



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 7.7.2014.
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Prijedlog

DIREKTIVE VIJEĆA

o provedbi Europskog sporazuma zaključenog između Europske udruge unutarnje plovidbe (EBU), Europske organizacije brodara (ESO) i Europskog saveza transportnih radnika (ETF) o utvrđivanju određenih vidova organizacije radnog vremena u unutarnjoj plovidbi

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

1.1. Svrha

Socijalni partneri iz sektora unutarnje plovidbe (Europska udruga unutarnje plovidbe, Europska organizacija brodara i Europski savez transportnih radnika) na vlastitu su inicijativu na razini EU-a dogovorili sporazum o utvrđivanju određenih vidova organizacije radnog vremena u unutarnjoj plovidbi u skladu s člankom 155. stavkom 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Zauzeli su stav da Direktiva 2003/88/EZ¹ (Direktiva o radnom vremenu) ne zadovoljava potrebe sektora.

Pregovori su se odvijali u razdoblju od siječnja 2008. do studenoga 2011. Europski sporazum o utvrđivanju određenih vidova organizacije radnog vremena u unutarnjoj plovidbi (dalje u tekstu „Sporazum”) zaključen je 15. veljače 2012. godine. Potpisnici su Sporazum predstavili Europskoj komisiji te zatražili da se provede odlukom Vijeća o prijedlogu Komisije u skladu s člankom 155. stavkom 2. UFEU-a.

1.2. Postojeće odredbe u vezi s prijedlogom

Radno vrijeme mobilnih radnika u unutarnjoj plovidbi u EU-u uređeno je Direktivom 2003/88/EZ kojom se utvrđuju zajednički minimalni standardi za organizaciju radnog vremena u pogledu dnevnog i tjednog odmora, brojčanih ograničenja tjednog radnog vremena, godišnjeg odmora i radnog vremena noću, u interesu zdravlja i sigurnosti radnika na radnom mjestu.

Aktivnosti mobilnih radnika u različitim sektorima prometa, uključujući i unutarnju plovidbu, prvotno su izuzete iz područja primjene Direktive o radnom vremenu² iz 1993. Uvrštene su u njezino područje primjene izmijenjenom Direktivom u 2000. s učinkom od 1. kolovoza 2003.³ U toj fazi međutim, nije bilo moguće postići dogovor o uvrštenju svih takvih radnika u područje primjene općih pravila Direktive o najkraćem dnevnom i tjednom vremenu odmora ili o ograničenju radnog vremena noću zbog posebnih uvjeta rada i posebnosti njihovih aktivnosti. Stoga je predviđeno da⁴ države članice moraju poduzeti potrebne mjere kako bi se osiguralo da takvi radnici imaju pravo na „odgovarajući odmor”⁵ bez utvrđivanja njegove duljine.

Člankom 14. Direktive o radnom vremenu⁶ omogućuje se međutim s pomoću instrumenata EU-a utvrđivanje konkretnijih zahtjeva za radno vrijeme za određena zanimanja ili aktivnosti. Ovim su prijedlogom sada predviđeni takvi zahtjevi za mobilne radnike u unutarnjoj plovidbi. Sporazumom koji su zaključili socijalni partneri iz sektora unutarnje plovidbe uzima se u obzir Direktiva o radnom vremenu i predlažu različiti posebni zahtjevi u skladu s određenim značajkama sektora, posebno u pogledu referentnog razdoblja. Nadalje, njime se predviđa

¹ Direktiva 2003/88/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 4. studenoga 2003. o određenim vidovima organizacije radnog vremena (SL L 299, 18.11.2003., str. 9–19.),

² Članak 1. stavak 3. Direktive 93/104/EZ o određenim vidovima organizacije radnog vremena, SL L 307, 13.12.1993., str. 18. (dalje u tekstu „Direktiva iz 1993.”).

³ Članak 1. stavak 1. Direktive 2000/34/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive Vijeća 93/104/EZ o određenim vidovima organizacije radnog vremena kako bi se obuhvatili sektori i djelatnosti izuzeti iz te Direktive, SL L 195, 1.8.2000., str. 41. (dalje u tekstu „Direktiva iz 2000.”).

⁴ Vidjeti uvodne izjave od 3. do 11. Direktive iz 2000. te članak 17.a kako je umetnut Direktivom iz 2000. (što odgovara članku 20. Direktive o radnom vremenu).

⁵ Kako je definirano člankom 2. stavkom 9. Direktive o radnom vremenu.

⁶ Članak 14. Direktive 2003/88/EZ odgovara članku 14. Direktive iz 1993.; za objašnjenje, vidjeti *Bowden protiv Tufnalls Parcels Express*, predmet C-133/00, presuda od 4. listopada 2001.

najkraće dnevno i tjedno vrijeme odmora i najdulje radno vrijeme noću kako bi se u obzir uzeli specifični uvjeti rada i posebne značajke tog sektora. Sporazum se primjenjuje na nautičko osoblje (posada) i brodsko osoblje, njime je obuhvaćen komercijalni teretni i putnički promet te sadržava posebne odredbe za sezonski rad na putničkim brodovima. Ne primjenjuje se na osobe koje plove plovilima u svrhu stjecanja prihoda (vlasnici-prijevoznici).

1.3. Opći kontekst

U 28 država članica EU-a oko 42 200 osoba izravno je zaposleno u unutarnjoj plovidbi od čega je mobilnih radnika 31 000 (73 %)⁷. Približno 9 650 poduzeća posluje u sektoru unutarnje plovidbe. U zapadnom dijelu Europe prevladavaju mala poduzeća u čijem je vlasništvu jedno plovilo ili upravljaju jednim plovilom. Suprotno tomu, na Dunavu su vlasnici jedne barže iznimka. Ukupno ima više od 16 000 plovila u Europi (prijevoz suhe robe, tankerska plovidba, tegljači, potiskivači). Preko 75 % unutarnje plovidbe unutar EU-a prekogranični je prijevoz⁸.

Na godišnjoj osnovi, mreža unutarnjih plovnih putova EU-a broji 140 milijardi tonskih kilometara teretnog prijevoza. Mreža se sastoji od oko 37 000 km unutarnjih plovnih putova, rijeka, kanala i jezera, u 20 država članica. Unutarnja plovidba je tih i energetski učinkovit način prijevoza robe. Ona igra ključnu ulogu u logistici prenošenja robe iz europskih morskih luka na krajnje odredište. Potrošnja energije po tonskom kilometru prevezene robe otprilike iznosi približno 17 % cestovnog prometa i 50 % željezničkog prometa⁹.

Nepostojanje propisa EU-a o brojčanim ograničenjima sati koje dnevno, tjedno i noću odrade mobilni radnici u unutarnjoj plovidbi otvorilo je put velikom broju nacionalnih pravila što je prijevoznicima donijelo poteškoće te se nije osigurala dostatna zaštita radnika u svim slučajevima. Većina mobilnih radnika u unutarnjoj plovidbi ima neredoviti radni ritam u usporedbi s radnicima na kopnu. S obzirom na to da žive i rade na brodu, uglavnom tamo provode vrijeme odmora. Dulja razdoblja provode izvan svojih domova. Plovila obično plove 14 sati dnevno, 5 ili 6 dana u tjednu te ponekad neprekidno 24 sata na dan. Nakon razdoblja velikog radnog opterećenja slijede vrijeme odmora i razdoblja slabog radnog opterećenja. Prosječno radno vrijeme u unutarnjoj plovidbi obično obuhvaća znatan udio razdoblja neaktivnosti (na primjer, uslijed nepredvidljivih čekanja na prevodnicama ili kod utovara i istovara plovila), koja se mogu odvijati i tijekom noći. Ponekad plovidbe mogu trajati dulje od planiranog zbog vanjskih okolnosti, poput plime na plimnim rijekama i vremenskih uvjeta.

To vrijedi i za hotelsko osoblje zaposleno u unutarnjoj plovidbi industrije kružnih putovanja rijekom. Tipičan riječni brod za kružna putovanja sa 150 putnika ima posadu s od šest do osam članova i oko 30 zaposlenika u hotelskom dijelu.¹⁰ Kako sezona putničke plovidbe traje oko osam mjeseci, hotelsko osoblje dugo izbiva iz svojih domova.

U dvanaestoj analizi gospodarske situacije „Market Observation No 12 – Analysis of the economic situation – autumn 2010”¹¹ provedenoj u jesen 2010. u ime Europske komisije, na sljedeći je način opisan položaj hotelskog osoblja:

„Trenutačno nema kolektivnih ugovora o plaćama za hotelsko osoblje na riječnim brodovima za kružna putovanja tako da se o plaćama pojedinačno pregovara. Kako sezona putničke

⁷ „Studija o očekivanim učincima provedbe Europskog sporazuma o utvrđivanju određenih vidova organizacije radnog vremena u unutarnjoj plovidbi – usporedba sa statusom quo”, Ecorys, 2013.

⁸ Komunikacija Komisije *Prema kvalitetnijem prijevozu unutarnjim plovnim putovima – NAIADES II*, COM(2013) 623 završna verzija.

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

¹⁰ Market Observation No 12 – Analysis of the economic situation – Autumn 2010, CCNR. http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II_en.pdf.

¹¹ Ibid.

plovidbe traje oko osam mjeseci, hotelsko osoblje dugo izbiva iz svojih domova tako da godišnji odmor provodi kod kuće zimi nakon završetka sezone. Zaposlenici u tom slučaju često moraju podnositi duge radne dane i produljeni smještaj u malim kabinama s do tri sustanara što također nije jednostavno.”

1.4. Sukladnost s ostalim politikama i ciljevima Unije

EU se obvezao raditi na cilju prelaska na energetski manje zahtjevne oblike prijevoza koji su čišći i sigurniji. Zajedno sa željezničkim i pomorskim prometom na kraćim relacijama unutarnja plovidba može značajno pridonijeti održivosti prometnog sustava. U srednjoročnom izvješću o napretku o provedbi Cjelovitog europskog akcijskog programa za prijevoz unutarnjim plovim putovima (NAIADES)¹², Komisija je ponovno istaknula važnost socijalnog dijaloga u sektoru te prepoznala pregovore socijalnih partnera o radnom vremenu kao jednog od glavnih sastavnih dijelova poglavlja NAIADES-a¹³ „Radna mjesta i vještine”.

U rujnu 2013. Europska je komisija donijela paket NAIADES II kojim je obuhvaćeno razdoblje od 2014. do 2020.¹⁴ U paket NAIADES II uključena je komunikacija u kojoj se utvrđuje program djelovanja u sljedećim područjima: infrastrukturi kakvoće; postizanju kakvoće inovacijama; nesmetanom funkcioniranju tržišta; višoj kakvoći okoliša niskim emisijama; integraciji unutarnje plovidbe u multimodalni logistički lanac te kvalificiranoj radnoj snazi i kvalitetnim radnim mjestima.

Nadalje, poboljšanje kvalitete rada i uvjeta rada, a posebno preispitivanje postojećeg zakonodavstva i pružanje pametnijeg pravnog okvira EU-a za zapošljavanje te zdravlje i sigurnost na radu, ključne su mjere u okviru *Programa za nove vještine i radna mjesta: Europski doprinos punoj zaposlenosti*¹⁵.

Omogućivanje pravednih i jednakih uvjeta tržišnog natjecanja u sektoru unutarnje plovidbe u skladu je s ciljem Bijele knjige o prometu iz 2011.¹⁶ o stvaranju istinskog jedinstvenog europskog prometnog prostora uklanjanjem svih prepreka među nacionalnim sustavima. Viši stupanj konvergencije i provedba socijalnih i drugih standarda sastavni je dio ove strategije.

Posebno, u radnom dokumentu službi Komisije koji je priložen Bijeloj knjizi nadalje se određuje da:

„Socijalni partneri izrađuju preporuke za poboljšanje radnih i životnih uvjeta na plovilima, za posebna radna vremena, opise radnih mjesta u EU-u, zahtjeve broja članova posade te utvrđivanje minimalnih standarda za obrazovanje i osposobljavanje te preporuke protiv socijalnog dampinga i nepoštenog tržišnog natjecanja u sektoru prijevoza unutarnjim plovim putovima.”

¹² Komunikacija Komisije o promidžbi prijevoza unutarnjim plovim putovima „NAIADES” – cjeloviti europski akcijski program za prijevoz unutarnjim vodama, COM(2006)6 završna verzija.

¹³ SEC(2011.) 453, završna verzija.

¹⁴ Komunikacija Komisije *Prema kvalitetnijem prijevozu unutarnjim plovim putovima NAIADES II*, COM(2013) 623 završna verzija.

¹⁵ Komunikacija Komisije *Program za nove vještine i radna mjesta: Europski doprinos punoj zaposlenosti*, COM(2010) 682 završna verzija.

¹⁶ *Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima*, COM(2011) 144 završna verzija.

2. REZULTATI SAVJETOVANJA SA ZAINTERESIRANIM STRANAMA I ANALITIČKI DOKUMENT

2.1. Savjetovanje s dionicima

Člankom 155. stavkom 1. UFEU-a socijalnim je partnerima predviđeno da na razini EU-a sklapaju ugovore, uključujući sporazume, ako to žele. UFEU-om se od njih ne zahtijeva da se unaprijed savjetuju s drugim strankama.

S obzirom na to da je Europski sporazum o utvrđivanju određenih vidova organizacije radnog vremena u unutarnjoj plovidbi zaključen na inicijativu socijalnih partnera, Komisija treba ocijeniti primjerenost mjera EU-a u tom području.

Radne službe Komisije pripremile su analitički dokument koji je priložen ovom prijedlogu u skladu sa smjernicama o procjeni učinka.¹⁷ U njemu su provedene ravnomjerne analize kojima se ocjenjuje društveno-gospodarski utjecaj provedbe Sporazuma. U vanjskoj studiji troškova i koristi provedbe Sporazuma¹⁸, savjetnici su utvrdili relevantna tijela i socijalne partnere u svim državama članicama te zatražili informacije o nacionalnim propisima o radnom vremenu u sektoru unutarnje plovidbe i potencijalnom učinku koji se očekuje od provedbe Sporazuma.

2.2. Analitički dokument

Potpisnici su Sporazum predstavili Europskoj komisiji te zatražili da se provede odlukom Vijeća o prijedlogu Komisije u skladu s člankom 155. stavkom 2. UFEU-a.

Ako uprava i radnici zajedno zatraže provedbu svojeg sporazuma odlukom Vijeća o prijedlogu Komisije u skladu s člankom 155. stavkom 2. UFEU-a, Komisija može prihvatiti ili odbaciti zahtjev za zakonodavnu provedbu, ali ne može izmijeniti tekst sporazuma. Komisija ne može tražiti socijalne partnere da na razini EU-a provode svoje sporazume samostalno jer to je isključivo pravo socijalnih partnera u skladu s člankom 155. stavkom 2.

Stoga Komisija ima samo dvije mogućnosti za razmotriti:

1. Ne predložiti provedbu Sporazuma odlukom Vijeća u skladu s člankom 155. stavkom 2. UFEU-a (osnovno stanje): trenutačno zakonodavstvo EU-a, Direktiva 2003/88/EZ o radnom vremenu i Direktiva 94/33/EZ o zaštiti mladih ljudi na radu ostat će važeća za mobilne radnike u sektoru unutarnje plovidbe, ali na europskoj razini neće biti posebnog zakonodavstva o radnom vremenu za taj sektor.

Osnovno stanje uvelike je obilježeno nacionalnim zakonodavstvom i sigurnosnim propisima koji su na snazi u skladu s međunarodnim sporazumima kao što su propisi o posadi za plovidbu Rajnom¹⁹ i slično²⁰. Stoga, nacionalno se zakonodavstvo razlikuje i nastaviti će se razlikovati u tom sektoru pretežito prekogranične aktivnosti. Na razini EU-a nisu predviđene najmanje vrijednosti za dnevni odmor, tjedni odmor, stanke i najdulje radno vrijeme noću *izražene u jedinicama vremena*. Osim toga, područje primjene nacionalnog zakonodavstva razlikuje se u državama članicama. U nekim državama članicama, zakonodavstvo se primjenjuje samo na posadu, a u nekim slučajevima na samozaposlene osobe, ali ne i na brodsko osoblje. U drugim državama članicama, zakonodavstvo o radnom vremenu u tom sektoru primjenjuje se i na posadu i brodsko osoblje.

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 Studija o očekivanim učincima provedbe Europskog sporazuma o utvrđivanju određenih vidova organizacije radnog vremena u unutarnjoj plovidbi – usporedba sa statusom quo, Ecorys, 2013.

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

²⁰ Preporuke Povjerenstva za Dunav jednake su propisima o posadi za plovidbu Rajnom.

2. Predložiti provedbu Sporazuma odlukom Vijeća, u skladu s člankom 155. stavkom 2. UFEU-a: Direktiva 2003/88/EZ o radnom vremenu i Direktiva 94/33/EZ o zaštiti mladih ljudi na radu nadopunit će se Direktivom o pružanju specifičnijih pravila o obvezujućim i zajedničkim definicijama o organizaciji radnog vremena u unutarnjoj plovidbi.

Sporazum obuhvaća sljedeća područja: ograničenja dnevnog i prosječnog tjednog radnog vremena *izraženog u jedinicama vremena*, referentna razdoblja, godišnji odmor, definicije radnih dana i dana odmora, posebne odredbe o sezonskom radu na putničkim brodovima, najkraće dnevno i tjedno vrijeme odmora, najduže radno vrijeme noću, posebne odredbe o radnom vremenu za radnike mlađe od 18, provjere sukladnosti, hitne slučajeve, provjeru zdravstvenog stanja i pravo na prijevoz za radnike koji rade noću, zaštitu sigurnosti i zdravlja radnika i radni ritam.

U Sporazumu su utvrđene obvezujuće i zajedničke definicije izražene u jedinicama vremena potrebnog najkraćeg dnevnog i tjednog odmora te najdulje sate rada tjedno i noću.

Sporazum će se primjenjivati na mobilne radnike koji su posada i brodsko osoblje. U skladu s ograničenjima utvrđenima u UFEU-u, socijalni partneri nisu se sporazumjeli o odredbama o radnom vremenu za samozaposlene osobe.

Sporazum sadržava pravilo o primjeni „povoljnijih propisa” (stavak 17. točka 1.). To znači da ako nacionalno zakonodavstvo ili kolektivni ugovori trenutačno sadržavaju više zaštitnih odredbi, ništa se ne mora promijeniti kao posljedica provedbe Sporazuma.

U smislu rangiranja mogućnosti politika, ovaj je prijedlog u skladu sa zaključcima analitičkog dokumenta.

Utjecaj ove inicijative na mala i srednja poduzeća, prvenstveno mala i mikropoduzeća, ograničen je. Mala poduzeća predstavljaju velik dio sektora. Broj malih poduzeća razmjerno je viši u regiji rijeke Rajne nego u regiji Dunava. To su uglavnom vlasnici-prijevoznici koji prometuju plovilima u svrhu stjecanja prihoda. Sporazum se ne primjenjuje na vlasnike-prijevoznike.

Tijekom sklapanja Sporazuma, mala i srednja poduzeća predstavljao je ESO i njihovi su predstavnici bili među najsnažnijim pristašama Sporazuma jer ga vide kao priliku za usklađivanje s potencijalno jednostavnijim pravilima o radnom vremenu u sektoru.

U manjem razmjeru odnosit će se na mala i srednja poduzeća (MSP-ovi) koja su obuhvaćena Sporazumom jer zapošljavaju mobilne radnike. MPS-ovi posjeduju brodove koji prometuju Rajnom i Dunavom u okviru programa iskorištavanja A1 i A2²¹, prema kojima se već zahtijeva određeno vrijeme odmora (u skladu s odredbama o sigurnosti plovidbe).

3. PRAVNI ELEMENTI PRIJEDLOGA

3.1. Pravna osnova

Člankom 155. stavkom 2. UFEU-a predviđa se da „*Sporazumi sklopljeni na razini Unije provode se ili u skladu s postupcima i praksom socijalnih partnera i država članica ili, u područjima obuhvaćenima člankom 153., na zajednički zahtjev stranaka potpisnica, odlukom Vijeća, donesenom na prijedlog Komisije. O tome se obavještuje Europski parlament.*”

Sporazum zaključen između EBU-a, ESO-a i ETF-a odnosi se na određene vidove organizacije radnog vremena u unutarnjoj plovidbi. Njime se upućuje na uvjete rada i sadržava odredbe o zaštiti zdravlja i sigurnosti radnika, koje je područje na koje se odnosi

²¹ Prema Rajnskim propisima, plovilo koje plovi prema programu A1 je plovilo kojim se upravlja najviše 14 sati/dan bez prekida. Program A2 znači da se plovilom upravlja najviše 18 sati/dan neprekidno.

članak 153. stavak 1. točka (a) UFEU-a. To je jedno od područja u kojima Vijeće može odlučiti kvalificiranom većinom. Članak 155. stavak 2. stoga predstavlja ispravnu pravnu osnovu za prijedlog Komisije.

U svojoj Komunikaciji *Prilagodba i poticanje socijalnog dijaloga na razini Zajednice*²² Komisija je naglasila da „prije nego što se svaki zakonodavni prijedlog dostavi Vijeću, Komisija provodi procjenu koja uključuje uzimanje u obzir predstavničkog statusa ugovornih stranaka, njihov mandat i zakonitost svake klauzule iz kolektivnog ugovora u vezi s pravom Zajednice te odredbe povezane s malim i srednjim poduzećima”.

Ta se procjena navodi u nastavku.

3.2. Analiza Sporazuma

3.2.1. Zastupljenost ugovornih stranaka i njihov mandat

Zakonitost savjetovanja sa socijalnim partnerima te davanja prava sklapanja sporazuma koji će se vjerojatno provesti odlukama Vijeća temelji se na njihovoj zastupljenosti.

Potpisnici Sporazuma su Europska udruga unutarnje plovidbe (EBU), Europska organizacija brodara (ESO) i Europski savez transportnih radnika (ETF). Te tri organizacije članovi su odbora za sektorski dijalog „Unutarnja plovidba“, osnovanog u skladu s Odlukom Komisije 98/500/EZ od 20. svibnja 1998.²³ o osnivanju Odbora za sektorski dijalog između socijalnih partnera na europskoj razini. S pomoću vanjskih studija Komisija redovito ocjenjuje zastupljenost socijalnih partnera koji sudjeluju u europskom socijalnom dijalogu. Posljednja studija zastupljenosti za unutarnju plovidbu koju je provela Europska zaklada za poboljšanje životnih i radnih uvjeta (Eurofound), tripartitno tijelo, objavljena je 2010.²⁴

Informacije koje dostave potpisnici potvrđuju da pripadaju određenom sektoru te da su organizirani na europskoj razini. Nadalje, sastoje se od organizacija koje su sastavni i priznati dio struktura socijalnog partnerstva u državama članicama te imaju sposobnost sklapanja ugovora i predstavnici su nekoliko država članica. Na kraju, imaju strukture potrebne za učinkovito sudjelovanje u radu Odbora za sektorski dijalog.

Sporazum koji potpisuju te organizacije obuhvaća određene vidove organizacije radnog vremena mobilnih radnika u unutarnjoj plovidbi. Potpisnici su prosljedili informacije o njihovom statusu zastupljenosti koji pokazuje da dovoljno zastupaju mobilne radnike u unutarnjoj plovidbi te njihove poslodavce, u teretnom i putničkom prometu.

U ime poslodavaca, EBU²⁵ zastupa organizacije nacionalne industrije unutarnje plovidbe (teretni i putnički promet) u osam država članica EU-a²⁶ dok ESO²⁷ zastupa privatne poduzetnike unutarnjeg brodskog prijevoza (samozaposleni brodari) u pet država članica²⁸. Zajedno te dvije organizacije imaju podružnice u devet država članica. Studijom zastupljenosti potvrđena je „važnost EBU-a i ESO-a kao europskih glasova poslovanja u tom

²² Komunikacija Komisije o prilagodbi i promicanju socijalnog dijaloga na razini Zajednice, COM(1998) 322 završna verzija.

²³ Odluka Komisije 98/500/EZ od 20. svibnja 1998. o osnivanju Odbora za sektorski dijalog između socijalnih partnera na europskoj razini (SL L 225, 12.8.1998., str. 27.).

²⁴ Europska zaklada za poboljšanje životnih i radnih uvjeta (2010.), Zastupljenost europskih organizacija socijalnih partnera: unutarnja plovidba (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

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

²⁶ Belgija, Češka Republika, Njemačka, Francuska, Luksemburg, Nizozemska, Austrija i Rumunjska.

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

²⁸ Belgija, Njemačka, Francuska, Nizozemska i Poljska.

sektoru bez premca, iako obje udruge pod svojim okriljem imaju samo dio država članica EU-a s pomoću veza s tim zemljama”.

U ime sindikata, Sporazum je potpisao ETF²⁹ u čijem se odjelu unutarnje plovidbe okupljaju sindikalni službenici i predstavnici nacionalnih sindikata prometa u obranu interesa radnika u tom sektoru (teretni i putnički promet, posebno hotelski i putnički brodovi). ETF zastupa organizacije radnika u unutarnjoj plovidbi u 17 država članica³⁰. Većina tih organizacija uključene su u kolektivne pregovore na nacionalnoj razini.

S obzirom na to da EBU, ESO i ETF nemaju podružnice u svim državama članicama EU-a, kako bi se postupak sklapanja sporazuma učinio transparentnim, poslali su zajedničko pismo ministrima prometa i rada svih država članica u studenome 2009. izvijestivši ih o ključnom sadržaju njihovih pregovora i tražeći od njih da informaciju proslijede u relevantne nacionalne organizacije socijalnih partnera. Čini se da nije bilo službenog odgovora na to pismo.

Studijom zastupljenosti koju je proveo Eurofound nisu utvrđene nikakve druge sektorske organizacije socijalnih partnera na europskoj razini.

Komisija stoga zaključuje da su EBU, ESO i ETF jedine organizacije u čitavom EU-u koje zastupaju obje strane industrije u unutarnjoj plovidbi.

U pismu Komisiji od 16. ožujka 2012., potpisnici Sporazuma potvrdili su da su imali nalog od njihovih nacionalnih podružnica za sklapanje i zaključivanje Sporazuma.

Zaključno, potpisnici Sporazuma imaju dovoljno statusa zastupljenosti u pogledu unutarnje plovidbe općenito te u pogledu radnika i poslodavaca koji mogu biti obuhvaćeni odredbama Sporazuma, a oni su imali nalog od svojih nacionalnih članova za sklapanje i zaključivanje Sporazuma.

3.2.2. Zakonitost odredaba Sporazuma

Komisija je proučila svaku odredbu Sporazuma i nije pronašla ni jednu koja je u suprotnosti s pravom EU-a.

Obveze koje bi se uvele za države članice ne proizlaze izravno iz Sporazuma između socijalnih partnera, već iz provedbe Odlukom Vijeća.

Sadržaj Sporazuma ostaje u područjima navedenima u članku 153. stavku 1. UFEU-a.

Stavak 17. Sporazuma sadržava klauzulu o nesmanjivanju dostignute zaštite kojom se jamči postojeća razina zaštite radnika. Uz to, potrebna jamstva pravne stečevine uključena su u prijedlog Direktive Vijeća (povoljnije odredbe i nesmanjivanje dostignute zaštite — vidjeti članak 2.).

3.3. Supsidijarnost i proporcionalnost

Načelo supsidijarnosti primjenjuje se u onoj mjeri u kojoj prijedlog nije u isključivoj nadležnosti Unije.

Prijedlogom se predviđaju „posebne odredbe” u smislu članka 14. Direktive o radnom vremenu. Članak 14. odnosi se na „instrumente Zajednice” kako su potrebni za utvrđivanje takvih odredbi. Stoga se cilj prijedloga može postići samo na razini EU-a.

Potrebu za mjerama EU-a također opravdava činjenica da je unutarnja plovidba u velikoj mjeri međunarodni oblik prometa koji se sastoji prvenstveno od prekogranične aktivnosti na europskoj prometnoj mreži unutarnjih plovnih putova. Kako bi se spriječilo nepošteno tržišno

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

³⁰ Belgija, Bugarska, Češka Republika, Danska, Njemačka, Španjolska, Francuska, Italija, Latvija, Luksemburg, Nizozemska, Austrija, Poljska, Portugal, Rumunjska, Finska i Ujedinjena Kraljevina.

natjecanje do kojeg dolazi zbog velike razlike među pravilima o radnom vremenu u različitim državama članicama, potrebno je utvrditi minimalne standarde na razini EU-a u vezi s radnim vremenom u tom sektoru.

Uzimajući u obzir tu potrebu, socijalni su partneri, u skladu s člankom 155. stavkom 1. UFEU-a zaključili sporazum na razini EU-a te zatražili da se taj Sporazum provede odlukom Vijeća o prijedlogu Komisije u skladu s člankom 155. stavkom 2. UFEU-a. Posebni zahtjevi te vrste već su utvrđeni raznim direktivama za mobilne radnike u prometu u civilnom zrakoplovstvu³¹, za prekogranične željezničke usluge³² i pomorce³³, na temelju europskih sporazuma zaključenih sa socijalnim partnerima u dotičnim sektorima.

Zbog tog je razloga prijedlog u skladu s načelom supsidijarnosti.

Predloženom Direktivom ispunjava se uvjet razmjernosti jer je ograničena na utvrđivanje ciljeva koji se žele postići te se njome utvrđuju minimalni standardi.

Stoga ostavlja prostora za fleksibilnost u pogledu odabira konkretnih mjera provedbe.

3.4. Odabir instrumenata

Odabrani instrument jest Direktiva. Termin „odluka” u članku 155. stavku 1. UFEU-a koristi se u općem značenju kako bi se omogućio odabir zakonodavnih instrumenata koji će se odabrati u skladu s člankom 288. UFEU-a. Na Komisiji je da predloži najprimjerenija tri obvezujuća instrumenta iz tog članka (uredba, direktiva ili odluka).

U članku 296. UFEU-a navodi se da *„Kada se Ugovorima ne definira vrsta akta koji se donosi, institucije ga biraju ovisno o slučaju, u skladu s važećim postupcima i u skladu s načelom proporcionalnosti.”*

U tom slučaju, s obzirom na vrstu i sadržaj sporazuma socijalnih partnera, jasno je da ga je najbolje primijeniti odredbama koje države članice i/ili socijalni partneri trebaju prenijeti u nacionalno zakonodavstvo država članica. Stoga je najprimjereniji instrument Direktiva Vijeća.

Komisija također smatra da Sporazum ne bi trebao biti uključen u prijedlog već priložen prijedlogu.

3.5. Obavješćavanje Europskog parlamenta

Sukladno članku 155. stavku 2. ako je Europski sporazum proveden odlukom Vijeća, o tome treba obavijestiti Europski parlament.

Komisija je dostavila svoj prijedlog Europskom parlamentu tako da može, ako to želi, prenijeti svoje mišljenje Komisiji i Vijeću.

³¹ Direktiva Vijeća 2000/79/EZ od 27. studenoga 2000. o Europskom sporazumu o organizaciji radnog vremena mobilnog osoblja u civilnom zrakoplovstvu, koji su sklopili Udruga europskih zračnih prijevoznika (AEA), Udruženje europskih radnika u prometu (ETF), Europska udruga osoblja pilotskih kabina (ECA), Udruga europskih regionalnih zračnih prijevoznika (ERA) i Međunarodna udruga zračnih prijevoznika (IACA) (Tekst značajan za EGP) – SL L 302, 1.12.2000., str. 57–60.

³² Direktiva Vijeća 2005/47/EZ od 18. srpnja 2005. o Sporazumu između Zajednice europskih željeznica (CER) i Europskoga saveza transportnih radnika (ETF) o određenim vidovima uvjeta rada mobilnih radnika koji obavljaju interoperabilne prekogranične usluge u željezničkom sektoru –SL L 195 od 27.7.2005., str. 15–17.

³³ Direktiva Vijeća 1999/63/EZ od 21. lipnja 1999. o Sporazumu o organizaciji radnog vremena pomoraca koji su sklopili Udruženje brodovlasnika Europske zajednice (ECSA) i Savez sindikata transportnih radnika u Europskoj uniji (FST) – Prilog: Europski sporazum o organizaciji radnog vremena pomoraca – SL L 167, 2.7.1999., str. 33–37.

3.6. Sadržaj prijedloga

Prijedlog je sastavljen na sljedeći način:

Članak 1.

Ovaj članak ograničen je na utvrđivanje Sporazuma između socijalnih partnera obvezujućim, što je cilj odluke Vijeća donesene u skladu s člankom 155. stavkom 2. UFEU-a.

Članak 2.

U članku 2. navodi se da se Direktivom predviđaju samo minimalni zahtjevi omogućujući državama članicama slobodu da usvoje mjere koje su za radnike povoljnije u dotičnom području. Cilj mu je izričito jamčiti stečene razine zaštite radnika i osigurati da se primjenjuju samo povoljniji standardi zaštite na radu.

Članci od 3. do 6.

Članci od 3. do 6. sadržavaju uobičajene odredbe o prenošenju u nacionalno zakonodavstvo država članica, uključujući i obvezu predviđanja učinkovitih, proporcionalnih i odvraćajućih sankcija. Posebice, članak 5. odnosi se na datum stupanja na snagu te Direktive.

3.7. Podrobno objašnjenje odredaba Priloga prijedlogu

Stavak 1. (Područje primjene)

Ovom odredbom jasno se daje do znanja da se Sporazum primjenjuje na mobilne radnike koji su zaposleni kao posada i brodsko osoblje na plovilu koje plovi u sektoru komercijalne unutarnje plovidbe. U stavku 1. točki 2. propisuje se da vlasnici prijevoznici nisu obuhvaćeni Sporazumom, čak i ako u vlastitom poduzeću imaju status radnika radi socijalne sigurnosti.

Stavkom 1. točkom 3. uspostavlja se odnos između Sporazuma i nacionalnih i međunarodnih propisa o vremenu odmora radi sigurnosti brodskog prometa. Ako postoje razlike između tih propisa, primjenjuju se odredbe koje su najpovoljnije za zdravlje i sigurnost radnika.

Stavkom 1. točkom 4. propisuje se da mobilni radnici koji rade na plovilima koja na teritoriju države članice EU-a djeluju izvan sektora komercijalne unutarnje plovidbe i čiji se uvjeti rada uređuju kolektivnim ugovorom mogu biti obuhvaćeni ovim Sporazumom pod određenim uvjetima.

Stavak 2. (Definicije)

U Sporazumu se koriste različiti termini: plovilo, putnički brod, radno vrijeme, vrijeme odmora, dan odmora, prijevoznik u unutarnjoj plovidbi, radni raspored, radno vrijeme noću, radnik koji radi noću, radnik koji radi u smjenama, brodsko osoblje, mobilni radnik i sezona. U stavku 2. navode se značenja tih termina za potrebe Sporazuma.

Stavak 3. (Radno vrijeme i referentno razdoblje)

Stavkom 3. točkom 1. uspostavlja se standardno dnevno radno vrijeme od osam sati. Stavkom 3. točkom 2. propisuje se prosjek tjednog radnog vremena od 48 sati u skladu s člankom 6. Direktive o radnom vremenu.

Stavkom 3. točkom 2. propisuje se najdulje referentno razdoblje od 12 mjeseci. Referentno razdoblje je razdoblje tijekom kojeg se izračunava prosječno tjedno radno vrijeme.

U stavku 3. točki 3. navodi se da najdulje radno vrijeme iznosi 2304 sata. Godišnji odmor i razdoblja bolovanja isključeni su iz ovog izračuna. Za radne odnose kraće od referentnog

razdoblja kod obračuna najduljeg dozvoljenog radnog vremena polazi se od obračuna pro-rata-temporis.

Stavak 4. (Dnevno i tjedno radno vrijeme)

Stavkom 4. točkom 1. utvrđuje se najdulje radno vrijeme u svakom 24-satnom razdoblju i najdulje radno vrijeme u bilo kojem razdoblju od sedam dana.

Stavkom 4. točkom 2. uvode se ograničenja za prosječno tjedno radno vrijeme od 72 sata u bilo kojem razdoblju od četiri mjeseca u slučaju postojanja određenog radnog rasporeda. Ovom odredbom u obzir se uzimaju postojeći radni rasporedi u tom sektoru i značajno razdoblje neaktivnosti provedeno na brodu.

Stavak 5. (Radni dani i dani odmora)

Radni ritam u sektoru unutarnje plovidbe se razlikuje. U mnogim slučajevima mobilni radnici rade uzastopne radne dane na plovilu kako bi razdoblje odmora proveli kod kuće. Stavkom 5. točkom 1. utvrđuje se maksimalno ograničenje: ne smije se raditi dulje od 31 dan uzastopno.

Stavkom 5. točkom 2. predviđene su odredba za raspored 1:1 kada radnik može imati jednak broj radnih dana i dana odmora. U tom rasporedu, nakon niza uzastopnih radnih dana slijedi jednak broj dana odmora. Moguće su iznimke od tog pravila prema navedenim uvjetima.

Stavkom 5. točkom 3. utvrđuje se metoda za izračun najmanjeg broja uzastopnih dana odmora ako je u raspored uključeno više radnih dana nego dana odmora. Ti dani odmora moraju se odobriti odmah nakon uzastopnih radnih dana.

Stavak 6. (Sezonski rad u putničkom brodarstvu)

Kako bi se priznala posebna priroda sezonskog rada na putničkim brodovima, stavkom 6. utvrđuje se najdulje dopušteno radno vrijeme: 12 sati u svakom 24-satnom razdoblju i 72 sata u svakom sedmodnevnom razdoblju, koje se može primjenjivati na sve mobilne radnike na putničkim brodovima.

Stavkom 6. točkom 2. zahtijeva se da se radniku odobri 0,2 dana odmora po radnom danu. U svakom razdoblju od 31 dana moraju se odobriti najmanje dva dana odmora.

Stavkom 6. točkom 3. određuje se da se dani odmora moraju odobriti te da se mora pridržavati 48-satnog prosječnog tjednog najduljeg radnog vremena u skladu s kolektivnim ugovorima ili, u nedostatku takvih sporazuma, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom.

Stavak 7. (Vrijeme odmora)

Kako bi se zaštitili zdravlje i sigurnost radnika, ovim se stavkom uspostavlja vrijeme odmora izraženo u vremenskim jedinicama: 10 sati u svakom 24-satnom razdoblju i 84 sata u svakom sedmodnevnom razdoblju.

Stavak 8. (Stanka)

Stavkom 8. radniku čije dnevno radno vrijeme prelazi 6 sati daje se pravo na stanku. Trajanje

i uvjeti pod kojima se odobravaju stanke određuju se na temelju kolektivnog ugovora ili, u nedostatku takvih sporazuma, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom.

Stavak 9. (Najdulje radno vrijeme noću)

Na temelju radnog vremena noću od sedam sati, ovim se stavkom ograničava radno vrijeme noću na 42 sata po sedmodnevnom razdoblju.

Stavak 10. (Godišnji odmor)

Stavkom 10. utvrđuje se najkraći godišnji odmor u trajanju od najmanje četiri tjedna koji se ne smije zamijeniti novčanom naknadom osim prilikom prestanka radnog odnosa. Ovaj stavak odgovara članku 7. Direktive o radnom vremenu, koja se već primjenjuje na mobilne radnike.

Stavak 11. (Zaštita maloljetnika)

Direktiva 94/33/EZ o zaštiti mladih ljudi na radu³⁴ i dalje će se odnositi na mobilne radnike u unutarnjoj plovidbi koji imaju manje od 18 godina.

Stavkom 11. točkom 2. dopušta se državama članicama da odobre rad noću mladima u vremenu u kojem je to zabranjeno Direktivom 94/33/EZ, ako su navršili 16 godina i više ne podliježu obveznom redovitom školovanju u skladu s nacionalnim zakonodavstvom. Noćni rad mora biti potreban za njihovu izobrazbu te je dopušten samo ako je odobreno dovoljno zamjenskog vremena za odmor te ako se time ciljevi članka 1. Direktive 94/33/EZ ne dovode u pitanje.

Stavak 12. (Kontrola)

Stavkom 12. točkom 1. propisuje se da se evidencije o dnevnom i tjednom radnom vremenu moraju čuvati za svakog radnika kako bi se provjerila sukladnost s odredbama o radnom vremenu iz ovog Sporazuma (točke od 3. do 7., od 9. do 11. i 13.).

Stavkom 12. točkom 2. zahtijeva se čuvanje evidencije radnog vremena na brodu najmanje do završetka referentnog razdoblja.

U stavku 12. točki 3. navodi se da te evidencije provjeravaju i potvrđuju u redovitim vremenskim intervalima poslodavac i radnik.

Stavkom 12. točkom 4. utvrđuju se minimalni podaci koje takva evidencija mora sadržavati.

Stavkom 12. točkom 5. propisuje se da radnici moraju dobiti preslike svojih potvrđenih evidencija te da ih moraju čuvati jednu godinu.

Stavak 13. (Hitni slučajevi)

³⁴ Direktiva Vijeća 94/33/EZ od 22. lipnja 1994. o zaštiti mladih ljudi na radu, SL L 216, 20.8.1994.

Stavkom 13. točkom 1. propisuje se da u hitnim slučajevima kapetan ili njegov zamjenik može zahtijevati da radnik radi dodatno radno vrijeme koje je potrebno za sigurnost osoba i tereta ili samog plovila ili za pomaganje osobama ili plovilima u nuždi.

Stavkom 13. točkom 2. propisuje se da u takvom slučaju kapetan ili njegov zamjenik može zahtijevati da radnik radi dodatno radno vrijeme do ponovnog uspostavljanja uobičajenog stanja.

Stavkom 13. točkom 3. uvodi se obveza zapovjednika ili predstavnika zapovjednika da svim radnicima koji su radili za vrijeme planiranog vremena odmora odobri jednakovrijedan odmor, čim je to moguće nakon ponovnog uspostavljanja uobičajenog stanja.

Stavak 14. (Provjera zdravstvenog stanja)

Stavkom 14. točkom 1. utvrđuje se pravo svih radnika na besplatan godišnji zdravstveni pregled. Pri zdravstvenim pregledima posebna se pozornost treba usmjeriti na uvjete i simptome koji mogu biti uzrokovani radom na brodu s najkraćim dnevnim vremenima odmora i/ili najmanjim brojem dana odmora u skladu sa stavkom 5. i stavkom 6. Sporazuma.

Stavkom 14. točkom 2. utvrđuje se pravo radnika koji rade noću da budu premješteni na radno mjesto s radnim vremenom po danu ako imaju zdravstvenih problema povezanih s noćnim radom.

Stavkom 14. točkama 3. i 4. određeno je da besplatan godišnji zdravstveni pregled podliježe čuvanju liječničke tajne te da se može izvršiti u okviru nacionalnog zdravstvenog sustava.

Stavak 15. (Zaštita sigurnosti i zdravlja radnika)

Stavkom 15. točkom 1. radnicima koji rade noću i radnicima koji rade u smjenama pruža se pravo na zaštitu sigurnosti i zdravlja u mjeri koja uzima u obzir vrstu njihova posla.

Stavkom 15. točkom 2. određuje se da pružena zaštitna i preventivna sredstva koja se tiču sigurnosti i zdravlja radnika koji rade noću i u smjenama moraju odgovarati onima koja se primjenjuju na ostale radnike. Te usluge i ta sredstva moraju biti dostupni u svakom trenutku. Odredbe stavka 15. u skladu su s člankom 12. Direktive o radnom vremenu koja se već primjenjuje na mobilne radnike.

Stavak 16. (Radni ritam)

Ovim stavkom obuhvaćene su situacije u kojima poslodavac želi organizirati rad prema određenom ritmu. U takvoj situaciji, načelo prilagođavanja rada radniku mora se uzeti u obzir radi smanjenja monotonog rada i unaprijed utvrđenog radnog ritma, ovisno o vrsti posla te pravilima o zdravlju i sigurnosti. Ova je odredba u skladu s člankom 13. Direktive o radnom vremenu, koja se primjenjuje na mobilne radnike.

Stavak 17. (Završne odredbe)

Ovaj stavak sadržava odredbu o pogodnijim propisima: države članice mogu zadržati ili uvesti jednakovrijedne ili povoljnije propise od onih u Sporazumu.

Stavak 17. točka 2. sadržava klauzulu o nesmanjivanju dostignute zaštite te se stavkom 17. točkom 3. propisuje da socijalni partneri moraju pratiti provedbu i primjenu Sporazuma, posebno s obzirom na pitanja zaštite zdravlja i sigurnosti na radu, u kontekstu Odbora za europski socijalni dijalog za sektor unutarnje plovidbe.

Stavkom 17. točkom 4. predviđeno je da potpisnici ovog Sporazuma provode provjeru odredaba ovog Sporazuma dvije godine nakon isteka razdoblja prenošenja iz članka 4. ovog prijedloga.

4. PRORAČUNSKE IMPLIKACIJE

Ne postoje nikakve posljedice za proračun EU-a.

5. DODATNI PODACI

Države članice dužne su Komisiji dostaviti tekst nacionalnih odredbi kojima se prenosi Direktiva i korelacijsku tablicu između tih odredaba i ove Direktive.

Često ne postoji nikakvo posebno zakonodavstvo u državama članicama koje se izričito bavi kategorijama radnika na koje se odnosi ova Direktiva. Stoga se nacionalna zakonodavstva država članica u vezi s pitanjima obuhvaćenima prijedlogom često nalaze u brojnim različitim zakonodavnim tekstovima (zakoni o radu, zdravlju i sigurnosti, neiscrpe odredbe karakteristične za sektor) koji će zahtijevati sistemski pristup i tumačenje.

Prijedlog sadržava i nekoliko elemenata koji ranije nisu bili obuhvaćeni jer je članak 20. Direktive o radnom vremenu izuzet iz njegovih općih odredbi. Potrebne su nedvosmislene informacije o prenošenju tih novih odredbi i rješenja kako bi se osiguralo poštovanje minimalnih standarda utvrđenih prijedlogom. One Komisiji omogućuju da se osigura provedba zahtjeva Direktive, kojima je namjera zaštititi zdravlje i sigurnost radnika, kako bi se osigurala veća fleksibilnost za poduzeća i omogućilo pošteno tržišno natjecanje među poduzećima.

Predviđeno dodatno administrativno opterećenje u obliku dostavljanja dokumenata s objašnjenjima nije neproporcionalan (jednokratno je i nije potrebno uključiti mnogo organizacija). Dokumente s objašnjenjima mogu na učinkovitiji način sastaviti države članice.

S obzirom na navedeno, predloženo je da se države članice obvežu obavijestiti Komisiju o svojim mjerama prijenosa dostavom jednog ili više dokumenata u kojima se objašnjava odnos između sastavnica Direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prijenos.

Prijedlog

DIREKTIVE VIJEĆA

o provedbi Europskog sporazuma zaključenog između Europske udruge unutarnje plovidbe (EBU), Europske organizacije brodara (ESO) i Europskog saveza transportnih radnika (ETF) o utvrđivanju određenih vidova organizacije radnog vremena u unutarnjoj plovidbi

(Tekst značajan za EGP)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 155. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

- (1) Poslodavci i radnici, dalje u tekstu „socijalni partneri”, mogu u skladu s člankom 155. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) zajednički zatražiti da se sporazumi koje su zaključili na razini Unije provedu odlukom Vijeća na prijedlog Komisije.
- (2) Europska udruga unutarnje plovidbe (EBU), Europska organizacija brodara (ESO) i Europski savez transportnih radnika (ETF) obavijestili su Komisiju o svojoj želji da pokrenu pregovore u skladu s člankom 155. stavkom 1. UFEU-a radi zaključenja sporazuma na razini Unije.
- (3) EBU, ESO i ETF zaključili su 15. veljače 2012. Europski sporazum o utvrđivanju određenih vidova organizacije radnog vremena u unutarnjoj plovidbi (dalje u tekstu „Sporazum”).
- (4) Sporazum uključuje zajednički zahtjev Komisiji za provedbu Sporazuma Odlukom Vijeća na prijedlog Komisije, u skladu s člankom 155. stavkom 2. Ugovora.
- (5) Za potrebe članka 288. Ugovora, Direktiva je primjereni instrument za provedbu Sporazuma.
- (6) Komisija je izradila nacrt prijedloga za Direktivu, u skladu sa svojim priopćenjem od 20. svibnja 1998. o prilagođavanju i promicanju socijalnog dijaloga na razini Zajednice³⁵, uzimajući u obzir predstavnički status strana potpisnica i zakonitost svake odredbe Sporazuma.
- (7) Svi izrazi upotrijebljeni u Sporazumu, a koji u njemu nisu posebno definirani, država članica ima slobodu definirati u skladu s nacionalnim pravom i praksom, kao što je

³⁵ COM(1998) 322 završna verzija.

slučaj s drugim direktivama o socijalnoj politici koje upotrebljavaju slične izraze, pod uvjetom da se tim definicijama poštuje sadržaj Sporazuma.

- (8) Države članice mogu zadužiti socijalne partnere, na njihov zajednički zahtjev, za provedbu ove Direktive, pod uvjetom da države članice poduzmu sve potrebne mjere kako bi osigurale da u svakom trenutku mogu jamčiti rezultate koje određuje ova Direktiva.
- (9) Direktivom 2003/88/EZ Europskog parlamenta i Vijeća³⁶ utvrđuju se minimalni sigurnosni i zdravstveni zahtjevi za organizaciju radnog vremena, uključujući radno vrijeme radnika u unutarnjoj plovidbi.
- (10) Ovom Direktivom i Sporazumom određuju se posebni uvjeti za organizaciju radnog vremena mobilnih radnika u unutarnjoj plovidbi u smislu članka 14. Direktive 2003/88/EZ.
- (11) Odredbe ove Direktive trebaju se primjenjivati bez dovođenja u pitanje postojećih odredbi Unije koje su detaljnije ili kojima se osigurava viša razina zaštite mobilnih radnika u unutarnjoj plovidbi.
- (12) Ova Direktiva ne može se koristiti kao opravdanje smanjenja opće razine zaštite radnika u područjima koja su obuhvaćena Sporazumom.
- (13) Ovom Direktivom i Sporazumom određuju se minimalni standardi; države članice i socijalni partneri mogu zadržati ili donijeti povoljnije odredbe.
- (14) Komisija je izvijestila Europski parlament u skladu s člankom 155. stavkom 2. UFEU-a slanjem teksta svojeg prijedloga Direktive koji sadržava Sporazum.
- (15) Ovom se Direktivom poštuju temeljna prava i načela prepoznata u Povelji o temeljnim pravima Europske unije te posebno u njezinom članku 31.
- (16) S obzirom na to da države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri ostvariti ciljeve ove Uredbe u pretežno prekograničnom sektoru, već se taj cilj može bolje ostvariti na razini Unije, Unija može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je predviđeno u članku 5. stavku 3. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti određenim u članku 5. stavku 4. Ugovora o Europskoj uniji, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (17) Provedba Sporazuma pridonosi ostvarenju ciljeva iz članka 151. UFEU-a.
- (18) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s objašnjenjima,³⁷ države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o mjerama prenošenja priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava odnos između dijelova direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata prenošenja. U pogledu ove Direktive zakonodavac smatra prosljeđivanje takvih dokumenata opravdanim,

DONIJELO JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Ovom se Direktivom provodi, u smislu članka 155. stavka 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, Europski sporazum o utvrđivanju određenih vidova organizacije radnog vremena u unutarnjoj plovidbi, koji su 15. veljače 2012. zaključili Europska udruga unutarnje

³⁶ SL L 299, 18.11.2003., str. 9–19.

³⁷ SL C 369 od 17.12.2011., str. 14.

plovidbe (EBU), Europska organizacija brodara (ESO) i Europski savez transportnih radnika (ETF).

Članak 2.

1. Države članice mogu zadržati ili uvesti povoljnije odredbe od onih propisanih u ovoj Direktivi.
2. Provedba ove Direktive ni u kojem slučaju ne predstavlja dovoljan razlog kojim bi se opravdalo smanjenje opće razine zaštite na radu u područjima na koje se odnosi ova Direktiva. To ne dovodi u pitanje prava država članica i socijalnih partnera da, u svjetlu promijenjenih okolnosti, propisuju zakonodavne, regulativne ili ugovorne odredbe različite od onih koje su važile u vrijeme donošenja ove Direktive, pod uvjetom da uvijek budu u skladu s minimalnim zahtjevima iz ove Direktive.
3. Primjena i tumačenje ove Direktive ne dovode u pitanje nijednu odredbu, običaj ili praksu u Uniji ili državama članicama kojima se dotičnim radnicima osiguravaju povoljniji uvjeti.

Članak 3.

Države članice određuju kazne koje će se primjenjivati za povrede nacionalnih odredbi donesenih na temelju ove Direktive. Kazne moraju biti učinkovite, razmjerne i odvraćajuće.

Članak 4.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 31. prosinca 2016. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.
Kada države članice donose ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Države članice određuju načine tog upućivanja.
2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 5.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 6.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

*Za Vijeće
Predsjednik*