



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 7.7.2014
COM(2014) 452 final

ANNEX 1

ALLEGATO

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

della

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**

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

ALLEGATO

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

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

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.

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 lavoro², 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 autonomi³. 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.

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:

² GU L 183 del 29.6.1989, pag. 1.

³ 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.

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.

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.

4. 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/CE⁴;
- 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

⁴ 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).

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.
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 superare:
 - 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

1. 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.

2. 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 lavoro⁵.
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.

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,

⁵ GUL 216 del 20.8.1994, pag. 12.

- 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 sono 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)