



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 7.7.2014
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Propunere de

DIRECTIVĂ A CONSILIULUI

**de punere în aplicare a Acordului european încheiat de „European Barge Union”
(Uniunea europeană a navigației interioare) (EBU), „European Skippers Organisation”
(Uniunea Europeană a marinarilor fluviali) (ESO) și Federația Europeană a
Lucrătorilor din Transporturi (ETF) privind anumite aspecte ale organizării timpului
de lucru în transportul pe căi navigabile interioare**

(Text cu relevanță SEE)

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Scop

Din proprie inițiativă, partenerii sociali sectoriali din domeniul transporturilor pe căi navigabile interioare la nivelul UE [„European Barge Union” (Uniunea europeană a navigației interioare) (EBU), „European Skippers Organisation” (Uniunea Europeană a marinarilor fluviali) (ESO) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF)] au negociat un acord privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transportul pe căi navigabile interioare în conformitate cu articolul 155 alineatul (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Aceștia au fost de părere că Directiva 2003/88/CE¹ (Directiva privind timpul de lucru) nu a satisfăcut necesitățile sectorului.

Au avut loc negocieri în perioada ianuarie 2008 - noiembrie 2011. Acordul European privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transportul pe căi navigabile interioare (denumit în continuare „acordul”) a fost încheiat la 15 februarie 2012. Semnatarii au prezentat acordul Comisiei Europene și au solicitat punerea sa în aplicare printr-o decizie a Consiliului ca urmare a unei propuneri a Comisiei, în conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din TFUE.

1.2. Dispoziții existente privind propunerea

Timpul de lucru al lucrătorilor mobili din transportul pe căi navigabile interioare din UE este reglementat de Directiva 2003/88/CE care stabilește standardele minime comune pentru organizarea timpului de lucru în ceea ce privește perioadele de repaus zilnice și săptămânale, valorile numerice limită pentru orele lucrate săptămânal, concediul anual și munca de noapte, în interesul sănătății și securității lucrătorilor la locul de muncă.

Activitățile lucrătorilor mobili în diferitele sectoare ale transportului, inclusiv transportul pe căile navigabile interioare, au fost inițial excluse din domeniul de aplicare al directivei privind timpul de lucru din 1993.² Acestea au fost introduse în domeniul său de aplicare printr-o directivă de modificare în 2000, cu aplicare de la 1 august 2003³. În acel stadiu, totuși, nu s-a putut ajunge la un acord privind includerea tuturor acestor lucrători în domeniul de aplicare al regulilor generale ale directivei privind perioadele de repaus minime zilnice și săptămânale sau limitele de ore de muncă pe timp de noapte, ca urmare a condițiilor de lucru distincte și a caracteristicilor particulare ale activităților lor. Prin urmare, s-a prevăzut⁴ obligația statelor membre de a lua măsuri necesare pentru a se asigura că acești lucrători au dreptul la „o perioadă adecvată de repaus”⁵, fără a o cuantifica.

¹ Directiva 2003/88/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 noiembrie 2003 privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru, JO L 299, 18.11.2003, p. 9-19.

² Articolul 1 alineatul (3) din Directiva 93/104/CE privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru, JO L 307, 13.12.1993, p. 18 („directiva din 1993”).

³ Articolul 1 alineatul (1) din Directiva 2000/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 93/104/CE privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru pentru acoperirea sectoarelor și activităților excluse din acea directivă, JO L 195, 1.8.2000, p. 41 („directiva din 2000”).

⁴ A se vedea considerentele 3-11 din directiva din 2000 și articolul 17a introdus prin directiva din 2000 (care corespunde articolului 20 din directiva privind timpul de lucru).

⁵ Astfel cum a fost definită la articolul 2 alineatul (9) din directiva privind timpul de lucru.

Cu toate acestea, articolul 14 din directiva privind timpul de lucru⁶ permite altor instrumente UE să stabilească cerințe mai specifice privind timpul de lucru pentru anumite ocupații sau activități. Prezenta propunere prevede astfel de cerințe pentru lucrătorii mobili din transporturile pe căi navigabile interioare. Acordul încheiat de partenerii sociali din transportul pe căi navigabile interioare ia în considerare directiva privind timpul de lucru și propune diferite cerințe specifice în conformitate cu trăsăturile specifice ale sectorului privind, mai ales, perioada de referință. Mai mult, acesta prevede un număr minim de ore de repaus zilnic și săptămânal și numărul maxim de ore de muncă pe timp de noapte pentru a aborda condițiile de lucru specifice și trăsăturile particulare ale sectorului. Acordul se aplică atât personalului navigant (echipaj), cât și personalului de bord, acoperă transportul comercial de mărfuri și transportul de pasageri și conține dispozițiile specifice pentru munca sezonieră pe navele de pasageri. Nu se aplică persoanelor care utilizează navele pe cont propriu (utilizatori-proprietari).

1.3. Contextul general

În cele 28 de state membre ale UE, aproximativ 42 200 de persoane lucrează direct în domeniul transportului pe căi navigabile interioare, dintre care 31 000 sunt lucrători mobili (73%)⁷. Aproximativ 9 650 de companii funcționează în sectorul transportului pe căi navigabile interioare. Partea de vest a Europei este dominată de companiile mici care dețin/exploatează o navă. Din contră, pe Dunăre, deținătorii de barje cu o singură navă reprezintă o excepție. În total, sunt peste 16 000 de nave în Europa (transportul de mărfuri uscate, transportul petrolier, remorchere și împingătoare). Peste 75 % din transporturile pe căile navigabile din UE reprezintă transporturi transfrontaliere⁸.

Annual, rețeaua UE de căi navigabile interioare însumează 140 de miliarde de tone-kilometru de transport de mărfuri. Rețeaua este formată din aproximativ 37 000 km de căi navigabile interioare; râuri, lacuri și canale în 20 de state membre. Transportul pe căile navigabile interioare reprezintă un mod eficient din punct de vedere energetic de transport al mărfurilor. Acesta joacă un rol cheie în logistica aducerii mărfurilor din porturile maritime ale Europei la destinația lor finală. Consumul său energetic per tonă-kilometru de mărfuri transportate este de aproximativ 17 % din cel al transportului rutier și 50 % din cel al transportului feroviar⁹.

Lipsa unor norme UE privind limitele numerice referitoare la orele lucrate zilnic, săptămânal și pe timp de noapte de către lucrătorii mobili din transportul pe căile navigabile interioare a deschis calea unei largi varietăți de norme naționale care a creat dificultăți societăților de transport și nu a asigurat în toate cazurile un nivel suficient de protecție pentru lucrători. Majoritatea lucrătorilor mobili din domeniul transportului pe căi navigabile interioare au programe de lucru neregulate în comparație cu lucrătorii de pe uscat. Aceasta se datorează faptului că locuiesc și lucrează la bordul navei și, de cele mai multe ori, își petrec perioadele de repaus la bord. Aceștia petrec perioade mai îndelungate departe de casă. Navele funcționează în mod normal 14 ore pe zi, 5 sau 6 zile pe săptămână, uneori 24 de ore pe zi. Perioadele cu volum mare de lucru sunt urmate de perioade de repaus și de perioade cu volum de lucru mai scăzut. Timpul mediu de lucru din sectorul transportului pe căile navigabile

⁶ Articolul 14 din Directiva 2003/88/CE corespunde articolului 14 din directiva din 1993; pentru interpretare, a se vedea hotărârea din 4 octombrie 2001, *Bowden/Tufnalls Parcels Express*, C-133/00.

⁷ „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” (Studiu privind impactul anticipat al punerii în aplicare a Acordului European privind timpul de lucru în transportul pe căile navigabile interioare — o comparație cu *statu-quo*), Ecorys, 2013.

⁸ Comunicarea Comisiei *Spre transporturi de calitate pe căile navigabile interioare — NAIADES II*, COM(2013) 623 final.

⁹ http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index_en.htm.

interioare include, de obicei, o cotă considerabilă de timp de veghe (de exemplu, timpul imprevizibil de așteptare la ecluze sau în timpul încărcării sau descărcării navei), care poate avea loc și pe timp de noapte. Anumite călătorii pot dura mai mult decât a fost planificat ca urmare a circumstanțelor externe, precum fluxul pe fluviile cu flux sau condițiile meteorologice.

Acest lucru este, de asemenea, valabil pentru personalul hotelier care lucrează în sectorul croazierelor fluviale de pe căile navigabile interioare. O navă tipică de pasageri de croazieră cu o capacitate de 150 de pasageri are un echipaj de 6-8 persoane și aproximativ alți 30 de angajați în cadrul departamentului hotelier¹⁰. Deoarece sezonul de croazieră durează în jur de opt luni, personalul hotelier este departe de casă o perioadă foarte îndelungată.

„Market Observation No 12 – Analysis of the economic situation – autumn 2010” (Monitorizarea pieței nr. 12 — Analiza situației economice — Toamna 2010),¹¹ realizată în numele Comisiei Europene, descrie situația personalului hotelier după cum urmează:

„În prezent nu există nicio convenție colectivă privind salariul pentru personalul hotelier de pe navele de croazieră fluviale, astfel încât salariile se negociază individual. Deoarece sezonul de croazieră durează aproximativ 8 luni, personalul este departe de casă pentru o perioadă foarte îndelungată, astfel încât concediul anual este în principal petrecut acasă, iarna, după închiderea sezonului. Angajații din acest segment trebuie adesea să facă față zilelor lucrătoare foarte lungi, iar cazarea pe perioade îndelungate în cabine foarte mici cu până la trei colegi de cameră nu este, de asemenea, o sarcină ușoară.”

1.4. Coerența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

UE s-a angajat să atingă obiectivul de a face trecerea la mijloace de transport mai puțin consumatoare de energie, mai curate și mai sigure. Împreună cu transporturile feroviare și cele maritime pe distanțe scurte, transportul pe căile navigabile interioare poate contribui în mod substanțial la sustenabilitatea sistemului de transport. În raportul intermediar privind punerea în aplicare a Programului de acțiune european integrat pentru transportul pe căi navigabile interioare (NAIADES)¹², Comisia a reafirmat importanța dialogului social în cadrul sectorului și a recunoscut că negocierile cu partenerii sociali privind timpul de lucru reprezintă una dintre componentele principale ale capitolului „Locuri de muncă și competențe” din NAIADES¹³.

În septembrie 2013, Comisia Europeană a adoptat pachetul NAIADES II, care acoperă perioada 2014-2020¹⁴. Pachetul NAIADES II include o comunicare prin care se stabilește un program de acțiune în următoarele domenii: infrastructură de calitate, calitate prin inovare, buna funcționare a pieței, calitate în ceea ce privește mediul datorită emisiilor reduse, integrarea transportului pe căi navigabile interioare în lanțul logistic multimodal și lucrători calificați și locuri de muncă de bună calitate.

Mai mult, îmbunătățirea calității muncii și a condițiilor de muncă și, în special, revizuirea legislației existente și furnizarea unui cadru juridic UE mai inteligent pentru ocuparea forței

¹⁰ „Market Observation No 12 – Analysis of the economic situation – Autumn 2010” (Monitorizarea pieței nr. 12 — Analiza situației economice — Toamna 2010), CCNR. http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II_en.pdf.

¹¹ Ibid.

¹² Comunicarea Comisiei privind promovarea transportului pe căi navigabile interioare „NAIADES” — program de acțiune european integrat pentru transportul pe căi navigabile interioare, COM(2006) 6 final.

¹³ SEC(2011) 453 final.

¹⁴ Comunicarea Comisiei *Spre transporturi de calitate pe căile navigabile interioare Naiades II*, COM(2013) 623 final.

de muncă și securitate și sănătate în muncă, sunt acțiuni-cheie în contextul unei „Agende pentru noi competențe și locuri de muncă: o contribuție europeană la ocuparea integrală a forței de muncă”¹⁵.

Asigurarea concurenței loiale și a unor condiții de concurență echitabile în sectorul transportului pe căile navigabile interioare este în conformitate cu obiectivul Cartei albe privind transporturile¹⁶ pentru crearea unui veritabil spațiu european unic al transporturilor prin eliminarea tuturor barierelor dintre sistemele naționale. Această strategie trebuie să prevadă un grad mai ridicat de convergență și de aplicare a standardelor sociale și a altor standarde.

În special, documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește Carta albă specifică în continuare că:

„Partenerii sociali lucrează la recomandările pentru condiții de muncă și de viață mai bune la bordul navelor, la programe de lucru specifice, la profilurile profesionale europene și la cerințele referitoare la echipaj și stabilirea standardelor minime pentru formare și educație, precum și la recomandările împotriva dumpingului social și concurenței neloiale în sectorul transportului pe căile navigabile interioare.”

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE DOCUMENTULUI ANALITIC

2.1. Consultarea părților interesate

Articolul 155 alineatul (1) din TFUE prevede pentru partenerii sociali la nivelul UE stabilirea de relații contractuale, inclusiv acorduri, dacă aceștia doresc. TFUE nu le solicită consultarea altor părți în prealabil.

Deoarece Acordul european privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transportul pe căile navigabile interioare a fost încheiat la propria inițiativă a partenerilor sociali, Comisia trebuie să evalueze relevanța acțiunii UE în domeniu.

Personalul Comisiei a pregătit un document analitic care înlocuiește această propunere în conformitate cu orientările privind evaluarea impactului¹⁷. Acesta conține o analiză proporțională care evaluează impactul socio-economic al punerii în aplicare a acordului. În studiul extern al costurilor și beneficiilor punerii în aplicare a acordului¹⁸, consultanții au identificat autoritățile relevante și partenerii sociali în toate statele membre și au solicitat informații privind legislația națională privind timpul de lucru în sectorul transportului pe căile navigabile interioare și impactul potențial pe care îl anticipează din punerea în aplicare a acordului.

2.2. Documentul analitic

Semnatarii acordului l-au prezentat Comisiei Europene și au solicitat punerea sa în aplicare printr-o decizie a Consiliului la propunerea Comisiei, în conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din TFUE.

¹⁵ Comunicarea Comisiei *Agenda pentru noi competențe și noi locuri de muncă: O contribuție europeană la ocuparea integrală a forței de muncă*, COM(2010) 682 final.

¹⁶ *Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor — Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor*, COM(2011) 144 final.

¹⁷ [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).

¹⁸ „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” (Studiu privind impactul anticipat al punerii în aplicare a Acordului European privind timpul de lucru în transportul pe căile navigabile interioare — o comparație cu statu-quo), Ecorys, 2013.

Dacă gestionarea și munca impun în comun punerea în aplicare a acordului lor prin decizia Consiliului la propunerea Comisiei în conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din TFUE, Comisia poate accepta sau respinge cererea de punere în aplicare legislativă, dar nu poate modifica textul acordului. Comisia nu poate solicita partenerilor sociali la nivelul UE să pună în aplicare acordul în mod autonom, deoarece aceasta reprezintă prerogativa partenerilor sociali conform articolului 155 alineatul (2) din TFUE.

Prin urmare, Comisia are doar două opțiuni de luat în considerare:

1. Să nu propună punerea în aplicare a acordului printr-o decizie a Consiliului în conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din TFUE (referința): legislația UE actuală, Directiva 2003/88/CE privind timpul de lucru și Directiva 94/33/CE privind protecția tinerilor la locul de muncă vor rămâne în vigoare pentru lucrătorii mobili din domeniul transportului pe căile navigabile interioare, dar nu va exista nicio legislație sectorială la nivel european privind timpul de lucru.

Referința este caracterizată de legislația națională și de normele de siguranță în vigoare în conformitate cu acordurile internaționale precum Normele pentru personalul navigant de pe Rin¹⁹ și alte norme similare²⁰. Așadar, legislația națională diferă și va continua să difere în acest sector de activitate predominant transfrontalieră. La nivelul UE nu există limite *exprimate în unități de timp* privind perioada minimă de repaus zilnic, de repaus săptămânal, pauzele și perioada maximă de muncă pe timp de noapte. Mai mult, domeniul de aplicare a legislației naționale diferă în diverse state membre. În anumite state membre, legislația se aplică numai personalului navigant și în anumite cazuri lucrătorilor independenți, dar nu personalului de la bord. În alte state membre, legislația privind timpul de lucru pentru sector se aplică atât personalului navigant, cât și echipajului de la bordul navei.

2. Să propună punerea în aplicare a acordului printr-o decizie a Consiliului în conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din TFUE: Directiva 2003/88/CE privind timpul de lucru și Directiva 94/33/CE privind protecția tinerilor la locul de muncă vor fi completate de o directivă care prevede reguli mai specifice privind definițiile obligatorii și comune privind organizarea timpului de lucru în domeniul transportului pe căile navigabile interioare.

Acordul vizează următoarele domenii: limitele aplicate timpului de lucru zilnic și al celui mediu săptămânal *exprimat în unități de timp*, perioada de referință, concediul anual, definiția zilelor de lucru și al zilelor de repaus, dispozițiile speciale privind lucrul sezonier pe navele de pasageri, perioadele minime zilnice și săptămânale de repaus, pauzele, perioada maximă de muncă pe timp de noapte, dispozițiile speciale privind timpul de lucru pentru lucrătorii sub 18 ani, controalele de conformitate („verificări”), situațiile de urgență, controlul medical și dreptul de transfer pentru lucrătorii pe timp de noapte, protecția securității și sănătății și tiparele de lucru.

Acordul prevede o definiție obligatorie și comună a perioadelor minime zilnice și săptămânale de repaus și a timpului maxim de lucru pe săptămână și pe timp de noapte, exprimate în unități de timp.

Acordul se va aplica lucrătorilor mobili care fac parte din personalul navigant și personalul de la bord. În conformitate cu limitele stabilite în TFUE, partenerii sociali nu au fost de acord cu privire la dispozițiile privind timpul de lucru al persoanelor care desfășoară activități independente.

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

²⁰ Recomandările Comisiei Dunării sunt identice Normelor pentru personalul navigant de pe Rin.

Acordul conține o regulă privind aplicarea „dispozițiilor mai favorabile” [clauza 17 punctul (1)]. Aceasta înseamnă că dacă legislația națională sau convențiile colective conțin în prezent dispoziții care oferă un grad mai mare de protecție, nu trebuie să se schimbe nimic ca urmare a punerii în aplicare a acordului.

Această propunere este în conformitate cu concluziile documentului analitic din punct de vedere al clasificării opțiunilor de politică.

Impactul acestei inițiative asupra IMM-urilor, în special asupra întreprinderilor mici și microîntreprinderilor este limitat. Întreprinderile mici reprezintă o proporție mare în cadrul sectorului. Numărul de întreprinderi mici este proporțional mai mare în regiunea Rinului decât în regiunea Dunării. Aceștia sunt în mare parte operatori-proprietari, care utilizează navele pe cont propriu. Acordul nu se aplică operatorilor-proprietari.

În timpul negocierilor privind acordul, IMM-urile au fost bine reprezentate de ESO, iar reprezentanții lor au fost printre cei mai puternici susținători ai acordului, deoarece văd în acesta o oportunitate de a obține armonizarea cu reguli potențial mai simple privind timpul de lucru în acest sector.

IMM-urile cărora li se aplică acordul pentru că angajează lucrători mobili se vor situa printre cele mai puțin afectate. Acestea dețin nave care navighează pe Rin și Dunăre în temeiul schemelor de exploatare A1 și A2²¹, care impun deja anumite perioade de repaus (în temeiul dispozițiilor privind siguranța transportului).

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1. Temeiul juridic

Articolul 155 alineatul (2) din TFUE prevede că „*Acordurile încheiate la nivelul Uniunii sunt puse în aplicare în conformitate cu procedurile și practicile proprii partenerilor sociali și statelor membre sau, în domeniile aflate sub incidența articolului 153, la cererea comună a părților semnatare, printr-o decizie a Consiliului la propunerea Comisiei. Parlamentul European este informat.*”

Acordul încheiat de „European Barge Union” (Uniunea europeană a navigației interioare) (EBU), „European Skippers Organisation” (Uniunea Europeană a marinarilor fluviali) (ESO) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) vizează anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transporturile pe căile navigabile interioare. Acest acord face referire la condițiile de lucru și conține dispoziții privind sănătatea și siguranța lucrătorilor, un domeniu reglementat de articolul 153 alineatul (1) litera (a) din TFUE. Acesta este unul dintre domeniile în care Consiliul poate decide cu o majoritate calificată. Prin urmare, articolul 155 alineatul (2) constituie temeiul legal potrivit pentru propunerea Comisiei.

În comunicarea sa *Adaptarea și promovarea dialogului social la nivel comunitar*²², Comisia subliniază că „înainte ca orice propunere legislativă să fie prezentată Consiliului, Comisia efectuează o evaluare care cuprinde analiza reprezentativității părților contractante, a mandatului acestora și a legalității fiecărei clauze din convenția colectivă din punct de vedere al legislației comunitare, precum și a dispozițiilor privind întreprinderile mici și mijlocii”.

Această evaluare este prezentată mai jos.

²¹ Conform Regulamentelor privind navigația pe Rin, o navă care funcționează în temeiul Programului A1 înseamnă că nava este utilizată cel mult 14 ore/zi în mod continuu; Programul A2 înseamnă că nava este utilizată cel mult 18 ore/zi în mod continuu)

²² Comunicarea Comisiei privind adaptarea și promovarea dialogului social la nivel comunitar, COM(1998) 322 final.

3.2 Analiza Acordului

3.2.1 Reprezentativitatea și mandatul părților contractante

Legitimitatea partenerilor sociali de a fi consultați și de a avea dreptul de a negocia acorduri care pot fi puse în aplicare prin decizie a Consiliului este bazată pe reprezentativitatea acestora.

Semnatarii acordului sunt „European Barge Union” (Uniunea europeană a navigației interioare) (EBU), „European Skippers Organisation” (Uniunea Europeană a marinarilor fluviali) (ESO) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF). Aceste trei organizații sunt membre ale Comitetului pentru dialog social sectorial pentru navigația pe căile navigabile interioare constituit în conformitate cu Decizia Comisiei din 20 mai 1998²³ privind constituirea comitetelor de dialog sectorial, menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european. Comisia evaluează în mod regulat reprezentativitatea partenerilor sociali care participă la dialogul social european cu ajutorul studiilor externe. Ultimul studiu privind reprezentativitatea pentru transportul pe căile navigabile interioare realizat de Fundația Europeană pentru Îmbunătățirea Condițiilor de Viață și de Muncă (Eurofound), un organism tripartit, a fost publicat în 2010²⁴.

Informațiile furnizate de semnatori confirmă că aceștia aparțin unui sector specific și că sunt organizați la nivel european. Mai mult, aceștia sunt constituiți în organizații care sunt ele însele o parte integrantă și recunoscută a structurilor partenerilor sociali din statele membre și au capacitatea de a negocia acorduri și sunt reprezentantele unui număr de state membre. În cele din urmă, aceștia au structurile necesare pentru a le permite să participe efectiv la activitatea Comitetului de dialog sectorial.

Acordul semnat de aceste organizații acoperă anumite aspecte ale organizării timpului de lucru al lucrătorilor mobili din domeniul transportului pe căile navigabile interioare. Semnatarii au prezentat informații cu privire la reprezentativitatea lor care atestă că aceștia sunt suficient de reprezentativi pentru lucrătorii mobili din domeniul transportului pe căile navigabile interioare și pentru angajatorii acestora, atât în transportul de mărfuri, cât și în cel de pasageri.

În ceea ce privește angajatorii, EBU²⁵ reprezintă organizațiile naționale din domeniul navigației pe căile interioare (transport de mărfuri și de pasageri) din opt state membre²⁶ și ESO²⁷ reprezintă antreprenorii privați de transport pe căile navigabile interioare (căpitani independenți) din cinci state membre²⁸. Împreună, aceste două organizații au filiale în nouă state membre. Studiul de reprezentativitate a confirmat „importanța EBU și ESO ca voci europene fără precedent ale întreprinderilor din sector, chiar dacă ambele asociații sunt formate doar din statele membre aflate sub egida lor prin filialele din aceste țări.”

În ceea ce privește sindicatul, acordul a fost semnat de ETF²⁹, al cărei departament privind apele interioare reunește funcționari sindicali și reprezentanți ai sindicatelor naționale în domeniul transporturilor care apără interesele lucrătorilor din sector (transportul de mărfuri și

²³ Decizia Comisiei 98/500/CE din 20 mai 1998 privind constituirea comitetelor de dialog sectorial, menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european, JO L 225, 12.8.1998, p. 27.

²⁴ Fundația Europeană pentru Îmbunătățirea Condițiilor de Viață și de Muncă (2010), Reprezentativitatea organizațiilor partenerilor sociali europeni: transportul pe căile navigabile interioare (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

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

²⁶ Belgia, Cehia, Germania, Franța, Luxemburg, Țările de Jos, Austria și România.

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

²⁸ Belgia, Germania, Franța, Țările de Jos și Polonia.

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

pasageri, în special navele de croazieră și hotelurile plutitoare). ETF reprezintă organizațiile lucrătorilor în domeniul transportului pe căile navigabile interioare din 17 state membre³⁰; majoritatea acestor organizații sunt implicate în negocieri colective la nivel național.

Dat fiind că EBU, ESO și ETF nu au filiale în toate statele membre, pentru a face ca procesul de negociere să fie transparent, acestea au trimis o scrisoare comună ministerelor de transport și ale muncii din toate statele membre în noiembrie 2009 prin care le-au informat cu privire la conținutul principal al negocierilor lor și le-au solicitat să transmită informații organizațiilor naționale relevante ale partenerilor sociali. Se pare că nu a existat niciun răspuns oficial la această scrisoare.

Studiul de reprezentativitate realizat de Eurofound nu a identificat nicio altă organizație a partenerilor sociali sectoriali la nivel european.

Prin urmare, Comisia concluzionează că EBU, ESO și ETF sunt singurele organizații reprezentative la nivelul UE ale ambelor componente ale industriei în transportul pe căile navigabile interioare.

Într-o scrisoare adresată Comisiei din data de 16 martie 2012, semnarii acordului au confirmat că au avut împuternicire din partea filialelor lor naționale de a negocia și a încheia acordul.

În concluzie, semnarii acordului au o reprezentativitate suficientă în ceea ce privește transportul pe căile navigabile în general și lucrătorii și angajatorii care pot fi acoperiți de dispozițiile acordului și au avut împuternicire din partea membrilor lor naționali de a negocia și încheia un acord.

3.2.2 Legalitatea clauzelor acordului

Comisia a analizat fiecare clauză a acordului și nu a descoperit nicio clauză care să contravină legislației Uniunii.

Obligațiile care ar fi impuse statelor membre nu reies direct din acordul dintre partenerii sociali, ci ar rezulta din punerea sa în aplicare prin intermediul unei decizii a Consiliului.

Conținutul acordului se înscrie în continuare în domeniile enumerate la articolul 153 alineatul (1) din TFUE.

Clauza 17 din acord conține o clauză de menținere a nivelului de protecție, care asigură nivelul existent de protecție a lucrătorilor. În plus, garanțiile necesare ale *acquis-ului* sunt incluse în propunerea de directivă a Consiliului (dispoziții mai favorabile și menținerea nivelului de protecție — a se vedea articolul 2).

3.3 Subsidiaritate și proporționalitate

Principiul subsidiarității se aplică în măsura în care propunerea nu intră în sfera de competență exclusivă a UE.

Propunerea prevede „dispoziții mai specifice” în sensul articolului 14 din Directiva privind timpul de lucru. Articolul 14 face referire la „instrumentele comunitare” ca fiind necesare pentru stabilirea unor astfel de dispoziții. Prin urmare, obiectivul propunerii poate fi atins numai la nivelul UE.

Necesitatea unei acțiuni la nivelul Uniunii Europene este justificată, de asemenea, de faptul că transportul pe căile navigabile interioare este în mare parte o formă internațională de transport care constă în principal în activități transfrontaliere în cadrul rețelei europene de transport pe

³⁰ Belgia, Bulgaria, Republica Cehă, Danemarca, Germania, Spania, Franța, Italia, Letonia, Luxemburg, Țările de Jos, Austria, Polonia, Portugalia, România, Finlanda și Regatul Unit.

căile navigabile interioare. Pentru a preveni concurența neloială generată de diferențele mari dintre regulile privind timpul de lucru din diferite state membre, este necesar să se stabilească standarde minime la nivelul UE privind timpul de lucru în acest sector.

Reflectând această necesitate, partenerii sociali, în conformitate cu articolul 155 alineatul (1) din TFUE, au încheiat un acord la nivelul UE și au solicitat ca acest acord să fie pus în aplicare printr-o decizie a Consiliului privind o propunere a Comisiei în temeiul articolului 155 alineatul (2) din TFUE. Cerințele specifice de acest fel au fost deja stabilite prin intermediul a diferite directive pentru lucrătorii mobili din transporturile aviației civile³¹, din cadrul serviciilor feroviare transfrontaliere³² și pentru navigatori³³, pe baza acordurilor europene încheiate de partenerii sociali pentru sectoarele în cauză.

Prin urmare, propunerea este în conformitate cu principiul subsidiarității.

Directiva propusă îndeplinește cerința proporționalității deoarece este limitată la stabilirea obiectivelor de îndeplinit și stabilește standardele minime.

Prin urmare aceasta lasă loc de flexibilitate în ceea ce privește alegerea măsurilor concrete de punere în aplicare.

3.4 Alegerea instrumentelor

Instrumentul ales este o directivă. Termenul „decizie” de la articolul 155 alineatul (1) din TFUE este folosit în sensul său general pentru a permite instrumentului legislativ să fie selectat în conformitate cu articolul 288 din TFUE. Comisia ar trebui să propună cel mai adecvat dintre cele trei instrumente executorii menționate în acel articol (un regulament, o directivă sau o decizie).

Articolul 296 din TFUE stabilește că *„În cazul în care tratatele nu prevăd tipul actului care trebuie adoptat, instituțiile îl aleg de la caz la caz, cu respectarea procedurilor aplicabile și a principiului proporționalității.”*

În această situație, dat fiind tipul și conținutul acordului partenerilor sociali, este clar că este mai bine aplicat prin dispozițiile care trebuie transpuse de statele membre și/sau partenerii sociali în legislația națională a statelor membre. Prin urmare instrumentul cel mai potrivit este o directivă a Consiliului.

Comisia consideră, de asemenea, că acordul nu ar trebui inclus în propunere, ci anexat la aceasta.

3.5 Informarea Parlamentului European

În temeiul articolului 155 alineatul (2) din TFUE, dacă un acord european este pus în aplicare printr-o decizie a Consiliului, Parlamentul European trebuie să fie informat.

³¹ Directiva 2000/79/CE a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind punerea în aplicare a Acordului European privind organizarea timpului de lucru al personalului mobil din aviația civilă, încheiat de Asociația Companiilor Aeriene Europene (AEA), Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF), Asociația europeană a personalului tehnic navigant (ECA), Asociația Companiilor Aeriene Regionale Europene (ERA) și Asociația internațională a liniilor aeriene rezervate în sistem charter (AICA) (Text cu relevanță pentru SEE) – JO L 302, 1.12.2000, p. 57–60.

³² Directiva 2005/47/CE a Consiliului din 18 iulie 2005 privind acordul dintre Comunitatea Căilor Ferate Europene (CER) și Federația Europeană a Lucrătorilor în Transporturi (ETF) asupra anumitor aspecte legate de condițiile de muncă ale lucrătorilor mobili care prestează servicii de interoperabilitate transfrontalieră în sectorul feroviar – OJ L 195, 27.7.2005, p. 15-17.

³³ Directiva 1999/63/CE a Consiliului din 21 iunie 1999 privind Acordul de organizare a timpului de lucru al navigatorilor, încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană (ECSA) și Federația Sindicatelor Lucrătorilor din Transporturi din Uniunea Europeană (FST) – Anexă: Acordul european privind organizarea timpului de lucru al navigatorilor — JO L 167, 2.7.1999, p. 33-37.

Comisia a transmis propunerea sa Parlamentului European pentru ca acesta, dacă dorește, să comunice avizul său Comisiei și Consiliului.

3.6 Conținutul propunerii

Structura propunerii este următoarea:

Articolul 1

Acest articol se limitează la a face obligatoriu acordul încheiat între partenerii sociali, fapt ce constituie scopul unei decizii a Consiliului adoptată în conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din TFUE.

Articolul 2

Articolul 2 afirmă că directiva prevede doar cerințele minimale, lăsând statelor membre posibilitatea de a adopta măsurile mai favorabile lucrătorilor din domeniul în cauză. Scopul acesteia este de a garanta în mod explicit nivelurile deja existente de protecție a lucrătorilor și de a asigura că sunt aplicate doar normele de protecție profesională cele mai favorabile.

Articolele 3-6

Articolele 3-6 conțin dispozițiile obișnuite de transpunere în legislația națională a statelor membre, inclusiv obligația de a prevedea penalități eficiente, proporționate și disuasive. În special, articolul 5 se referă la data intrării în vigoare a directivei.

3.7 Prezentarea detaliată a dispozițiilor din anexa la propunere

Clauza 1 (Domeniul de aplicare)

Această clauză clarifică faptul că acordul se aplică lucrătorilor mobili angajați ca membri ai echipajului și ca personal de la bordul unei nave utilizate în sectorul căilor navigabile interioare comerciale. Articolul 1 alineatul (2) stipulează că operatorii-proprietari nu fac obiectul acordului, chiar dacă sunt considerați lucrători în cadrul propriei întreprinderi din motive de asigurare socială.

Clauza 1 punctul (3) stabilește relația dintre acest acord și dispozițiile naționale și internaționale privind timpul de repaus în scopul siguranței transportului. Dacă există diferențe între aceste dispoziții, se aplică dispozițiile cele mai favorabile pentru sănătatea și securitatea lucrătorilor.

Clauza 1 punctul (4) stipulează că lucrătorii mobili care lucrează pe o navă de pe teritoriul unui stat membru în afara sectorului de transport pe căile navigabile interioare comerciale și ale căror condiții de muncă sunt guvernate de un contract colectiv de muncă pot face obiectul acestui acord în anumite condiții.

Clauza 2 (Definiții)

Acordul folosește diferiți termeni: vehicul, navă de pasageri, timp de lucru, timp de repaus, zi de repaus, agent economic din sectorul transportului pe căi navigabile interioare, orar de lucru, timp de noapte, lucrător pe timp de noapte, lucrător în schimburi, personal la bord, lucrător mobil și sezon. Articolul 2 stabilește sensurile acestor termeni în scopul prezentului acord.

Clauza 3 (Timp de lucru și perioada de referință)

Clauza 3 alineatul (1) stabilește un timp de lucru zilnic standard de opt ore. Clauza 3 alineatul (2) prevede un timp de lucru săptămânal de 48 de ore în conformitate cu articolul 6 din Directiva privind timpul de lucru.

Clauza 3 alineatul (2) stipulează că perioada maximă de referință este de 12 luni. Perioada de referință este perioada pentru care se calculează timpul de lucru mediu săptămânal.

Clauza 3 alineatul (3) stabilește, prin urmare, că timpul de lucru maxim este de 2 304 de ore. Concediul anual și concediul medical sunt excluse din acest calcul. Dacă relațiile de muncă sunt pe o perioadă mai mică decât perioada de referință, timpul de lucru maxim admisibil este calculat proporțional.

Clauza 4 (Timpul de lucru zilnic și săptămânal)

Clauza 4 alineatul (1) stabilește un timp de lucru maxim în decursul oricărei perioade de 24 de ore și un timp de lucru maxim în decursul oricărei perioade de 7 zile.

Clauza 4 alineatul (2) introduce o limită pentru timpul de lucru mediu săptămânal de 72 de ore în decursul oricărei perioade de patru luni în cazul unui program de lucru specificat. Această dispoziție ia în considerare programele de lucru existente din sector și cantitatea considerabilă a timpului inactiv petrecut la bord.

Clauza 5 (Zile de lucru și zile de repaus)

Tiparele de lucru din sectorul transportului pe căile navigabile interioare variază. În majoritatea cazurilor lucrătorii mobili lucrează mai multe zile consecutive pe o navă pentru a petrece o perioadă de repaus acasă. Articolul 5 alineatul (1) stabilește limita maximă: nu se poate lucra mai mult de 31 de zile consecutiv.

Clauza 5 alineatul (2) prevede reglementări pentru un tipar 1:1, în care un lucrător are același număr de zile de repaus și de zile de lucru. În acest model, un număr de zile de lucru consecutive este urmat de același număr de zile de repaus. Sunt posibile excepții de la această regulă în condițiile menționate.

Clauza 5 alineatul (3) stabilește o metodă de calcul al numărului minim de zile consecutive de repaus dacă tiparul de lucru implică mai multe zile de lucru decât zilele de repaus. Aceste zile de repaus trebuie acordate imediat după zilele de lucru consecutive.

Clauza 6 (Munca sezonieră în transportul naval de pasageri)

Pentru a recunoaște natura specială a muncii sezoniere în transportul naval de pasageri, articolul 6 stabilește limitele maxime privind timpul de lucru: 12 ore în orice perioadă de 24 de ore și 72 de ore în orice perioadă de 7 zile, care se poate aplica tuturor lucrătorilor mobili de pe navele de pasageri.

Clauza 6 alineatul (2) impune ca lucrătorilor să li se acorde 0,2 zile de repaus pentru fiecare zi de lucru. Cel puțin două zile de repaus trebuie acordate în decursul oricărei perioade de 31 de zile.

Clauza 6 alineatul (3) stipulează că zilele de repaus trebuie acordate și media maximă de 48 de ore de timp de lucru săptămânal trebuie respectată în conformitate cu contractele colective sau, în lipsa acestora, cu legislația națională.

Clauza 7 (Perioade de repaus)

Pentru a proteja sănătatea și securitatea lucrătorilor, această clauză stabilește perioadele de repaus exprimate în unități de timp: 10 ore la fiecare perioadă de 24 de ore și 84 de ore în decursul oricărei perioade de șapte zile.

Clauza 8 (Pauze)

Clauza 8 oferă dreptul la o pauză fiecărui lucrător al cărui timp de lucru zilnic depășește 6 ore. Durata și condițiile în care pauzele sunt acordate sunt stabilite de contractele colective sau, în lipsa acestora, de legislația națională.

Clauza 9 (Timpul de lucru maxim pe timp de noapte)

Pe baza turei de noapte de șapte ore, acest articol limitează timpul de muncă pe timp de noapte la 42 de ore pentru o perioadă de șapte zile.

Clauza 10 (Concediul anual)

Clauza 10 stabilește o perioadă minimă de concediu anual de cel puțin patru săptămâni, care nu poate fi înlocuită de o plată cu excepția cazului în care relația de angajare s-a terminat. Prezentul articolul corespunde articolului 7 din directiva privind timpul de lucru, care se aplică deja lucrătorilor mobili.

Clauza 11 (Protecția minorilor)

Lucrătorii mobili din domeniul transporturilor pe căile navigabile interioare cu vârste sub 18 ani vor continua să intre sub incidența Directivei 94/33/CE privind protecția tinerilor la locul de muncă³⁴.

Clauza 11 alineatul (2) permite statelor membre să autorizeze ca tinerii să lucreze pe timp de noapte în decursul unei perioade, lucru care este interzis în temeiul Directivei 94/33/CE, dacă au peste 16 ani și nu mai sunt supuși școlarizării obligatorii pe bază de program integral în conformitate cu legislația națională. Munca de noapte trebuie să fie necesară pentru formarea lor și este permisă numai dacă se acordă o perioadă de repaus compensatorie suficientă și dacă obiectivele articolului 1 din Directiva 94/33/CE nu sunt afectate.

Clauza 12 (Verificări)

Clauza 12 alineatul (1) stipulează că trebuie să se consemneze timpul de lucru zilnic și săptămânal al fiecărui lucrător pentru a verifica conformitatea cu dispozițiile privind timpul de lucru din prezentul acord (articolele 3-7, 9-11 și 13).

Clauza 12 alineatul (2) impune ca jurnalul timpului de lucru să fie păstrat la bord cel puțin până la finalul perioadei de referință.

³⁴ Directiva 94/33/CE a Consiliului din 22 iunie 1994 privind protecția tinerilor la locul de muncă, JO L 216, 20.8.1994.

Clauza 12 alineatul (3) stabilește că aceste consemnări vor fi verificate și confirmate la intervale regulate, atât de angajator, cât și de lucrător.

Clauza 12 alineatul (4) stabilește informațiile minime pe care trebuie să le conțină o astfel de consemnare.

Clauza 12 alineatul (5) stipulează că lucrătorilor trebuie să li se ofere o copie a consemnărilor confirmate care îi vizează pe care trebuie să le păstreze timp de un an.

Clauza 13 (Situatii de urgență)

Clauza 13 alineatul (1) stipulează că în situații de urgență, conducătorul de navă sau reprezentantul acestuia poate solicita ca lucrătorul să efectueze ore suplimentare necesare pentru securitatea persoanelor și încărcăturii navei sau pentru a acorda asistență persoanelor sau navelor aflate în pericol.

Clauza 13 alineatul (2) stipulează că într-o astfel de situație, conducătorul de navă sau reprezentantul său poate solicita ca lucrătorul să efectueze ore suplimentare până la restaurarea situației normale.

Clauza 13 alineatul (3) impune o obligație conducătorului navei sau reprezentantului său de a acorda lucrătorilor care au lucrat în decursul unei perioade planificate de repaus un timp compensatoriu adecvat de repaus, imediat ce acest lucru este posibil după restabilirea situației normale.

Clauza 14 (Verificarea stării de sănătate)

Clauza 14 alineatul (1) stabilește dreptul tuturor lucrătorilor la o verificare anuală gratuită a stării de sănătate. În timpul acestei verificări trebuie să se acorde o atenție deosebită condițiilor și simptomelor care ar putea reprezenta rezultatul lucrului la bord în timpul perioadelor minime zilnice de repaus sau zilelor minime de repaus în conformitate cu articolul 5 sau 6 din acord.

Clauza 14 alineatul (2) stabilește dreptul lucrătorilor pe timp de noapte de a fi transferați la munca pe timp de zi dacă au probleme de sănătate în legătură cu munca pe timp de noapte.

Clauza 14 alineatele (3) și (4) stipulează că verificarea anuală gratuită a stării de sănătate trebuie să respecte confidențialitatea medicală și poate fi realizată în cadrul sistemului național de sănătate.

Clauza 15 (Protecția în materie de siguranță și sănătate)

Clauza 15 alineatul (1) le acordă lucrătorilor pe timp de noapte și în schimburi dreptul la protecția siguranței și sănătății corespunzătoare naturii muncii lor.

Clauza 15 alineatul (2) stipulează că serviciile de protecție și prevenire sau facilitățile pentru siguranța și sănătatea lucrătorilor pe timp de noapte sau în schimburi trebuie să fie echivalente celor aplicabile altor lucrători. Aceste facilități și servicii trebuie să fie disponibile în permanență. Dispozițiile articolului 15 sunt în conformitate cu articolul 12 din Directiva privind timpul de lucru, care se aplică deja lucrătorilor mobili.

Clauza 16 (Tiparele de lucru)

Acest articol acoperă situațiile în care angajatorul dorește să organizeze lucrul conform unui anumit tipar. În această situație, principiul adaptării muncii la lucrător trebuie luat în considerare, având în vedere ușurarea lucrului la un ritm monoton sau la un ritm predeterminat, în funcție de tipul de activitate și de normele de securitate și sănătate. Această dispoziție este în conformitate cu articolul 13 din directiva privind timpul de lucru care se aplică lucrătorilor mobili.

Clauza 17 (Dispoziții finale)

Acest articol conține o clauză privind dispozițiile mai favorabile: statelor membre li se permite să păstreze sau să introducă dispoziții echivalente sau mai favorabile decât acordul.

Clauza 17 alineatul (2) conține o clauză de menținere a nivelului de protecție, iar clauza 17 alineatul (3) stipulează că partenerii sociali trebuie să monitorizeze punerea în aplicare și executarea acordului, în special cu privire la problemele de securitate și sănătate profesională, în contextul Comitetului European de Dialog Social pentru transportul pe căile navigabile interioare.

Clauza 17 alineatul (4) prevede o revizuire a dispozițiilor acestui acord de către semnarii acordului la doi ani după perioada de transpunere prevăzută la articolul 4 din propunere.

4. IMPLICAȚIE BUGETARĂ

Propunerea nu are implicații pentru bugetul UE.

5. INFORMAȚII SUPLIMENTARE

Statele membre trebuie să transmită Comisiei textele dispozițiilor de drept intern ce transpun directiva, precum și un tabel de corespondență între aceste dispoziții și directivă.

Adesea nu există nicio legislație specifică a statelor membre care abordează în mod explicit categoriile de lucrători acoperite de directivă. Prin urmare, legislația națională a statelor membre privind aspectele acoperite de propunere este în mod frecvent inclusă într-o serie de diferite texte legislative (Codul muncii, legislația privind sănătatea și siguranța, dispozițiile neexhaustive specifice industriei), fapt care impune o abordare și interpretare sistematice.

Propunerea conține, de asemenea, un număr de elemente care nu au fost acoperite anterior, deoarece articolul 20 din directiva privind timpul de lucru le-a exceptat de la dispozițiile sale generale. Sunt necesare informații clare privind transpunerea acestor noi dispoziții și soluții pentru a asigura conformitatea cu standardul minim stabilit de propunere. Aceasta va permite Comisiei să asigure punerea în aplicare a cerințelor directivei destinate protejării sănătății și siguranței lucrătorilor, pentru a asigura o mai mare flexibilitate pentru întreprinderi și pentru a promova concurența loială între întreprinderi.

Sarcina administrativă suplimentară estimată a transmiterii documentelor explicative nu este disproporționată (este izolată și nu ar trebui să necesite implicarea mai multor organizații). Documentele explicative pot fi elaborate mai eficient de statele membre.

În lumina celor sus-menționate, se sugerează ca statele membre să se angajeze să notifice Comisia cu privire la măsurile lor de transpunere prin transmiterea unui sau mai multor documente care să explice raportul dintre anumite directive și părțile corespunzătoare ale instrumentelor naționale de transpunere.

Propunere de

DIRECTIVĂ A CONSILIULUI

de punere în aplicare a Acordului european încheiat de „European Barge Union” (Uniunea europeană a navigației interioare) (EBU), „European Skippers Organisation” (Uniunea Europeană a marinarilor fluviali) (ESO) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transportul pe căi navigabile interioare

(Text cu relevanță SEE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 155 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

- (1) În conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, patronatul și sindicatele, denumiți în continuare „partenerii sociali”, pot să solicite împreună ca acordurile încheiate de aceștia la nivelul Uniunii să fie puse în aplicare printr-o decizie a Consiliului, la propunerea Comisiei.
- (2) „European Barge Union” (Uniunea Europeană a navigației interioare) (EBU), „European Skippers Organisation” (Uniunea Europeană a marinarilor fluviali) (ESO) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF) au informat Comisia cu privire la dorința lor de a începe negocierile, în conformitate cu articolul 155 alineatul (1) din TFUE în vederea încheierii unui acord la nivelul Uniunii.
- (3) La 15 februarie 2012, EBU, ESO și ETF au încheiat un acord european privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transportul pe căi navigabile interioare („acordul”).
- (4) Acordul a inclus o cerere comună prin care Comisia este invitată să pună în aplicare acordul printr-o decizie a Consiliului la propunerea Comisiei, în conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din tratat.
- (5) În sensul articolului 288 din tratat, instrumentul adecvat pentru punerea în aplicare a acordului este o directivă.
- (6) Comisia a redactat propunerea sa de directivă, conform Comunicării sale din 20 mai 1998 privind adaptarea și promovarea dialogului social la nivel comunitar³⁵, luând în considerare reprezentativitatea părților semnatare și legalitatea fiecărei clauze din acord.

³⁵

COM(1998) 322 final.

- (7) Orice termeni utilizați în acord și care nu sunt definiți în mod expres în cadrul acestuia, pot fi definiți de statele membre în conformitate cu legislațiile și practicile naționale, așa cum este cazul altor directive de politică socială care utilizează termeni similari, cu condiția ca acele definiții să respecte conținutul acordului.
- (8) Statele membre pot încredința partenerilor sociali, la cererea comună a acestora, punerea în aplicare a prezentei directive, cu condiția ca statele membre să adopte orice dispoziție necesară care să le permită să garanteze în orice moment obținerea rezultatelor impuse de prezenta directivă.
- (9) Directiva 2003/88/CE a Parlamentului European și a Consiliului³⁶ stabilește cerințele minime de sănătate și siguranță pentru organizarea timpului de lucru, inclusiv cel al lucrătorilor din transportul pe căile navigabile interioare.
- (10) Prezenta directivă și acordul stabilesc cerințe mai specifice pentru organizarea timpului de lucru al lucrătorilor mobili din transportul pe căi navigabile interioare, în sensul articolului 14 din Directiva 2003/88/CE.
- (11) Dispozițiile prezentei directive ar trebui să se aplice fără a aduce atingere altor dispoziții ale Uniunii care sunt mai detaliate sau care acordă un nivel mai înalt de protecție lucrătorilor mobili din domeniul transportului pe căi navigabile interioare.
- (12) Prezenta directivă nu ar trebui să fie utilizată pentru a justifica o reducere a nivelului general de protecție a lucrătorilor în domeniile reglementate de acord.
- (13) Prezenta directivă și acordul stabilesc standarde minime. Statele membre și partenerii sociali pot păstra sau introduce dispoziții mai favorabile.
- (14) Comisia a informat Parlamentul European, în conformitate cu articolul 155 alineatul (2) din TFUE, prin transmiterea textului propunerii sale de directivă conținând acordul.
- (15) Prezenta directivă respectă drepturile și principiile fundamentale recunoscute de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene și, în special articolul 31.
- (16) Deoarece obiectivele prezentei directive care are ca scop protejarea sănătății și siguranței lucrătorilor într-un sector predominant transfrontalier nu pot fi suficient realizate de către statele membre, ci pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea Europeană poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 alineatul (3) din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul 5 alineatul (4) din Tratatul privind Uniunea Europeană, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.
- (17) Punerea în aplicare a acordului contribuie la atingerea obiectivelor prevăzute la articolul 151 din TFUE.
- (18) În conformitate cu declarația politică comună a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative din 28 septembrie 2011, statele membre s-au angajat să însoțească, în cazurile justificate, notificarea măsurilor de transpunere pe care le-au adoptat cu unul sau mai multe documente³⁷ care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În cazul prezentei directive, organul legislativ consideră că transmiterea unor astfel de documente este justificată,

³⁶ JO L 299, 18.11.2003, p. 9–19.

³⁷ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Prezenta directivă pune în aplicare, în sensul articolului 155 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Acordul european privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru în transportul pe căi navigabile interioare încheiat la 15 februarie 2012 de „European Barge Union” (Uniunea europeană a navigației interioare) (EBU), „European Skippers Organisation” (Uniunea Europeană a marinarilor fluviali) (ESO) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF), conform anexei.

Articolul 2

1. Statele membre pot menține dispozițiile prevăzute în prezenta directivă sau introduce dispoziții mai favorabile decât acestea.
2. Punerea în aplicare a prezentei directive nu constituie în nici un caz un motiv întemeiat pentru a justifica o reducere a nivelului general de protecție a lucrătorilor din domeniile reglementate de prezenta directivă. Prezenta directivă nu aduce atingere drepturilor statelor membre și ale partenerilor sociali, de a adopta, odată cu modificarea circumstanțelor, acte cu putere de lege, norme administrative sau clauze contractuale diferite de cele în vigoare la data adoptării prezentei directive, cu condiția ca acestea să fie conforme cerințelor minime prevăzute de prezenta directivă.
3. Aplicarea și interpretarea prezentei directive nu aduce atingere niciunei dispoziții ale Uniunii sau naționale, cutume sau practici care prevede condiții mai favorabile pentru lucrătorii în cauză.

Articolul 3

Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor naționale adoptate în temeiul prezentei directive. Sancțiunile sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 4

1. Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 31 decembrie 2016 cel târziu. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte.
Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.
2. Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 5

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 6

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Consiliu
Președintele*