale e notturno.

L'accordo si applicherà ai lavoratori mobili che compongono il personale di navigazione e il personale di bordo. Conformemente ai limiti sanciti dal TFUE, le parti sociali non hanno concordato disposizioni in materia di orario di lavoro per i lavoratori autonomi.

L'accordo contiene una norma relativa all'applicazione delle "disposizioni più favorevoli" (articolo 17, paragrafo 1). Ciò significa che, nel caso in cui una normativa nazionale o contratti collettivi contengano attualmente disposizioni più favorevoli per la protezione, esse devono rimanere invariate in seguito all'attuazione dell'accordo.

La presente proposta rispecchia le conclusioni del documento analitico per quanto riguarda la classificazione delle opzioni strategiche.

L'impatto della presente iniziativa sulle PMI, essenzialmente piccole e microimprese, è limitato. Le piccole imprese rappresentano una parte considerevole del settore. Il numero di piccole imprese è proporzionalmente più elevato nella regione del Reno rispetto alla regione

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

<sup>20</sup> Le raccomandazioni della Commissione del Danubio sono identiche ai regolamenti concernenti il personale di navigazione sul Reno.

del Danubio. Si tratta soprattutto di proprietari-armatori che gestiscono navi in proprio. L'accordo non si applica ai proprietari-armatori.

Nel corso dei negoziati sull'accordo, le PMI sono state opportunamente rappresentate dall'ESO e i loro rappresentanti sono stati tra i principali sostenitori dell'accordo, in quanto essi lo considerano un'opportunità per ottenere l'armonizzazione mediante norme potenzialmente semplificate in materia di orario di lavoro nel settore.

Le PMI che impiegano lavoratori mobili e che per questo rientrano nell'accordo saranno in larga misura tra quelle meno colpite. Tali imprese possiedono navi che operano sul Reno e sul Danubio in base ai regimi di esercizio A1 e A2<sup>21</sup>, che già prescrivono determinati periodi di riposo (conformemente alle disposizioni in materia di sicurezza della navigazione).

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

#### **3.1. Base giuridica**

L'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE dispone che "*Gli accordi conclusi a livello dell'Unione sono attuati secondo le procedure e le prassi proprie delle parti sociali e degli Stati membri o, nell'ambito dei settori contemplati dall'articolo 153, e a richiesta congiunta delle parti firmatarie, in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione. Il Parlamento europeo è informato.*"

L'accordo concluso dall'EBU, dall'ESO e dall'ETF concerne taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro nel trasporto per vie navigabili interne. Esso fa riferimento alle condizioni di lavoro e contiene disposizioni riguardanti la salute e la sicurezza dei lavoratori, settore disciplinato dall'articolo 153, paragrafo 1, lettera a), del TFUE. La materia rientra nei settori per i quali il Consiglio può deliberare a maggioranza qualificata. Di conseguenza l'articolo 155, paragrafo 2, è la base giuridica appropriata sulla quale fondare la proposta della Commissione.

Nella *Comunicazione che adegua e promuove il dialogo sociale a livello comunitario*<sup>22</sup>, la Commissione ha sottolineato che "prima di presentare una proposta legislativa recante applicazione di un accordo al Consiglio, la Commissione procede ad una valutazione che tiene conto del carattere rappresentativo delle parti contraenti, del loro mandato e della legalità di ciascuna clausola del contratto collettivo rispetto al diritto comunitario, nonché del rispetto delle disposizioni riguardanti le piccole e medie imprese."

Tale valutazione è fornita nel seguito.

#### **3.2. Analisi dell'accordo**

##### *3.2.1 Rappresentatività delle parti contraenti e loro mandato*

La legittimità delle parti sociali da consultare e a cui va conferito il diritto di negoziare accordi che potranno essere attuati mediante decisione del Consiglio si basa sulla rappresentatività delle parti sociali stesse.

Le parti firmatarie dell'accordo sono la *European Barge Union* (EBU), l'Organizzazione europea dei capitani (ESO) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF). Queste tre organizzazioni sono membri del comitato di dialogo settoriale per la navigazione interna

---

<sup>21</sup> In forza dei regolamenti concernenti il personale di navigazione sul Reno, una nave operante secondo il regime A1 è in servizio per un massimo di 14 ore/giorno in modo continuato; il regime A2 indica che la nave è in servizio per un massimo di 18 ore/giorno in modo continuato.

<sup>22</sup> Comunicazione della Commissione che adegua e promuove il dialogo sociale a livello comunitario, COM(1998) 322 def.

istituito in forza della decisione della Commissione del 20 maggio 1998<sup>23</sup>, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo. Con l'ausilio di studi esterni la Commissione valuta regolarmente la rappresentatività delle parti sociali che partecipano al dialogo sociale europeo. L'ultimo studio sulla rappresentatività riguardante il TVN, realizzato nel quadro della Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro (Eurofound), un organismo tripartito, è stato pubblicato nel 2010<sup>24</sup>.

Le informazioni fornite dalle parti firmatarie confermano che queste ultime appartengono a un settore specifico e sono organizzate a livello europeo. Esse sono inoltre composte da organizzazioni che, a loro volta, formano parte integrante e riconosciuta delle strutture delle parti sociali degli Stati membri, sono abilitate a negoziare accordi e sono rappresentative in più Stati membri. Esse dispongono, infine, delle necessarie strutture che permettono loro di partecipare in modo efficace ai lavori del comitato per il dialogo settoriale.

L'accordo firmato da tali organizzazioni verte su taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili nel trasporto per vie navigabili interne. Le parti firmatarie hanno trasmesso informazioni sulla propria rappresentatività che indicano che esse sono sufficientemente rappresentative dei lavoratori mobili del TVN e dei loro datori di lavoro, per il trasporto sia di merci che di passeggeri.

Per quanto riguarda le organizzazioni datoriali, l'EBU<sup>25</sup> rappresenta le organizzazioni dell'industria nazionale della navigazione interna (merci e passeggeri) in otto Stati membri dell'UE<sup>26</sup> e l'ESO<sup>27</sup> rappresenta gli imprenditori privati della navigazione interna (capitani autonomi) in cinque Stati membri<sup>28</sup>. Prese congiuntamente, queste due organizzazioni hanno affiliati in nove Stati membri. Lo studio sulla rappresentatività ha confermato "l'importanza dell'EBU e dell'ESO in qualità di principali portavoce europei delle imprese del settore, anche se entrambe le associazioni riuniscono solo una parte degli Stati membri dell'UE sotto la propria egida, attraverso affiliazioni in questi paesi".

Per quanto concerne le organizzazioni sindacali, l'accordo è stato firmato dall'ETF<sup>29</sup>, la cui sezione riguardante la navigazione interna riunisce responsabili sindacali e rappresentanti dei sindacati nazionali dei trasporti che difendono gli interessi dei lavoratori del settore (trasporto merci e passeggeri, in particolare nel settore delle navi albergo e delle navi da crociera). L'ETF rappresenta le organizzazioni dei lavoratori del TVN in 17 Stati membri<sup>30</sup>; la maggior parte di queste organizzazioni partecipa alla contrattazione collettiva a livello nazionale.

Dato che l'EBU, l'ESO e l'ETF non hanno affiliati in tutti gli Stati membri dell'UE, al fine di dare trasparenza al processo negoziale esse hanno inviato, nel novembre 2009, una lettera congiunta ai ministri dei trasporti e del lavoro di tutti gli Stati membri informandoli del contenuto principale dei negoziati e chiedendo loro di trasmettere le informazioni alle

---

<sup>23</sup> Decisione della Commissione 98/500/CE, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27).

<sup>24</sup> Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro (2010), *Representativeness of the European social partner organisations: Inland waterway transport* (Rappresentatività delle organizzazioni delle parti sociali: trasporto per vie navigabili interne) (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

<sup>25</sup> <http://www.ebu-uenf.org/membership>.

<sup>26</sup> Belgio, Repubblica ceca, Germania, Francia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Austria e Romania.

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

<sup>28</sup> Belgio, Germania, Francia, Paesi Bassi e Polonia.

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

<sup>30</sup> Belgio, Bulgaria, Repubblica ceca, Danimarca, Germania, Spagna, Francia, Italia, Lettonia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Austria, Polonia, Portogallo, Romania, Finlandia e Regno Unito.



pertinenti organizzazioni delle parti sociali a livello nazionale. Sembra che tale lettera non abbia ricevuto alcuna risposta ufficiale.

Lo studio sulla rappresentatività realizzato da Eurofound non ha individuato altre organizzazioni settoriali delle parti sociali a livello europeo.

La Commissione conclude pertanto che l'EBU, l'ESO e l'ETF sono le uniche organizzazioni rappresentative a livello dell'UE delle parti sociali del TVN.

In una lettera inviata alla Commissione in data 16 marzo 2012, le parti firmatarie dell'accordo hanno confermato di aver ricevuto dai loro affiliati nazionali un mandato per negoziare e concludere l'accordo.

In conclusione, le parti firmatarie dell'accordo sono sufficientemente rappresentative, nel quadro del TVN in generale, dei lavoratori e dei datori di lavoro potenzialmente interessati dalle disposizioni dell'accordo, e hanno ricevuto dai rispettivi membri nazionali un mandato per negoziare e concludere l'accordo.

### *3.2.2 Legalità delle clausole dell'accordo*

La Commissione ha esaminato attentamente ciascuna clausola dell'accordo e non ha riscontrato alcuna disposizione contraria al diritto dell'UE.

Gli obblighi che verrebbero imposti agli Stati membri non deriverebbero direttamente dall'accordo tra le parti sociali, bensì dalla sua attuazione mediante una decisione del Consiglio.

Il contenuto dell'accordo rimane nell'ambito dei settori elencati nell'articolo 153, paragrafo 1, del TFUE.

L'articolo 17 dell'accordo contiene una clausola di non regressione che salvaguarda l'attuale livello di protezione dei lavoratori. Le necessarie misure di salvaguardia dell'*acquis* sono inoltre incluse nella proposta di direttiva del Consiglio (disposizioni più favorevoli e non regressione - cfr. articolo 2).

### **3.3. Sussidiarietà e proporzionalità**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra nell'ambito di competenza esclusiva dell'UE.

La proposta contiene "disposizioni più specifiche" ai sensi dell'articolo 14 della direttiva sull'orario di lavoro. Detto articolo fa riferimento a "strumenti comunitari" necessari per fissare tali disposizioni. L'obiettivo della proposta può pertanto essere conseguito solo a livello dell'UE.

La necessità di un'azione dell'UE è giustificata anche dal fatto che il trasporto per vie navigabili interne è in larga misura un vettore del trasporto internazionale composto principalmente da attività transfrontaliere sulla rete europea del trasporto per vie navigabili interne. Al fine di evitare la concorrenza sleale causata dalle profonde differenze tra le norme sull'orario di lavoro nei diversi Stati membri, è necessario stabilire norme minime a livello di UE in materia di orario di lavoro in questo settore.

Tenendo conto di questa necessità, le parti sociali hanno concluso, in conformità all'articolo 155, paragrafo 1, del TFUE, un accordo a livello di UE, richiedendone l'attuazione in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione, conformemente all'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE. Prescrizioni specifiche di questa natura sono già state adottate mediante varie direttive per i lavoratori mobili dei trasporti nei settori dell'aviazione

civile<sup>31</sup> e dei servizi ferroviari transfrontalieri<sup>32</sup> e per i marittimi<sup>33</sup>, sulla base di accordi europei conclusi dalle parti sociali per i settori interessati.

La proposta è quindi conforme al principio di sussidiarietà.

La direttiva proposta soddisfa il requisito di proporzionalità in quanto si limita a fissare gli obiettivi da raggiungere e stabilisce norme minime.

Essa consente pertanto una certa flessibilità per quanto riguarda la scelta delle misure concrete di attuazione.

### **3.4. Scelta dello strumento**

Lo strumento prescelto è una direttiva. Il termine "decisione" di cui all'articolo 155, paragrafo 1, del TFUE ha un significato generico finalizzato a permettere la scelta dell'atto legislativo in conformità all'articolo 288 del TFUE. Spetta alla Commissione proporre lo strumento più appropriato tra i tre strumenti vincolanti previsti da detto articolo (regolamento, direttiva o decisione).

L'articolo 296 del TFUE dispone che *"qualora i trattati non prevedano il tipo di atto da adottare, le istituzioni lo decidono di volta in volta, nel rispetto delle procedure applicabili e del principio di proporzionalità."*

Nella fattispecie, vista la natura e il contenuto dell'accordo approvato dalle parti sociali, è chiaro che la vocazione di quest'accordo è di essere applicato tramite disposizioni che devono essere recepite dagli Stati membri e/o dalle parti sociali nel diritto nazionale degli Stati membri. Lo strumento più appropriato è pertanto una direttiva del Consiglio.

La Commissione ritiene inoltre che il testo dell'accordo non debba far parte della proposta, ma esservi allegato.

### **3.5. Informazione del Parlamento europeo**

In conformità all'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE, allorché un accordo europeo è attuato in base ad una decisione del Consiglio, il Parlamento europeo deve esserne informato.

La Commissione ha presentato la sua proposta al Parlamento europeo affinché questo possa, se lo ritiene opportuno, comunicare il proprio parere alla Commissione e al Consiglio.

### **3.6. Contenuto della proposta**

La proposta è strutturata come descritto nel seguito.

#### *Articolo 1*

---

<sup>31</sup> Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA) (Testo rilevante ai fini del SEE) (GU L 302 dell'1.12.2000, pagg. 57-60).

<sup>32</sup> Direttiva 2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario (GU L 195 del 27.7.2005, pagg. 15-17).

<sup>33</sup> Direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST). Allegato: accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare (GU L 167 del 2.7.1999, pagg. 33-37).

Il presente articolo si limita a rendere obbligatorio l'accordo tra le parti sociali, il che è la finalità di una decisione del Consiglio, conformemente all'articolo 155, paragrafo 2, del trattato.

#### *Articolo 2*

L'articolo 2 stipula che le disposizioni della direttiva prevedono esclusivamente prescrizioni minime e lasciano agli Stati membri la facoltà di adottare misure più favorevoli ai lavoratori del settore interessato. La sua finalità è quella di garantire esplicitamente i livelli già acquisiti di protezione dei lavoratori e di garantire che siano applicabili solo le norme di protezione del lavoro più favorevoli.

#### *Articoli da 3 a 6*

Gli articoli da 3 a 6 contengono le consuete disposizioni relative al recepimento della direttiva nel diritto nazionale degli Stati membri, incluso l'obbligo di prevedere sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive. L'articolo 5 in particolare fa riferimento alla data di entrata in vigore della direttiva.

### **3.7. Spiegazione dettagliata delle disposizioni dell'allegato della proposta**

#### *Articolo 1 (Campo d'applicazione)*

Questa clausola specifica che l'accordo si applica ai lavoratori mobili che lavorano come membri dell'equipaggio e del personale di bordo di un'imbarcazione operante nel settore del trasporto commerciale per vie navigabili interne. L'articolo 1, paragrafo 2, stabilisce che i proprietari-armatori non sono coperti dall'accordo anche se sono considerati lavoratori nella propria impresa per motivi di sicurezza sociale.

L'articolo 1, paragrafo 3, fissa la relazione tra il presente accordo e le disposizioni nazionali e internazionali sui periodi di riposo ai fini della sicurezza della navigazione. Nel caso di disposizioni diverse, si applicano quelle più favorevoli alla salute e alla sicurezza dei lavoratori.

L'articolo 1, paragrafo 4, stabilisce che i lavoratori mobili che lavorano a bordo di un'imbarcazione operante sul territorio di uno Stato membro dell'UE al di fuori del settore del trasporto commerciale per vie navigabili interne e le cui condizioni di lavoro sono disciplinate da un contratto collettivo di lavoro possono essere inclusi nel campo di applicazione del presente accordo a determinate condizioni.

#### *Articolo 2 (Definizioni)*

Nell'accordo sono impiegati diversi termini: imbarcazione, nave passeggeri, orario di lavoro, periodo di riposo, giorno di riposo, operatore del trasporto per vie navigabili interne, piano di servizio, periodo notturno, lavoratore notturno, lavoratore a turni, personale di bordo, lavoratore mobile e stagione. L'articolo 2 definisce il significato di tali termini ai fini del presente accordo.

#### *Articolo 3 (Orario di lavoro e periodo di riferimento)*

L'articolo 3, paragrafo 1, stabilisce una durata standard dell'orario di lavoro giornaliero di otto ore. L'articolo 3, paragrafo 2, prevede una media di 48 ore settimanali di lavoro in conformità all'articolo 6 della direttiva sull'orario di lavoro.

Il paragrafo 2 stabilisce inoltre che il periodo massimo di riferimento è di 12 mesi. Il periodo di riferimento è il periodo nel quale si calcola l'orario di lavoro medio settimanale.

L'articolo 3, paragrafo 3, dispone pertanto che l'orario di lavoro massimo è di 2 304 ore. Le ferie annuali e i periodi di malattia non vengono presi in considerazione per il calcolo della media. 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)*

L'articolo 4, paragrafo 1, prevede l'orario di lavoro massimo per un periodo di 24 ore e l'orario di lavoro massimo per un periodo di sette giorni.

L'articolo 4, paragrafo 2, introduce un limite all'orario di lavoro medio di 72 ore settimanali per un periodo di quattro mesi nel caso di uno specifico piano di servizio. Tale disposizione tiene conto dei piani di servizio esistenti nel settore e della quota considerevole di periodi inattivi trascorsi a bordo.

#### *Articolo 5 (Giorni di lavoro e di riposo)*

I ritmi di lavoro per il settore del TVN sono variabili. In molti casi i lavoratori mobili lavorano a bordo per più giorni consecutivi al fine di trascorrere un periodo di riposo a casa. L'articolo 5, paragrafo 1, stabilisce il limite massimo: non si possono superare 31 giorni di lavoro consecutivi.

L'articolo 5, paragrafo 2, disciplina il caso dei lavoratori con un ritmo di lavoro di 1:1, che dispongono cioè dello stesso numero di giorni di lavoro e di riposo. Nell'ambito di questo ritmo di lavoro, il numero di giorni di lavoro consecutivi è seguito dallo stesso numero di giorni di riposo. Sono consentite deroghe a tale norma alle condizioni citate.

L'articolo 5, paragrafo 3, stabilisce il metodo per il calcolo del numero minimo di giorni di riposo consecutivi se il ritmo di lavoro prevede un numero di giorni di lavoro superiore a quello dei giorni di riposo. Tali giorni di riposo devono essere concessi immediatamente dopo i giorni di lavoro consecutivi.

#### *Articolo 6 (Lavoro stagionale a bordo delle navi passeggeri)*

Al fine di riconoscere la particolare natura del lavoro stagionale sulle navi passeggeri, l'articolo 6 stabilisce limiti massimi all'orario di lavoro, pari a 12 ore per ogni periodo di 24 ore e a 72 ore per ogni periodo di sette giorni; tali limiti possono essere applicati a tutti i lavoratori mobili a bordo di navi passeggeri.

L'articolo 6, paragrafo 2, dispone che i lavoratori hanno diritto a 0,2 giorni di riposo per giorno di lavoro. Per ogni periodo di 31 giorni i lavoratori devono fruire di almeno due giorni di riposo.

L'articolo 6, paragrafo 3, prevede che la concessione dei giorni di riposo e l'osservanza dell'orario di lavoro medio settimanale di 48 ore siano disciplinati da contratti collettivi o, in mancanza di tali contratti, dalla legislazione nazionale.

#### *Articolo 7 (Periodi di riposo)*

Al fine di tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori, tale articolo stabilisce periodi di riposo la cui durata viene indicata in unità di tempo: 10 ore per ogni periodo di 24 ore e 84 ore per ogni periodo di sette giorni.

### *Articolo 8 (Pause)*

L'articolo 8 conferisce ad ogni lavoratore il cui orario di lavoro giornaliero superi le sei ore il diritto a beneficiare di una pausa. La durata delle pause e le modalità con cui vengono concesse sono stabilite da contratti collettivi o, in mancanza di tali contratti, dalla legislazione nazionale.

### *Articolo 9 (Orario di lavoro massimo durante il periodo notturno)*

Per una durata del lavoro notturno di sette ore, tale articolo limita a 42 ore l'orario di lavoro massimo settimanale durante il periodo notturno.

### *Articolo 10 (Ferie annuali)*

L'articolo 10 stabilisce un periodo minimo di ferie annuali di almeno quattro settimane, che non può essere sostituito da un'indennità finanziaria, fuorché in caso di risoluzione del rapporto di lavoro. Tale articolo corrisponde all'articolo 7 della direttiva sull'orario di lavoro, che si applica già ai lavoratori mobili.

### *Articolo 11 (Protezione dei minori)*

Ai lavoratori mobili del TVN di età inferiore a 18 anni continueranno ad applicarsi le disposizioni della direttiva 94/33/CE relativa alla protezione dei giovani sul lavoro<sup>34</sup>.

L'articolo 11, paragrafo 2, consente agli Stati membri di autorizzare il lavoro notturno 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. Il lavoro notturno deve essere necessario per la loro formazione ed è consentito solo 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.

### *Articolo 12 (Verifiche)*

L'articolo 12, paragrafo 1, stabilisce che l'orario di lavoro giornaliero e settimanale di ciascun lavoratore debba essere annotato in un registro per poter verificare il rispetto delle disposizioni in materia di orario di lavoro contenute nell'accordo (articoli da 3 a 7, da 9 a 11 e 13).

L'articolo 12, paragrafo 2, dispone che il registro sia conservato a bordo almeno fino al termine del periodo di riferimento.

L'articolo 12, paragrafo 3, stabilisce che i dati registrati siano verificati e confermati sia dal datore di lavoro che dal lavoratore a intervalli regolari.

L'articolo 12, paragrafo 4, indica le informazioni minime che tali dati devono contenere.

---

<sup>34</sup> Direttiva 94/33/CE del Consiglio, del 22 giugno 1994, relativa alla protezione dei giovani sul lavoro (GU L 216 del 20.8.1994, pag. 12).

L'articolo 12, paragrafo 5, stabilisce che i lavoratori debbano ricevere una copia dei dati registrati approvati che li riguardano e che debbano conservare tale copia per un anno.

#### *Articolo 13 (Situazioni di emergenza)*

L'articolo 13, paragrafo 1, prevede che, in situazioni di emergenza, il conduttore di una nave o il suo rappresentante possano esigere che il lavoratore effettui le ore di lavoro straordinario necessarie a garantire la sicurezza dell'imbarcazione, delle persone a bordo o del carico o a prestare soccorso ad altre navi o a persone in pericolo.

L'articolo 13, paragrafo 2, stabilisce che, in una situazione del genere, il conduttore di una nave o il suo rappresentante possano esigere che il lavoratore effettui le ore di lavoro straordinario necessarie, fino al ritorno a una situazione normale.

L'articolo 13, paragrafo 3, impone l'obbligo al conduttore della nave o al suo rappresentante di concedere, non appena possibile dopo il ritorno a una situazione normale, un periodo di riposo compensativo sufficiente a tutti i lavoratori che hanno lavorato durante il periodo di riposo previsto.

#### *Articolo 14 (Controllo sanitario)*

L'articolo 14, paragrafo 1, sancisce il diritto per tutti i lavoratori a un controllo sanitario annuale gratuito. Durante le visite mediche va prestata particolare attenzione a condizioni e sintomi 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 dell'accordo.

L'articolo 14, paragrafo 2, sancisce il diritto per i lavoratori notturni con problemi di salute derivanti dal lavoro notturno ad essere trasferiti a un posto di lavoro diurno.

L'articolo 14, paragrafi 3 e 4, prevede che la visita medica annuale gratuita sia soggetta al segreto professionale e possa essere effettuata nell'ambito del sistema sanitario pubblico.

#### *Articolo 15 (Protezione della sicurezza e della salute)*

L'articolo 15, paragrafo 1, conferisce il diritto per i lavoratori notturni e i lavoratori a turni di beneficiare di un livello di protezione della sicurezza e della salute conforme al tipo di lavoro che svolgono.

L'articolo 15, paragrafo 2, stabilisce che i servizi o i mezzi di protezione e di prevenzione impiegati per la protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori notturni e dei lavoratori a turni debbano corrispondere a quelli impiegati per tutti gli altri lavoratori. Tali mezzi e servizi devono essere sempre disponibili. Le disposizioni dell'articolo 15 corrispondono a quelle dell'articolo 12 della direttiva sull'orario di lavoro, che si applica già ai lavoratori mobili.

#### *Articolo 16 (Ritmo di lavoro)*

Questo articolo riguarda le situazioni in cui il datore di lavoro prevede di organizzare il lavoro secondo un certo ritmo. In tale situazione occorre tenere conto del principio dell'adeguamento del lavoro all'essere umano, per attenuare il lavoro monotono e il lavoro ripetitivo, a seconda

del tipo di attività e delle esigenze in materia di salute e di sicurezza. Tali disposizioni corrispondono a quelle dell'articolo 13 della direttiva sull'orario di lavoro, che si applica già ai lavoratori mobili.

#### *Articolo 17 (Disposizioni finali)*

Questo articolo contiene una clausola sulle disposizioni più favorevoli: gli Stati membri sono autorizzati a mantenere o emanare disposizioni equivalenti o più favorevoli rispetto alle disposizioni dell'accordo.

L'articolo 17, paragrafo 2, contiene una clausola di non regressione e l'articolo 17, paragrafo 3, stabilisce che le parti sociali debbano verificare l'attuazione e l'applicazione dell'accordo in seno al comitato per il dialogo sociale europeo del TVN, in particolare per quanto riguarda gli aspetti legati alla salute e alla sicurezza sul lavoro.

L'articolo 17, paragrafo 4, prevede che le parti firmatarie dell'accordo riesaminino le disposizioni dell'accordo due anni dopo la scadenza del termine di attuazione di cui all'articolo 4 della presente proposta.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna.

#### **5. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI**

Gli Stati membri hanno l'obbligo di comunicare alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che recepiscono la direttiva e una tavola di concordanza tra tali disposizioni e la direttiva.

Negli Stati membri spesso manca una normativa specifica che interessi esplicitamente le categorie di lavoratori coperte dalla direttiva. Di conseguenza la legislazione nazionale degli Stati membri concernente le questioni oggetto della proposta è spesso integrata in testi legislativi diversi (codici del lavoro, normativa in materia di salute e sicurezza, disposizioni settoriali non esaustive) che richiederanno un approccio e un'interpretazione sistemici.

La proposta contiene inoltre un certo numero di elementi non trattati in precedenza poiché l'articolo 20 della direttiva sull'orario di lavoro li escludeva dalle proprie disposizioni generali. Sono necessarie informazioni univoche sul recepimento di queste nuove disposizioni e soluzioni volte a garantire la conformità con la norma minima stabilita nella proposta. Ciò consentirà alla Commissione di garantire l'attuazione delle prescrizioni della direttiva tese a tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori, ad assicurare una maggiore flessibilità per le imprese e a promuovere la concorrenza leale tra le imprese.

Si ritiene che l'onere amministrativo aggiuntivo legato alla fornitura di documenti esplicativi non sia sproporzionato (si tratta di un invio unico che non dovrebbe richiedere la partecipazione di molte organizzazioni). I documenti esplicativi possono essere redatti in modo più efficace dagli Stati membri.

Alla luce di quanto precede, si suggerisce che gli Stati membri procedano alla notifica delle misure di recepimento alla Commissione con uno o più documenti esplicativi che spieghino la correlazione tra gli elementi costitutivi della direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento.

Proposta di

## **DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**

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

(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, nel seguito "le parti sociali", possono richiedere congiuntamente che gli accordi da essi conclusi a livello dell'Unione siano attuati in base a una decisione del Consiglio su proposta della Commissione.
- (2) 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 all'articolo 155, paragrafo 1, del 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 ("l'accordo").
- (4) L'accordo comprendeva una richiesta congiunta che invitava la Commissione ad attuare l'accordo in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione a norma dell'articolo 155, paragrafo 2, del trattato.
- (5) L'atto appropriato per l'attuazione dell'accordo è una direttiva ai sensi dell'articolo 288 del trattato.
- (6) 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<sup>35</sup>, tenendo conto della rappresentatività delle parti firmatarie e della legalità di ciascuna clausola dell'accordo.

---

<sup>35</sup> COM(1998) 322 def.



- (7) I termini utilizzati nell'accordo che non siano specificamente definiti da quest'ultimo possono essere definiti dagli Stati membri conformemente alle legislazioni e pratiche nazionali, come accade per altre direttive in materia di politica sociale che utilizzano termini simili, a condizione che le suddette definizioni rispettino il contenuto dell'accordo.
- (8) Gli Stati membri possono affidare alle parti sociali, su loro richiesta congiunta, l'attuazione della presente direttiva, a condizione che essi prendano tutte le disposizioni necessarie per essere sempre in grado di garantire i risultati prescritti dalla presente direttiva.
- (9) La direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>36</sup> 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.
- (10) La presente direttiva e l'accordo stabiliscono prescrizioni più specifiche in materia di organizzazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili del settore del trasporto per vie navigabili interne, ai sensi dell'articolo 14 della direttiva 2003/88/CE.
- (11) Le disposizioni della presente direttiva dovrebbero applicarsi fatte salve eventuali disposizioni esistenti 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 può 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 fissano norme minime; gli Stati membri e le parti sociali possono mantenere o adottare disposizioni più favorevoli.
- (14) La Commissione ha informato il Parlamento europeo in conformità all'articolo 155, paragrafo 2, del TFUE, inviando il testo della proposta di direttiva contenente l'accordo.
- (15) La presente direttiva rispetta i diritti e i principi fondamentali riconosciuti dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare dall'articolo 31.
- (16) 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 realizzati meglio a livello dell'Unione, l'Unione europea può adottare provvedimenti conformemente al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nell'articolo 5, paragrafo 4, del trattato sull'Unione europea.
- (17) L'attuazione dell'accordo contribuisce alla realizzazione degli obiettivi di cui all'articolo 151 del TFUE.
- (18) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi<sup>37</sup>, 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

---

<sup>36</sup> GU L 299 del 18.11.2003, pagg. 9-19.

<sup>37</sup> GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

La presente direttiva attua, ai fini dell'applicazione dell'articolo 155, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, 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 previste 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 sempre 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 effettive, 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 il 31 dicembre 2016. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata 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 Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*