



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 7.7.2014
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής συμφωνίας που συνήφθη από την Ευρωπαϊκή Ένωση
Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union - EBU), την Ευρωπαϊκή Οργάνωση
Πλοιάρχων (European Skippers Organisation - ESO) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία
Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation - ETF)
σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των
μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1.1. Σκοπός

Με δική τους πρωτοβουλία, οι κοινωνικοί εταίροι στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε επίπεδο ΕΕ [Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union - EBU), Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation - ESO) και Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation - ETF)] διαπραγματεύθηκαν συμφωνία σχετικά με ορισμένες πτυχές της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (MEN) σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Θεωρούσαν ότι η οδηγία 2003/88/ΕΚ¹ (οδηγία για τον χρόνο εργασίας) δεν πληρούσε τις ανάγκες του τομέα.

Οι διαπραγματεύσεις έλαβαν χώρα κατά το διάστημα μεταξύ Ιανουαρίου 2008 και Νοεμβρίου 2011. Η ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με ορισμένες πτυχές της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας («συμφωνία») συνάφθηκε στις 15 Φεβρουαρίου 2012. Τα υπογράφοντα μέρη υπέβαλαν τη συμφωνία στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ζήτησαν την εφαρμογή της με απόφαση του Συμβουλίου κατόπιν πρότασης της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ.

1.2. Υφιστάμενες διατάξεις που σχετίζονται με την πρόταση

Ο χρόνος εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων στις MEN στην ΕΕ διέπεται από την οδηγία 2003/88/ΕΚ, η οποία καθορίζει κοινά ελάχιστα πρότυπα για την οργάνωση του χρόνου εργασίας όσον αφορά την ημερήσια και την εβδομαδιαία ανάπαυση, τα αριθμητικά όρια ως προς την εβδομαδιαία διάρκεια εργασίας, την ετήσια άδεια και τη νυχτερινή εργασία, προς το συμφέρον της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων κατά την εργασία.

Οι δραστηριότητες των μετακινούμενων εργαζομένων σε διάφορους τομείς μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, είχαν αρχικά αποκλειστεί από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας του 1993 για τον χρόνο εργασίας². Συμπεριλήφθηκαν στο πεδίο εφαρμογής της μέσω μιας τροποποιητικής οδηγίας το 2000, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η Αυγούστου 2003³. Σε εκείνο το στάδιο, ωστόσο, δεν κατέστη δυνατόν να επιτευχθεί συμφωνία σχετικά με την υπαγωγή όλων των εν λόγω εργαζομένων στο πεδίο εφαρμογής των γενικών κανόνων της οδηγίας σχετικά με την ελάχιστη ημερήσια και εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης ή τα όρια όσον αφορά την νυκτερινή εργασία, λόγω των ιδιαίτερων συνθηκών εργασίας και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των δραστηριοτήτων τους. Ως εκ τούτου, ορίστηκε⁴ ότι τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν το δικαίωμα αυτών των μετακινούμενων εργαζομένων για «επαρκή χρόνο ανάπαυσης»⁵, χωρίς να προσδιορίζεται ποσοτικά αυτός ο χρόνος.

¹ Οδηγία 2003/88/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Νοεμβρίου 2003, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας, ΕΕ L 299 της 18.11.2003, σ. 9–19.

² Άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας 93/104/ΕΚ σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας, ΕΕ L 307 της 13.12.1993, σ. 18 («οδηγία του 1993»).

³ Άρθρο 1 παράγραφος 1 της οδηγίας 2000/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 93/104/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας ώστε να καλυφθούν οι τομείς και οι δραστηριότητες που εξαιρούνται από την εν λόγω οδηγία, ΕΕ L 195 της 1.8.2000, σ. 41 («οδηγία του 2000»).

⁴ Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 3 έως 11 της οδηγίας του 2000, καθώς και το άρθρο 17α, όπως προστέθηκε από την οδηγία του 2000 (αντιστοιχεί στο άρθρο 20 της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας).

⁵ Όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 9 της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας.

Ωστόσο, το άρθρο 14 της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας⁶ επιτρέπει τον καθορισμό από άλλες ενωσιακές πράξεις ειδικότερων απαιτήσεων περί οργάνωσης του χρόνου εργασίας για ορισμένες επαγγελματικές ασχολίες ή δραστηριότητες. Η παρούσα πρόταση προβλέπει πλέον τέτοιες απαιτήσεις για μετακινούμενους εργαζομένους στις ΜΕΝ. Η συμφωνία που συνάφθηκε από τους κοινωνικούς εταίρους στον τομέα των ΜΕΝ λαμβάνει υπόψη την οδηγία για τον χρόνο εργασίας και προτείνει διάφορες ειδικές απαιτήσεις σύμφωνα με τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα, ιδίως σε σχέση με την περίοδο αναφοράς. Επιπλέον, προβλέπει ελάχιστο αριθμό ωρών ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης και μέγιστο αριθμό ωρών νυκτερινής εργασίας για την αντιμετώπιση των ειδικών συνθηκών εργασίας και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του τομέα. Η συμφωνία ισχύει τόσο για το ναυτικό προσωπικό (μέλη πληρώματος) όσο και για το επιβαίνον προσωπικό, καλύπτει εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές και περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για την εποχική εργασία σε επιβατηγά σκάφη. Δεν ισχύει για πρόσωπα που εκμεταλλεύονται σκάφη για λογαριασμό τους (πλοιοκτήτες-επιχειρηματίες).

1.3. Γενικό πλαίσιο

Στα 28 κράτη μέλη της ΕΕ, περίπου 42 200 άτομα εργάζονται απευθείας στις ΜΕΝ, από τα οποία 31 000 είναι μετακινούμενοι εργαζόμενοι (73 %)⁷. Περίπου 9 650 εταιρείες δραστηριοποιούνται στον τομέα των ΜΕΝ. Στο δυτικό τμήμα της Ευρώπης κυριαρχούν οι μικρές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν στην κατοχή τους/εκμεταλλεύονται ένα σκάφος. Στον Δούναβη, αντίθετα, οι κάτοχοι φορτηγίδων με ένα μόνο σκάφος στην ιδιοκτησία τους αποτελούν την εξαίρεση. Συνολικά, στην Ευρώπη υπάρχουν πάνω από 16 000 σκάφη (πλοία μεταφοράς ξηρών προϊόντων, δεξαμενόπλοια, ρυμουλκά και ωστικά ρυμουλκά). Πάνω από το 75 % των ΜΕΝ εντός της ΕΕ είναι διασυνοριακές μεταφορές⁸.

Σε ετήσια βάση, το δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας της ΕΕ αντιπροσωπεύει 140 δισ. τονοχιλιόμετρα εμπορευματικών μεταφορών. Το δίκτυο αποτελείται από περίπου 37 000 χλμ. εσωτερικών πλωτών οδών (ποταμοί, λίμνες και κανάλια) σε 20 κράτη μέλη. Οι ΜΕΝ αποτελούν έναν ήσυχο, ενεργειακά αποδοτικό τρόπο μεταφοράς εμπορευμάτων. Διαδραματίζουν καίριο ρόλο όσον αφορά την υλικοτεχνική υποστήριξη για τη διαβίβαση εμπορευμάτων από τους θαλάσσιους λιμένες της Ευρώπης προς τον τελικό τους προορισμό. Η ενεργειακή τους κατανάλωση ανά τονοχιλιόμετρο μεταφερόμενων εμπορευμάτων ισούται περίπου με το 17 % της κατανάλωσης των οδικών μεταφορών και με το 50 % αυτής των σιδηροδρομικών μεταφορών⁹.

Η έλλειψη ενωσιακών κανόνων που να θέτουν αριθμητικά όρια στις ώρες κατά τις οποίες εργάζονται οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι στις ΜΕΝ σε ημερήσια και εβδομαδιαία βάση, καθώς και τη νύχτα, άνοιξε το δρόμο για ένα ευρύ φάσμα εθνικών κανόνων το οποίο δημιουργούσε δυσκολίες για τις εταιρείες μεταφορών και δεν διασφάλιζε επαρκή προστασία των εργαζομένων σε όλες τις περιπτώσεις. Οι περισσότεροι μετακινούμενοι εργαζόμενοι στις ΜΕΝ έχουν ακανόνιστα ωράρια εργασίας σε σύγκριση με τους εργαζομένους στην ξηρά. Ζουν και εργάζονται επί του πλοίου και περνάνε συνήθως εκεί τις περιόδους ανάπαυσής τους. Λείπουν μακριά από τον τόπο κατοικίας τους για μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα. Τα σκάφη λειτουργούν συνήθως 14 ώρες την ημέρα, 5 ή 6 ημέρες την εβδομάδα, ενίοτε δε και συνεχώς επί 24 ώρες την ημέρα. Τις περιόδους υψηλού φόρτου εργασίας διαδέχονται περίοδοι

⁶ Το άρθρο 14 της οδηγίας 2003/88/ΕΚ αντιστοιχεί στο άρθρο 14 της οδηγίας του 1993· για θέματα ερμηνείας, βλ. *Bowden κατά Tufnalls Parcels Express*, υπόθεση C-133/00, απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2001.

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», Ecorys, 2013.

⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής *Για ποιοτική εσωτερική ναυσιπλοΐα — NAIADES II*, COM(2013) 623 final.

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

ανάπαυσης και χαμηλού φόρτου εργασίας. Ο μέσος χρόνος εργασίας στον τομέα των ΜΕΝ περιλαμβάνει συνήθως μεγάλα διαστήματα αδράνειας [π.χ. λόγω απρόβλεπτων χρόνων αναμονής σε υδατοφράκτες (κλεισιάδες) ή κατά την φόρτωση και την εκφόρτωση του σκάφους], ο οποίος μπορεί να προκύψει κατά το νυκτερινό ωράριο. Ορισμένες φορές τα δρομολόγια μπορεί να διαρκέσουν περισσότερο από το προβλεπόμενο λόγω εξωτερικών συνθηκών, όπως η παλίρροια σε παλιρροιακούς ποταμούς και οι καιρικές συνθήκες.

Αυτό ισχύει και για το ξενοδοχειακό προσωπικό το οποίο εργάζεται σε πλοία που πραγματοποιούν κρουαζιέρες σε ποτάμια. Ένα συνηθισμένο πλοίο που πραγματοποιεί κρουαζιέρες σε ποτάμια με 150 επιβάτες έχει πλήρωμα έξι έως οκτώ ατόμων και περίπου 30 εργαζομένους στον τομέα των ξενοδοχειακών υπηρεσιών¹⁰. Καθώς η περίοδος επιβατικών ταξιδιών διαρκεί περίπου οκτώ μήνες, το ξενοδοχειακό προσωπικό λείπει μακριά από τον τόπο κατοικίας του για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα.

Το έντυπο «Market Observation No 12 — Analysis of the economic situation — autumn 2010»¹¹, που εκδόθηκε για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, παρουσιάζει ως εξής την κατάσταση του ξενοδοχειακού προσωπικού:

«Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν συλλογικές μισθολογικές συμβάσεις για το ξενοδοχειακό προσωπικό πλοίων που πραγματοποιούν κρουαζιέρες σε ποτάμια, και ως εκ τούτου οι μισθοί αποτελούν αντικείμενο ατομικής διαπραγματεύσεως. Καθώς η περίοδος επιβατικών ταξιδιών διαρκεί περίπου οκτώ μήνες, το προσωπικό λείπει μακριά από τον τόπο κατοικίας του για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα, με αποτέλεσμα να ξοδεύει όλη σχεδόν την ετήσια άδεια του στο σπίτι του τον χειμώνα, μετά το τέλος της τουριστικής περιόδου. Οι εργαζόμενοι σε αυτόν τον τομέα έχουν συχνά να αντιμετωπίσουν ιδιαίτερα αυξημένα ωράρια, ενώ και η διαμονή για παρατεταμένα διαστήματα σε πολύ μικρές καμπίνες με έως και άλλα τρία άτομα δεν είναι εύκολη υπόθεση».

1.4. Συνοχή με άλλες πολιτικές και στόχους της Ένωσης

Η ΕΕ έχει δεσμευτεί ότι θα προσπαθήσει να εκπληρώσει τον στόχο της στροφής των μεταφορών σε λιγότερο ενεργοβόρους, καθαρότερους και ασφαλέστερους τρόπους μεταφοράς. Μαζί με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, οι μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στη βιωσιμότητα του συστήματος μεταφορών. Στην ενδιάμεση έκθεση προόδου για την υλοποίηση του ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού προγράμματος δράσης για την εσωτερική ναυσιπλοΐα (NAIADES)¹², η Επιτροπή τόνισε εκ νέου τη σημασία του κοινωνικού διαλόγου στον τομέα αυτόν και αναγνώρισε τις διαπραγματεύσεις των κοινωνικών εταίρων για τον χρόνο εργασίας ως μία από τις κύριες συνιστώσες του κεφαλαίου «Θέσεις εργασίας και δεξιότητες» του NAIADES¹³.

Τον Σεπτέμβριο του 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε τη δέσμη μέτρων NAIADES II, η οποία καλύπτει την περίοδο 2014-2020¹⁴. Η δέσμη μέτρων NAIADES II περιλαμβάνει μια ανακοίνωση η οποία καθορίζει ένα πρόγραμμα δράσης στους ακόλουθους τομείς: ποιοτική υποδομή· ποιότητα μέσω της καινοτομίας· ομαλή λειτουργία της αγοράς· περιβαλλοντική ποιότητα με χαμηλά επίπεδα εκπομπών· ένταξη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην

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 Στο ίδιο.

¹² Ανακοίνωση της Επιτροπής για την Προώθηση της Εσωτερικής ναυσιπλοΐας «NAIADES» - Ένα Ολοκληρωμένο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης για την Εσωτερική Ναυσιπλοΐα COM(2006)6 final.

¹³ SEC(2011) 453 final.

¹⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής Για ποιοτική εσωτερική ναυσιπλοΐα Naiades II, COM(2013) 623 final.

πολυτροπική αλυσίδα υλικοτεχνικής υποστήριξης· και ειδικευμένο εργατικό δυναμικό και ποιοτικές θέσεις εργασίας.

Επιπλέον, η βελτίωση της ποιότητας της εργασίας και των συνθηκών εργασίας και, ιδίως, η επανεξέταση της υφιστάμενης νομοθεσίας και η πρόβλεψη ενός πιο έξυπνου νομικού πλαισίου της ΕΕ για την απασχόληση και την υγεία και ασφάλεια στην εργασία συνιστούν βασικές δράσεις στο πλαίσιο της *«Ατζέντας για νέες δεξιότητες και θέσεις εργασίας: Ευρωπαϊκή συμβολή για την πλήρη απασχόληση»¹⁵*.

Η διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού και ίσων όρων στον τομέα των ΜΕΝ είναι σύμφωνη με τον στόχο της Λευκής Βίβλου του 2011 για τις μεταφορές¹⁶ για δημιουργία ενός πραγματικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω της εξάλειψης όλων των φραγμών μεταξύ των εθνικών συστημάτων. Αναπόσπαστο μέρος αυτής της στρατηγικής αποτελεί η σύγκλιση και εφαρμογή σε μεγαλύτερο βαθμό κοινωνικών και άλλων προτύπων.

Ειδικότερα, το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει τη Λευκή Βίβλο διευκρινίζει ότι:

«Οι κοινωνικοί εταίροι επεξεργάζονται συστάσεις για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων, ειδικές ρυθμίσεις για τον χρόνο εργασίας, περιγραφές θέσεων και απαιτήσεις επάνδρωσης σε επίπεδο ΕΕ, και τη θέσπιση ελάχιστων προτύπων για την κατάρτιση και την εκπαίδευση, καθώς και συστάσεις για την καταπολέμηση του κοινωνικού ντάμπινγκ και του αθέμιτου ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας».

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ ΕΓΓΡΑΦΟ

2.1. Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Το άρθρο 155 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ προβλέπει ότι οι κοινωνικοί εταίροι σε επίπεδο ΕΕ μπορούν, εφόσον το επιθυμούν, να συνάπτουν συμβατικές σχέσεις, συμπεριλαμβανομένων των συμφωνιών. Η ΣΛΕΕ δεν απαιτεί τη διαβούλευση των εταίρων με άλλα μέρη πριν από τη σύναψη αυτών των σχέσεων.

Καθώς η ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με ορισμένες πτυχές της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στις ΜΕΝ συνάφθηκε με πρωτοβουλία των ίδιων των κοινωνικών εταίρων, η Επιτροπή θα πρέπει να εκτιμήσει κατά πόσον συνιστάται η δράση της ΕΕ σε αυτόν τον τομέα.

Το προσωπικό της Επιτροπής συνέταξε ένα αναλυτικό έγγραφο το οποίο συνοδεύει την παρούσα πρόταση, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εκτίμηση επιπτώσεων¹⁷. Το έγγραφο αυτό παρέχει μια αναλογική ανάλυση η οποία αξιολογεί τις κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις της εφαρμογής της συμφωνίας. Στην εξωτερική μελέτη σχετικά με το κόστος και τα οφέλη της εφαρμογής της συμφωνίας¹⁸, οι σύμβουλοι προσδιόρισαν τις αρμόδιες αρχές και τους κοινωνικούς εταίρους σε κάθε κράτος μέλος και ζήτησαν πληροφορίες σχετικά με την εθνική νομοθεσία για τον χρόνο εργασίας στον τομέα των ΜΕΝ και τις πιθανές επιπτώσεις που αναμένουν από την εφαρμογή της συμφωνίας.

¹⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής Ατζέντα για νέες δεξιότητες και θέσεις εργασίας: Ευρωπαϊκή συμβολή για την πλήρη απασχόληση, COM(2010) 682 final.

¹⁶ Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, 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, Ecorys, 2013.

2.2. Αναλυτικό έγγραφο

Τα υπογράφοντα μέρη της συμφωνίας την υπέβαλαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ζήτησαν την εφαρμογή της με απόφαση του Συμβουλίου κατόπιν πρότασης της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ.

Σε περίπτωση που οι κοινωνικοί εταίροι ζητήσουν από κοινού την εφαρμογή της συμφωνίας τους με απόφαση του Συμβουλίου κατόπιν πρότασης της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ, η Επιτροπή μπορεί να δεχτεί ή να απορρίψει το αίτημα για νομοθετική εφαρμογή, αλλά δεν μπορεί να τροποποιήσει το κείμενο της συμφωνίας. Η Επιτροπή δεν μπορεί να ζητήσει από τους κοινωνικούς εταίρους σε επίπεδο ΕΕ να εφαρμόσουν την συμφωνία τους αυτόνομα, δεδομένου ότι αυτό αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα των κοινωνικών εταίρων σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ.

Επομένως, η Επιτροπή έχει μόνο δύο επιλογές:

1. Να μην προτείνει την εφαρμογή της συμφωνίας με απόφαση του Συμβουλίου σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ (γραμμή βάσης): η τρέχουσα νομοθεσία της ΕΕ, και συγκεκριμένα η οδηγία 2003/88/ΕΚ για τον χρόνο εργασίας και η οδηγία 94/33/ΕΚ για την προστασία των νέων κατά την εργασία, θα παραμείνουν σε ισχύ όσον αφορά τους μετακινούμενους εργαζομένους στις ΜΕΝ, αλλά δεν θα υπάρξει ειδική νομοθεσία για αυτόν τον τομέα σχετικά με τον χρόνο εργασίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η γραμμή βάσης χαρακτηρίζεται σε μεγάλο βαθμό από την εθνική νομοθεσία και τους κανονισμούς ασφαλείας που ισχύουν σε συμμόρφωση με διεθνείς συμφωνίες, όπως οι κανονισμοί για το ναυτικό προσωπικό του Ρήνου¹⁹ και παρόμοιες πράξεις²⁰. Ως εκ τούτου, η εθνική νομοθεσία διαφέρει και θα συνεχίσει να διαφέρει σε αυτόν τον τομέα, όπου η δραστηριότητα είναι κατά κύριο λόγο διασυνοριακή. Δεν προβλέπονται όρια σε επίπεδο ΕΕ τα οποία να εκφράζονται σε μονάδες χρόνου όσον αφορά την ελάχιστη ημερήσια και εβδομαδιαία ανάπαυση, τα διαλείμματα και τη μέγιστη διάρκεια της νυχτερινής εργασίας. Επιπλέον, το πεδίο εφαρμογής της εθνικής νομοθεσίας δεν είναι ίδιο ανάμεσα στα διάφορα κράτη μέλη. Σε ορισμένα κράτη μέλη, η νομοθεσία ισχύει μόνο για το ναυτικό προσωπικό και, σε ορισμένες περιπτώσεις, για τους αυτοαπασχολούμενους, αλλά όχι για το επιβαίνον προσωπικό. Σε άλλα κράτη μέλη, η νομοθεσία για το χρόνο εργασίας όσον αφορά αυτόν τον τομέα ισχύει τόσο για το ναυτικό όσο και για το επιβαίνον προσωπικό.

2. Να προτείνει την εφαρμογή της συμφωνίας με απόφαση του Συμβουλίου σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ: η οδηγία 2003/88/ΕΚ για τον χρόνο εργασίας και η οδηγία 94/33/ΕΚ για την προστασία των νέων κατά την εργασία θα συμπληρωθούν με μια οδηγία που θα προβλέπει συγκεκριμένους κανόνες για τη θέσπιση δεσμευτικών και κοινών ορισμών σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας στις ΜΕΝ.

Η συμφωνία αφορά τους ακόλουθους τομείς: όρια ως προς τον μέσο ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας *εκφραζόμενα σε μονάδες χρόνου*, περίοδος αναφοράς, ετήσια άδεια, ορισμός των εργάσιμων ημερών και των ημερών ανάπαυσης, ειδικές διατάξεις όσον αφορά την εποχική εργασία σε επιβατηγά πλοία, ελάχιστη ημερήσια και εβδομαδιαία ανάπαυση, διαλείμματα, μέγιστη διάρκεια νυχτερινής εργασίας, ειδικές διατάξεις σχετικά με τον χρόνο εργασίας για τους εργαζομένους ηλικίας κάτω των 18 ετών, έλεγχοι συμμόρφωσης («έλεγχοι»), καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, ιατρικές εξετάσεις και δικαίωμα μετάθεσης για όσους εργάζονται τη νύχτα, ασφάλεια και προστασία της υγείας και ρυθμός εργασίας.

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

²⁰ Οι συστάσεις της Επιτροπής για τον Δούναβη είναι πανομοιότυπες με τους κανονισμούς για το ναυτικό προσωπικό του Ρήνου.

Η συμφωνία παρέχει έναν δεσμευτικό και κοινό ορισμό σε μονάδες χρόνου όσον αφορά την απαιτούμενη ελάχιστη ημερήσια και εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης και τον μέγιστο αριθμό ωρών εργασίας ανά εβδομάδα και κατά τη διάρκεια της νύχτας.

Η συμφωνία θα ισχύει για τους μετακινούμενους εργαζομένους οι οποίοι ανήκουν στο ναυτικό και στο επιβαίνον προσωπικό. Σύμφωνα με τα όρια που προβλέπονται στη ΣΛΕΕ, οι κοινωνικοί εταίροι δεν συμφώνησαν σε διατάξεις για τον χρόνο εργασίας όσον αφορά τους αυτοαπασχολούμενους.

Η συμφωνία περιέχει έναν κανόνα σχετικά με την εφαρμογή των «ευνοϊκότερων διατάξεων» (παράγραφος 17 στοιχείο 1). Αυτό σημαίνει ότι εάν η εθνική νομοθεσία ή οι συλλογικές συμβάσεις περιέχουν περισσότερο προστατευτικές διατάξεις, η εφαρμογή της συμφωνίας δεν θα πρέπει να οδηγήσει σε καμία αλλαγή.

Η παρούσα πρόταση είναι σύμφωνη με τα συμπεράσματα του αναλυτικού εγγράφου όσον αφορά την κατάταξη των επιλογών πολιτικής.

Ο αντίκτυπος αυτής της πρωτοβουλίας για τις ΜΜΕ, κυρίως τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις, είναι περιορισμένος. Οι μικρές επιχειρήσεις αντιπροσωπεύουν μεγάλο ποσοστό του τομέα. Ο αριθμός των μικρών επιχειρήσεων είναι αναλογικά υψηλότερος στην περιοχή του Ρήνου σε σχέση με αυτήν του Δούναβη. Πρόκειται κυρίως για πλοιοκτήτες-επιχειρηματίες, οι οποίοι εκμεταλλεύονται πλοία για λογαριασμό τους. Η συμφωνία δεν ισχύει για τους πλοιοκτήτες-επιχειρηματίες.

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη συμφωνία, οι ΜΜΕ εκπροσωπήθηκαν επαρκώς από την ESO και οι εκπρόσωποί τους ήταν από τους πλέον ένθερμους υποστηρικτές της συμφωνίας, καθώς τη θεωρούν ευκαιρία για την επίτευξη εναρμόνισης με δυνητικά απλούστερους κανόνες όσον αφορά τον χρόνο εργασίας στον τομέα.

Οι ΜΜΕ που εμπίπτουν στο πεδίο της συμφωνίας επειδή απασχολούν μετακινούμενους εργαζομένους θα είναι ως επί το πλείστον ανάμεσα σε αυτούς που θα επηρεαστούν λιγότερο. Οι εταιρείες αυτές έχουν στην κατοχή τους πλοία που πλέουν στον Ρήνο και τον Δούναβη σύμφωνα με τα συστήματα εκμετάλλευσης A1 και A2²¹, τα οποία απαιτούν ήδη συγκεκριμένες περιόδους ανάπαυσης (βάσει των διατάξεων σχετικά με την ασφάλεια της ναυτιλίας).

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

3.1. Νομική βάση

Το άρθρο 155 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ προβλέπει ότι «Οι συμφωνίες που συνάπτονται σε επίπεδο της Ένωσης εφαρμόζονται, είτε σύμφωνα με τις διαδικασίες και πρακτικές των ενδιαφερομένων κοινωνικών εταίρων και κρατών μελών, είτε σε τομείς που εμπίπτουν στο άρθρο 153, όταν το ζητούν από κοινού τα υπογράφοντα μέρη, με απόφαση του Συμβουλίου που λαμβάνεται μετά από πρόταση της Επιτροπής. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τηρείται ενήμερο».

Η συμφωνία που συνάφθηκε από τις EBU, ESO και ETF αφορά ορισμένες πτυχές της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Αναφέρεται στις συνθήκες εργασίας και περιέχει διατάξεις σχετικά με την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων, ένας τομέας που καλύπτεται από το άρθρο 153 παράγραφος 1 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ. Πρόκειται για έναν από τους τομείς όπου το Συμβούλιο μπορεί να

²¹ Σύμφωνα με τους κανονισμούς για τον Ρήνο, η λειτουργία ενός πλοίου σύμφωνα με το πρόγραμμα A1 σημαίνει ότι το πλοίο λειτουργεί συνεχόμενα το πολύ για 14 ώρες/ημέρα· το πρόγραμμα A2 σημαίνει ότι το πλοίο λειτουργεί συνεχόμενα το πολύ για 18 ώρες/ημέρα).

αποφανθεί με ειδική πλειοψηφία. Συνεπώς, το άρθρο 155 παράγραφος 2 αποτελεί την ενδεδειγμένη νομική βάση για την πρόταση της Επιτροπής.

Στην ανακοίνωσή της *Προσαρμογή και ανάπτυξη του κοινωνικού διαλόγου σε κοινοτικό επίπεδο*²², η Επιτροπή τόνισε ότι «προτού υποβληθεί μια νομοθετική πρόταση για την εφαρμογή μιας συμφωνίας στο Συμβούλιο, η Επιτροπή προβαίνει σε αξιολόγηση που συμπεριλαμβάνει την εξέταση του αντιπροσωπευτικού καθεστώτος των συμβαλλόμενων μερών, της εντολής τους και του νομικού χαρακτήρα κάθε ρήτρας της συλλογικής συμφωνίας σε σχέση με την κοινοτική νομοθεσία και τις διατάξεις που αφορούν τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις».

Η αξιολόγηση αυτή παρουσιάζεται παρακάτω.

3.2 Ανάλυση της συμφωνίας

3.2.1 Η αντιπροσωπευτικότητα των συμβαλλόμενων μερών και η εντολή τους

Η νομιμότητα της διαβούλευσης με τους κοινωνικούς εταίρους και του δικαιώματος που τους δίνεται να διαπραγματεύονται συμφωνίες οι οποίες ενδέχεται να εφαρμοστούν με απόφαση του Συμβουλίου βασίζεται στην αντιπροσωπευτικότητά τους.

Τα υπογράφοντα μέρη της συμφωνίας είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union - EBU), η Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation - ESO) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation - ETF). Οι τρεις αυτοί οργανισμοί είναι τα μέλη της επιτροπής κλαδικού διαλόγου για τις μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας που δημιουργήθηκε σύμφωνα με την απόφαση της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998²³, για τη σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η Επιτροπή αξιολογεί τακτικά την αντιπροσωπευτικότητα των κοινωνικών εταίρων που συμμετέχουν στον ευρωπαϊκό κοινωνικό διάλογο με τη βοήθεια εξωτερικών μελετών. Η τελευταία μελέτη αντιπροσωπευτικότητας για τις ΜΕΝ διενεργήθηκε από το Ευρωπαϊκό Ίδρυμα για τη Βελτίωση των Συνθηκών Διαβίωσης και Εργασίας (Eurofound), ένα τριμερές όργανο, και δημοσιεύτηκε το 2010²⁴.

Οι πληροφορίες που παρείχαν τα υπογράφοντα μέρη επιβεβαιώνουν ότι οι εν λόγω οργανισμοί ανήκουν σε έναν συγκεκριμένο τομέα και ότι είναι οργανωμένες σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Επιπλέον, αποτελούνται από οργανώσεις που αποτελούν οι ίδιες αναπόσπαστο και αναγνωρισμένο μέρος των δομών των κοινωνικών εταίρων στα κράτη μέλη και με την ικανότητα να διαπραγματεύονται συμφωνίες, και οι οποίες αντιπροσωπεύουν περισσότερα κράτη μέλη. Τέλος, διαθέτουν τις κατάλληλες δομές ώστε να μπορούν να συμμετάσχουν αποτελεσματικά στις εργασίες της επιτροπής κλαδικού διαλόγου.

Η συμφωνία που σύναψαν οι οργανώσεις αυτές αφορά ορισμένες πτυχές της οργάνωσης του χρόνου εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων στις μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Τα υπογράφοντα μέρη έχουν διαβιβάσει πληροφορίες σχετικά με το αντιπροσωπευτικό καθεστώς τους, από τις οποίες προκύπτει ότι είναι αρκούντως αντιπροσωπευτικά των

²² Ανακοίνωση της Επιτροπής για την προσαρμογή και ανάπτυξη του κοινωνικού διαλόγου σε κοινοτικό επίπεδο, COM(1998) 322 final.

²³ Απόφαση 98/500/ΕΚ της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο (ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27).

²⁴ European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (2010), Representativeness of the European social partner organisations: Inland waterway transport (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

μετακινούμενων εργαζομένων στις ΜΕΝ και των εργοδοτών τους, τόσο στις εμπορευματικές όσο και στις επιβατικές μεταφορές.

Από την πλευρά των εργοδοτών, η EBU²⁵ αντιπροσωπεύει εθνικές οργανώσεις του κλάδου της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές) σε οκτώ κράτη μέλη της ΕΕ²⁶, ενώ η ESO²⁷ αντιπροσωπεύει ιδιώτες επιχειρηματίες του ίδιου κλάδου (αυτοαπασχολούμενοι πλοίαρχοι) σε πέντε κράτη μέλη²⁸. Από κοινού, οι δύο αυτές οργανώσεις έχουν συνδεδεμένους φορείς σε εννέα κράτη μέλη. Η μελέτη αντιπροσωπευτικότητας επιβεβαίωσε «τη σημασία που έχουν η EBU και η ESO ως οι κατεξοχήν ευρωπαϊκές φωνές των επιχειρήσεων του τομέα, έστω και αν οι δύο αυτές ενώσεις καλύπτουν μόνο ένα μέρος των κρατών μελών της ΕΕ μέσω συνδεδεμένων φορέων από αυτές τις χώρες».

Από την πλευρά των συνδικαλιστικών οργανώσεων, η συμφωνία υπογράφηκε από την ETF²⁹, το τμήμα μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας της οποίας συγκεντρώνει στελέχη και εκπροσώπους εθνικών συνδικαλιστικών οργανώσεων του τομέα των μεταφορών, οι οποίες προασπίζονται τα συμφέροντα των εργαζομένων στον τομέα (εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές, ιδίως ξενοδοχεία και κρουαζιερόπλοια). Η ETF αντιπροσωπεύει οργανώσεις εργαζομένων στις ΜΕΝ σε 17 κράτη μέλη³⁰. οι περισσότερες από αυτές τις οργανώσεις συμμετέχουν σε συλλογικές διαπραγματεύσεις σε εθνικό επίπεδο.

Δεδομένου ότι οι EBU, ESO και ETF δεν διαθέτουν συνδεδεμένους φορείς σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, για να εξασφαλιστεί η διαφάνεια της διαπραγματευτικής διαδικασίας απέστειλαν κοινή επιστολή προς τα υπουργεία μεταφορών και εργασίας όλων των κρατών μελών τον Νοέμβριο του 2009, με την οποία τα ενημέρωναν για το βασικό περιεχόμενο των διαπραγματεύσεων και τους ζητούσαν να διαβιβάσουν τις πληροφορίες αυτές στις σχετικές εθνικές οργανώσεις κοινωνικών εταίρων. Κατά τα φαινόμενα, δεν υπήρξε καμία επίσημη απάντηση στην εν λόγω επιστολή.

Η μελέτη αντιπροσωπευτικότητας που πραγματοποιήθηκε από το Eurofound δεν μπόρεσε να προσδιορίσει άλλες κλαδικές οργανώσεις κοινωνικών εταίρων οι οποίες είναι οργανωμένες σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι EBU, ESO και ETF αποτελούν τις μοναδικές οργανώσεις σε επίπεδο ΕΕ οι οποίες είναι αντιπροσωπευτικές και για τις δύο πλευρές του κλάδου των ΜΕΝ.

Σε επιστολή τους προς την Επιτροπή στις 16 Μαρτίου 2012, τα υπογράφοντα μέρη της συμφωνίας επιβεβαίωσαν ότι είχαν λάβει εντολή από τους συνδεδεμένους εθνικούς φορείς τους για τη διαπραγμάτευση και σύναψη της συμφωνίας.

Εν κατακλείδι, τα υπογράφοντα μέρη της συμφωνίας είναι επαρκώς αντιπροσωπευτικά σε σχέση με τις ΜΕΝ γενικά και με τους εργαζομένους και εργοδότες που καλύπτονται δυνητικά από τις διατάξεις της συμφωνίας, και δεν διαθέτουν εντολή από τα εθνικά μέλη τους για τη διαπραγμάτευση και σύναψη της συμφωνίας.

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

²⁶ Βέλγιο, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Γαλλία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Αυστρία και Ρουμανία.

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

²⁸ Βέλγιο, Γερμανία, Γαλλία, Κάτω Χώρες και Πολωνία.

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

³⁰ Βέλγιο, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Δανία, Γερμανία, Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία, Λετονία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Αυστρία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Φινλανδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

3.2.2 Νομιμότητα των ρητρών της συμφωνίας

Η Επιτροπή εξέτασε προσεκτικά κάθε μία από τις ρήτρες της συμφωνίας και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν περιλαμβάνουν διατάξεις αντίθετες με το δίκαιο της ΕΕ.

Οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στα κράτη μέλη δεν απορρέουν άμεσα από τη συμφωνία μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, αλλά προκύπτουν από την υλοποίησή της μέσω απόφασης του Συμβουλίου.

Το περιεχόμενο της συμφωνίας παραμένει εντός των τομέων που παρατίθενται στο άρθρο 153 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ.

Η παράγραφος 17 της συμφωνίας περιλαμβάνει μια ρήτρα μη υποβάθμισης των προτύπων, η οποία διασφαλίζει το απαιτούμενο επίπεδο προστασίας των εργαζομένων. Επιπλέον, στην πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου περιλαμβάνονται οι αναγκαίες διασφαλίσεις του κεκτημένου (ευνοϊκότερες διατάξεις και μη υποβάθμιση των προτύπων —βλ. άρθρο 2).

3.3 Επικουρικότητα και αναλογικότητα

Η αρχή της επικουρικότητας ισχύει στον βαθμό που η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ.

Η πρόταση προβλέπει «ειδικότερες διατάξεις» κατά την έννοια του άρθρου 14 της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας. Το άρθρο 14 αναφέρεται στις «κοινοτικές πράξεις» ως αναγκαία προϋπόθεση για τη θέσπιση αυτών των διατάξεων. Επομένως, ο στόχος της πρότασης μπορεί να επιτευχθεί μόνο σε επίπεδο ΕΕ.

Η ανάγκη για δράση της ΕΕ δικαιολογείται επίσης από το γεγονός ότι οι μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας αποτελούν σε μεγάλο βαθμό μια μορφή διεθνών μεταφορών και συνίστανται κυρίως σε διασυνοριακές δραστηριότητες στο ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών μέσω πλωτών οδών. Για να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός που θα προκαλούσαν οι μεγάλες διαφορές μεταξύ των κανόνων για τον χρόνο εργασίας στα διάφορα κράτη μέλη, είναι αναγκαία η θέσπιση ελάχιστων προτύπων σε επίπεδο ΕΕ, όσον αφορά τον χρόνο εργασίας σε αυτόν τον τομέα.

Αντανακλώντας αυτή την ανάγκη, οι κοινωνικοί εταίροι, σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ, σύναψαν συμφωνία σε επίπεδο ΕΕ και ζήτησαν την εφαρμογή της συμφωνίας αυτής με απόφαση του Συμβουλίου μετά από πρόταση της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ. Ειδικές απαιτήσεις αυτού του είδους έχουν ήδη θεσπιστεί με οδηγίες για τους μετακινούμενους εργαζομένους στην πολιτική αεροπορία³¹ και στις διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες³², καθώς και στους ναυτικούς³³, βάσει

³¹ Οδηγία 2000/79/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, για την εκτέλεση της ευρωπαϊκής συμφωνίας για την οργάνωση του χρόνου εργασίας του ιπτάμενου προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας που συνήφθη από την Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΕΑ), την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF), την Ευρωπαϊκή Ένωση Προσωπικού Θαλάμων Διακυβέρνησης Αεροσκαφών (ΕCΑ), την Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης (ΕΡΑ) και τη Διεθνή Ένωση για τις Ναυλωμένες Πτήσεις (ΙΑCΑ) (κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) — ΕΕ L 302 της 1.12.2000, σ. 57-60.

³² Οδηγία 2005/47/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 2005, για τη συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων (CER) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στον τομέα των Μεταφορών (ETF) για θέματα των συνθηκών εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων που παρέχουν διασυνοριακές διαλειτουργικές υπηρεσίες στον τομέα των σιδηροδρόμων — ΕΕ L 195 της 27.7.2005, σ. 15-17.

³³ Οδηγία 1999/63/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Ιουνίου 1999, σχετικά με τη συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που σύναψαν η ένωση εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) και η ομοσπονδία των ενώσεων εργαζομένων στις μεταφορές, στην Ευρωπαϊκή

ευρωπαϊκών συμφωνιών που συνήφθησαν από τους κοινωνικούς εταίρους για τους σχετικούς τομείς.

Συνεπώς, η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

Η πρόταση οδηγίας ανταποκρίνεται στην απαίτηση της αναλογικότητας, καθώς καθορίζει απλώς τους στόχους που πρέπει να επιτευχθούν και θεσπίζει ελάχιστα πρότυπα.

Κατά συνέπεια, αφήνει περιθώρια για ευελιξία σε ό,τι αφορά την επιλογή συγκεκριμένων μέτρων εφαρμογής.

3.4 Επιλογή νομοθετικών πράξεων

Η νομοθετική πράξη που επιλέχθηκε είναι η οδηγία. Ο όρος «απόφαση» στο άρθρο 155 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ χρησιμοποιείται με τη γενική του έννοια, ώστε να επιτρέπει την επιλογή νομοθετικής πράξης σύμφωνα με το άρθρο 288 ΣΛΕΕ. Εναπόκειται στην Επιτροπή να προτείνει την πλέον κατάλληλη από τις τρεις δεσμευτικές πράξεις που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο (κανονισμό, οδηγία ή απόφαση).

Το άρθρο 296 ΣΛΕΕ προβλέπει ότι *«όταν δεν προβλέπεται στις Συνθήκες ο τύπος της προς έκδοση πράξης, τα θεσμικά όργανα επιλέγουν τον τύπο της πράξης αυτής κατά περίπτωση, τηρώντας τις εφαρμοστέες διαδικασίες και την αρχή της αναλογικότητας»*.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, δεδομένης της φύσης και του περιεχομένου της συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων, είναι σαφές ότι θα εφαρμοστεί καλύτερα μέσω διατάξεων που θα μεταφερθούν από τα κράτη μέλη και/ή τους κοινωνικούς εταίρους στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, η καταλληλότερη νομοθετική πράξη είναι μια οδηγία του Συμβουλίου.

Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι η συμφωνία δεν θα πρέπει να ενσωματωθεί, αλλά να επισυναφθεί στην πρόταση.

3.5 Ενημέρωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ, σε περίπτωση εφαρμογής μιας ευρωπαϊκής συμφωνίας με απόφαση του Συμβουλίου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρέπει να τηρείται ενήμερο.

Η Επιτροπή διαβίβασε την πρότασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ώστε να μπορέσει, εφόσον το επιθυμεί, να γνωστοποιήσει τη γνώμη του στην Επιτροπή και το Συμβούλιο.

3.6 Περιεχόμενο της πρότασης

Η δομή της πρότασης έχει ως εξής:

Άρθρο 1

Ο στόχος του άρθρου αυτού είναι περιορισμένος και έγκειται στο να καταστήσει υποχρεωτική τη συμφωνία μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, πράγμα το οποίο είναι και σκοπός μιας απόφασης του Συμβουλίου σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ.

Άρθρο 2

Σύμφωνα με το άρθρο 2, οι διατάξεις της οδηγίας δεν προβλέπουν παρά τις ελάχιστες απαιτήσεις, αφήνοντας στα κράτη μέλη τη δυνατότητα λήψης ευνοϊκότερων μέτρων για τους εργαζομένους στον σχετικό τομέα. Στόχος του είναι να εγγραφεί ρητά το ήδη υπάρχον

Ένωση (FST) — Παράρτημα: Ευρωπαϊκή συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών — ΕΕ L 167 της 2.7.1999, σ. 33.

επίπεδο προστασίας των εργαζομένων και να διασφαλίσει ότι θα ισχύουν μόνο τα ευνοϊκότερα πρότυπα για την προστασία των εργαζομένων.

Άρθρα 3 έως 6

Τα άρθρα 3 έως 6 περιλαμβάνουν τις συνήθεις διατάξεις περί μεταφοράς της πρότασης στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών μελών, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης να προβλέπονται αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές ποινές. Ειδικότερα, το άρθρο 5 αναφέρεται στην ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας.

3.7 Αναλυτική εξήγηση των διατάξεων του παραρτήματος της πρότασης

Παράγραφος 1 (Πεδίο εφαρμογής)

Η εν λόγω ρήτρα καθιστά σαφές ότι η συμφωνία ισχύει για μετακινούμενους εργαζομένους οι οποίοι εργάζονται ως μέλη του πληρώματος και επιβαίνουν προσωπικό σε σκάφος το οποίο λειτουργεί στον τομέα των εμπορικών μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η παράγραφος 1 στοιχείο 2 ορίζει ότι οι πλοιοκτήτες-επιχειρηματίες δεν καλύπτονται από τη συμφωνία, ακόμη και αν θεωρούνται εργαζόμενοι στη δική τους επιχείρηση για λόγους κοινωνικής ασφάλισης.

Η παράγραφος 1 στοιχείο 3 ορίζει τη σχέση μεταξύ αυτής της συμφωνίας και των εθνικών και διεθνών διατάξεων σχετικά με τον χρόνο ανάπαυσης για τους σκοπούς της ασφάλειας της ναυτιλίας. Εάν υπάρχουν διαφορές μεταξύ αυτών των διατάξεων, εφαρμόζονται οι διατάξεις που είναι πιο ευνοϊκές για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων.

Η παράγραφος 1 στοιχείο 4 ορίζει ότι οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι που εργάζονται σε σκάφος εντός της επικράτειας κράτους μέλους της ΕΕ εκτός του τομέα των εμπορικών μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των οποίων οι συνθήκες εργασίας διέπονται από συλλογική σύμβαση εργασίας μπορούν να καλύπτονται από την παρούσα συμφωνία υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

Παράγραφος 2 (Ορισμοί)

Η συμφωνία χρησιμοποιεί διάφορους όρους: σκάφος, επιβατηγό πλοίο, χρόνος εργασίας, χρόνος ανάπαυσης, ημέρα ανάπαυσης, επιχειρηματίας μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, φύλλο υπηρεσίας, νυχτερινό ωράριο, εργαζόμενος τη νύχτα, εργαζόμενος σε βάρδιες, επιβαίνουν προσωπικό, μετακινούμενος εργαζόμενος και εποχή. Στην παράγραφο 2 καθορίζεται η σημασία των όρων αυτών για το σκοπό της εν λόγω συμφωνίας.

Παράγραφος 3 (Ωράριο εργασίας και περίοδος αναφοράς)

Η παράγραφος 3 στοιχείο 1 θεσπίζει ως πρότυπο ημερήσιο ωράριο εργασίας τις οκτώ ώρες. Η παράγραφος 3 στοιχείο 2 προβλέπει ως μέση εβδομαδιαία διάρκεια εργασίας τις 48 ώρες, σύμφωνα με το άρθρο 6 της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας.

Η παράγραφος 3 στοιχείο 2 ορίζει ότι η μέγιστη περίοδος αναφοράς είναι 12 μήνες. Η περίοδος αναφοράς είναι η περίοδος με βάση την οποία υπολογίζεται ο μέσος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας.

Η παράγραφος 3 στοιχείο 3 ορίζει κατά συνέπεια ότι ο μέγιστος χρόνος εργασίας είναι 2 304 ώρες. Η ετήσια άδεια και η άδεια ασθένειας εξαιρούνται από αυτόν τον υπολογισμό. Εάν η διάρκεια της σχέσης εργασίας είναι μικρότερη από την περίοδο αναφοράς, ο ανώτατος επιτρεπόμενος χρόνος εργασίας υπολογίζεται κατ' αναλογία.

Παράγραφος 4 (Ημερήσιο και εβδομαδιαίο ωράριο εργασίας)

Η παράγραφος 4 στοιχείο 1 καθορίζει ένα μέγιστο ωράριο εργασίας σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 24 ωρών και το μέγιστο ωράριο εργασίας σε οποιαδήποτε περίοδο επτά ημερών.

Η παράγραφος 4 στοιχείο 2 θεσπίζει το όριο των 72 ωρών ως μέσο εβδομαδιαίο ωράριο εργασίας εντός μιας περιόδου τεσσάρων μηνών στην περίπτωση ενός συγκεκριμένου προγράμματος εργασίας. Η διάταξη αυτή λαμβάνει υπόψη τα υφιστάμενα προγράμματα εργασίας στον τομέα και τα μεγάλα διαστήματα αδράνειας μέσα στο σκάφος.

Παράγραφος 5 (Ημέρες εργασίας και ανάπαυσης)

Οι ρυθμοί εργασίας στον τομέα των ΜΕΝ ποικίλλουν. Σε πολλές περιπτώσεις οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι εργάζονται για συνεχόμενες ημέρες στο σκάφος, ώστε να περάσουν μια περίοδο ανάπαυσης στον τόπο κατοικίας. Η παράγραφος 5 στοιχείο 1 καθορίζει το ανώτατο όριο: επιτρέπεται η απασχόληση επί 31 διαδοχικές ημέρες κατ' ανώτατο όριο

Η παράγραφος 5 στοιχείο 2 προβλέπει ρυθμίσεις για τον ρυθμό εργασίας 1:1, όπου ο εργαζόμενος έχει τον ίδιο αριθμό ημερών ανάπαυσης και εργασίας. Σε αυτόν τον ρυθμό, μετά τη λήξη διαδοχικών ημερών εργασίας χορηγείται ο ίδιος αριθμός διαδοχικών ημερών ανάπαυσης. Μπορούν να γίνουν εξαιρέσεις από αυτόν τον κανόνα, υπό τους όρους που προβλέπονται στη συμφωνία.

Η παράγραφος 5 στοιχείο 3 καθορίζει μια μέθοδο για τον υπολογισμό του ελάχιστου αριθμού διαδοχικών ημερών ανάπαυσης εάν ο ρυθμός εργασίας συνεπάγεται περισσότερες ημέρες εργασίας από ημέρες ανάπαυσης. Αυτές οι ημέρες ανάπαυσης πρέπει να χορηγούνται αμέσως μετά τη λήξη των διαδοχικών ημερών εργασίας.

Παράγραφος 6 (Εποχική εργασία σε επιβατηγά πλοία)

Για να αναγνωριστεί ο ειδικός χαρακτήρας της εποχικής εργασίας στα επιβατηγά πλοία, η παράγραφος 6 θεσπίζει ανώτατα όρια για το χρόνο εργασίας: 12 ώρες σε κάθε χρονική περίοδο 24 ωρών και 72 ώρες σε κάθε περίοδο επτά ημερών, τα οποία μπορούν να εφαρμόζονται για όλους τους μετακινούμενους εργαζομένους σε επιβατηγά πλοία.

Η παράγραφος 6 στοιχείο 2 απαιτεί τη χορήγηση στους εργαζομένους 0,2 ημερών ανάπαυσης ανά εργάσιμη ημέρα. Για κάθε χρονική περίοδο 31 ημερών πρέπει να χορηγούνται τουλάχιστον δύο ημέρες ανάπαυσης.

Η παράγραφος 6 στοιχείο 3 ορίζει ότι πρέπει να χορηγούνται ημέρες ανάπαυσης και ότι πρέπει να τηρείται το μέσο εβδομαδιαίο ωράριο εργασίας των 48 ωρών, βάσει συλλογικών συμβάσεων ή, αν δεν υπάρχουν τέτοιου είδους συμβάσεις, βάσει διατάξεων εθνικού δικαίου.

Παράγραφος 7 (Περίοδοι ανάπαυσης)

Με σκοπό την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων, η παράγραφος αυτή καθορίζει περιόδους ανάπαυσης εκφραζόμενες σε μονάδες χρόνου: 10 ώρες σε κάθε χρονική περίοδο 24 ωρών και 84 ώρες σε κάθε περίοδο επτά ημερών.

Παράγραφος 8 (Διαλείμματα)

Η παράγραφος 8 παρέχει σε κάθε εργαζόμενο του οποίου η καθημερινή εργασία υπερβαίνει τις 6 ώρες το δικαίωμα για διάλειμμα. Η διάρκεια και οι προϋποθέσεις για την χορήγηση των διαλειμμάτων καθορίζονται μέσω συλλογικών συμβάσεων ή, αν δεν υπάρχουν τέτοιου είδους συμβάσεις, βάσει διατάξεων εθνικού δικαίου.

Παράγραφος 9 (Μέγιστος χρόνος εργασίας κατά τη διάρκεια της νύχτας)

Με βάση τη νυχτερινή περίοδο επτά ωρών, η παράγραφος αυτή περιορίζει τον χρόνο εργασίας κατά τη διάρκεια της νύχτας σε 42 ώρες ανά περίοδο επτά ημερών.

Παράγραφος 10 (Ετήσια άδεια)

Η παράγραφος 10 προβλέπει ελάχιστη περίοδο ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών διάρκειας τουλάχιστον τεσσάρων εβδομάδων, η οποία μπορεί να αντικαθίσταται από χρηματική αποζημίωση μόνον σε περίπτωση τερματισμού της εργασιακής σχέσης. Η παράγραφος αυτή αντιστοιχεί στο άρθρο 7 της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας, το οποίο ισχύει ήδη για τους μετακινούμενους εργαζομένους.

Παράγραφος 11 (Προστασία ανηλίκων)

Για μετακινούμενους εργαζομένους στις ΜΕΝ ηλικίας κάτω των 18 ετών ισχύουν οι διατάξεις της οδηγίας 94/33/ΕΚ σχετικά με την προστασία των νέων κατά την εργασία³⁴.

Η παράγραφος 11 στοιχείο 2 δίνει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να επιτρέπουν τη νυχτερινή εργασία νέων κατά την περίοδο στην οποία απαγορεύεται σύμφωνα με την οδηγία 94/33/ΕΚ, εφόσον είναι ηλικίας άνω των 16 ετών και δεν υπόκεινται πλέον στην υποχρεωτική πλήρη σχολική φοίτηση σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία. Η νυχτερινή εργασία πρέπει να είναι αναγκαία για την κατάρτισή τους και επιτρέπεται μόνο με την προϋπόθεση ότι χορηγούνται αντισταθμιστικά οι δέουσες περίοδοι ανάπαυσης και δεν αμφισβητούνται οι στόχοι του άρθρου 1 της οδηγίας 94/33/ΕΚ.

Παράγραφος 12 (Ελεγχοί)

Η παράγραφος 12 στοιχείο 1 ορίζει ότι πρέπει να πραγματοποιούνται καταγραφές του καθημερινού και εβδομαδιαίου ωραρίου εργασίας κάθε εργαζομένου, ώστε να ελέγχεται η συμμόρφωση με τις διατάξεις σχετικά με τον χρόνο εργασίας που περιέχονται στην παρούσα συμφωνία (παράγραφοι 3-7, 9-11 και 13).

Η παράγραφος 12 στοιχείο 2 απαιτεί τη φύλαξη των καταγραφών του χρόνου εργασίας στο πλοίο τουλάχιστον μέχρι τη λήξη της περιόδου αναφοράς.

Η παράγραφος 12 στοιχείο 3 ορίζει ότι οι καταγραφές αυτές πρέπει να ελέγχονται και επιβεβαιώνονται ανά τακτά διαστήματα τόσο από τον εργοδότη όσο και από τον εργαζόμενο.

³⁴ Οδηγία 94/33/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1994, για την προστασία των νέων κατά την εργασία, ΕΕ L 216 της 20.8.1994.

Η παράγραφος 12 στοιχείο 4 καθορίζει τα ελάχιστα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει μια τέτοια καταγραφή.

Η παράγραφος 12 στοιχείο 5 ορίζει ότι οι εργαζόμενοι πρέπει να λαμβάνουν αντίγραφο με τις επιβεβαιωμένες σημειώσεις που τους αφορούν και πρέπει να φέρουν μαζί τους αυτό το αντίγραφο επί έναν χρόνο.

Παράγραφος 13 (Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης)

Η παράγραφος 13 στοιχείο 1 ορίζει ότι σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, ο κυβερνήτης του σκάφους ή ο αναπληρωτής του μπορεί να απαιτήσει από τον εργαζόμενο να εργαστεί τις επιπλέον ώρες που είναι αναγκαίες για την ασφάλεια των επιβατών και του φορτίου ή του ίδιου του σκάφους ή για την παροχή βοήθειας σε πρόσωπα ή σκάφη που βρίσκονται σε έκτακτη ανάγκη.

Η παράγραφος 13 στοιχείο 2 ορίζει ότι, σε μια τέτοια κατάσταση, ο κυβερνήτης του σκάφους ή ο αναπληρωτής του μπορεί να απαιτήσει από τον εργαζόμενο να εργαστεί επιπλέον ώρες μέχρι να αποκατασταθεί η ομαλή κατάσταση.

Η παράγραφος 13 στοιχείο 3 επιβάλλει στον κυβερνήτη ή τον αναπληρωτή του την υποχρέωση να χορηγήσουν αντισταθμιστικά επαρκή περίοδο ανάπαυσης σε όλους τους εργαζομένους που εκτέλεσαν εργασία στη διάρκεια περιόδου ανάπαυσης, μόλις καταστεί δυνατό μετά την αποκατάσταση της ομαλής κατάστασης.

Παράγραφος 14 (Ιατρική εξέταση)

Η παράγραφος 14 στοιχείο 1 θεσπίζει το δικαίωμα όλων των εργαζομένων σε δωρεάν ιατρική εξέταση ετησίως. Κατά την ιατρική εξέταση πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα συμπτώματα ή στις συνθήκες που θα μπορούσαν να οφείλονται στην εργασία στο πλοίο με βάση τους ελάχιστους χρόνους ανάπαυσης και/ή με ελάχιστες ημέρες ανάπαυσης, σύμφωνα με τις παραγράφους 5 και 6 της συμφωνίας.

Η παράγραφος 14 στοιχείο 2 προβλέπει το δικαίωμα των εργαζομένων τη νύχτα να μετατίθενται σε θέση ημερήσιας εργασίας, σε περίπτωση που αντιμετωπίζουν προβλήματα υγείας τα οποία συνδέονται με τη νυχτερινή εργασία.

Η παράγραφος 14 στοιχεία 3 και 4 ορίζουν ότι η δωρεάν ιατρική εξέταση πρέπει να υπόκειται στο ιατρικό απόρρητο και ότι μπορεί να πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο του εθνικού συστήματος υγείας.

Παράγραφος 15 (Προστασία της ασφάλειας και της υγείας)

Η παράγραφος 15 στοιχείο 1 παρέχει στους εργαζομένους τη νύχτα και στους εργαζομένους σε βάρδιες το δικαίωμα στην προστασία της υγείας και της ασφάλειάς τους, ανάλογα προς τη φύση της εργασίας τους.

Η παράγραφος 15 στοιχείο 2 ορίζει ότι οι υπηρεσίες ή τα μέτρα προστασίας και πρόληψης για την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων τη νύχτα και των εργαζομένων σε βάρδιες πρέπει να είναι ισοδύναμα με τα προσφερόμενα στους άλλους εργαζομένους. Τα εν λόγω μέτρα και υπηρεσίες πρέπει να είναι διαθέσιμα ανά πάσα στιγμή. Οι διατάξεις της παραγράφου 15 είναι σύμφωνες με το άρθρο 12 της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας, το οποίο

ισχύει ήδη για τους μετακινούμενους εργαζομένους.

Παράγραφος 16 (Ρυθμός εργασίας)

Η παράγραφος αυτή καλύπτει τις περιπτώσεις όπου ο εργοδότης επιθυμεί να οργανώσει την εργασία με έναν ορισμένο ρυθμό. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η γενική αρχή της προσαρμογής της εργασίας στον άνθρωπο, προκειμένου να περιοριστεί η μονότονη ή η ρυθμική εργασία, σε συνάρτηση με το είδος της δραστηριότητας και τους κανόνες υγείας και ασφάλειας. Η διάταξη αυτή είναι σύμφωνη με το άρθρο 13 της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας, το οποίο ισχύει ήδη για τους μετακινούμενους εργαζομένους.

Παράγραφος 17 (Τελικές διατάξεις)

Η παράγραφος αυτή περιέχει μια ρήτρα σχετικά με τις ευνοϊκότερες διατάξεις: τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να θεσπίζουν ισοδύναμες ή ευνοϊκότερες διατάξεις από αυτές της συμφωνίας.

Η παράγραφος 17 στοιχείο 2 περιέχει μια ρήτρα μη υποβάθμισης των προτύπων, ενώ η παράγραφος 17 στοιχείο 3 ορίζει ότι οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να παρακολουθούν την εφαρμογή και την εκτέλεση της συμφωνίας, ιδίως όσον αφορά τα θέματα της επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας, στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής επιτροπής κοινωνικού διαλόγου για τις ΜΕΝ.

Η παράγραφος 17 στοιχείο 4 προβλέπει την εξέταση των διατάξεων της συμφωνίας από τα υπογράφοντα μέρη της, δύο έτη μετά τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο που προβλέπει το άρθρο 4 της παρούσας πρότασης.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της ΕΕ.

5. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή το κείμενο των εθνικών διατάξεων με τις οποίες μεταφέρεται η οδηγία στο εσωτερικό τους δίκαιο, καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και των διατάξεων της οδηγίας.

Συχνά δεν υπάρχει ειδική νομοθεσία στα κράτη μέλη η οποία να αναφέρεται ρητά στις κατηγορίες εργαζομένων που καλύπτονται από την οδηγία. Ως εκ τούτου, η εθνική νομοθεσία των κρατών μελών σχετικά με θέματα που καλύπτονται από την πρόταση περιέχεται συχνά σε διάφορα νομοθετικά κείμενα (εργατικούς κώδικες, νομοθετικές πράξεις για θέματα υγείας και ασφάλειας, μη εξαντλητικές τομεακές ρυθμίσεις), και γι' αυτόν τον λόγο θα απαιτηθεί συστηματική προσέγγιση και ερμηνεία.

Η πρόταση περιέχει επίσης ορισμένα στοιχεία που δεν είχαν καλυφθεί προηγουμένως, καθώς το άρθρο 20 της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας τα εξαιρούσε από τις γενικές διατάξεις της οδηγίας. Για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τα ελάχιστα πρότυπα που καθορίζει η πρόταση, χρειάζεται να παρασχεθούν σαφείς πληροφορίες σχετικά με τη μεταφορά αυτών των νέων διατάξεων και λύσεων. Αυτό θα επιτρέψει στην Επιτροπή να διασφαλίσει την εφαρμογή των απαιτήσεων της οδηγίας, οι οποίες αποσκοπούν στην προστασία της υγείας

και της ασφάλειας των εργαζομένων, ούτως ώστε να προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία στις επιχειρήσεις και να προάγει τον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ επιχειρήσεων.

Ο εκτιμώμενος πρόσθετος διοικητικός φόρτος που συνεπάγεται η παροχή επεξηγηματικών εγγράφων δεν είναι δυσανάλογος (πρόκειται για μια εφάπαξ διαδικασία, η οποία δεν θα απαιτήσει την εμπλοκή πολλών φορέων). Η σύνταξη των επεξηγηματικών εγγράφων μπορεί να γίνει πιο αποτελεσματικά από τα κράτη μέλη.

Με βάση τα ανωτέρω, συνιστάται τα κράτη μέλη να αναλάβουν να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή τα μέτρα μεταφοράς της οδηγίας στο εσωτερικό τους δίκαιο παρέχοντας ένα ή περισσότερα έγγραφα, στα οποία θα επεξηγείται η σχέση ανάμεσα στα συστατικά στοιχεία της οδηγίας και στα αντίστοιχα μέρη των νομοθετικών πράξεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής συμφωνίας που συνήφθη από την Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union - EBU), την Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation - ESO) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation - ETF) σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 155 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι εργοδότες και οι εργαζόμενοι (εφεξής «κοινωνικοί εταίροι») δύνανται, σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), να ζητούν από κοινού την εφαρμογή των συμφωνιών που συνάπτουν σε ενωσιακό επίπεδο, με απόφαση του Συμβουλίου που λαμβάνεται μετά από πρόταση της Επιτροπής.
- (2) Η Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union - EBU), η Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation - ESO) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation - ETF) ενημέρωσαν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να προβούν σε διαβουλεύσεις σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ, με σκοπό τη σύναψη συμφωνίας σε ενωσιακό επίπεδο.
- (3) Στις 15 Φεβρουαρίου 2012, οι EBU, ESO και ETF σύναψαν ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με ορισμένες πτυχές της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας («συμφωνία»).
- (4) Η συμφωνία αυτή περιείχε κοινό αίτημα προς την Επιτροπή για την εφαρμογή της με απόφαση του Συμβουλίου μετά από πρόταση της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 της Συνθήκης.
- (5) Για τους σκοπούς του άρθρου 288 της Συνθήκης, η πλέον κατάλληλη νομοθετική πράξη για την εφαρμογή της συμφωνίας είναι η οδηγία.
- (6) Η Επιτροπή συνέταξε την πρόταση οδηγίας, σύμφωνα με την ανακοίνωσή της, της 20ής Μαΐου 1998, για την προσαρμογή και την προώθηση του κοινωνικού διαλόγου

σε κοινοτικό επίπεδο³⁵, λαμβάνοντας υπόψη το αντιπροσωπευτικό καθεστώς των υπογραφόντων μερών και τον νομικό χαρακτήρα κάθε ρήτρας της συμφωνίας.

- (7) Τυχόν όροι που χρησιμοποιούνται στη συμφωνία και που δεν ορίζονται ειδικά από την ίδια μπορούν να καθοριστούν από τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις εθνικές νομοθετικές ρυθμίσεις και πρακτικές, όπως συμβαίνει και με άλλες οδηγίες για την κοινωνική πολιτική που χρησιμοποιούν παρόμοιους όρους, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ορισμοί σέβονται το περιεχόμενο της συμφωνίας.
- (8) Τα κράτη μέλη μπορούν να αναθέσουν στους κοινωνικούς εταίρους, εφόσον το ζητήσουν από κοινού, την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, υπό την προϋπόθεση ότι τα κράτη μέλη έχουν λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να είναι, ανά πάσα στιγμή, σε θέση να εξασφαλίζουν τα αποτελέσματα που επιβάλλει η παρούσα οδηγία.
- (9) Η οδηγία 2003/88/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁶ θεσπίζει ελάχιστες προδιαγραφές υγείας και ασφάλειας όσον αφορά την οργάνωση του χρόνου εργασίας, μεταξύ άλλων και για τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- (10) Η παρούσα οδηγία και η συμφωνία καθορίζουν ειδικότερες απαιτήσεις για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, για τους σκοπούς του άρθρου 14 της οδηγίας 2003/88/EK.
- (11) Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να ισχύουν με την επιφύλαξη τυχόν υφιστάμενων ενωσιακών διατάξεων που είναι ειδικότερες ή που παρέχουν υψηλότερο επίπεδο προστασίας για τους μετακινούμενους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- (12) Η παρούσα οδηγία δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως δικαιολογία για την υποβάθμιση του γενικού επιπέδου προστασίας των εργαζομένων στους τομείς που καλύπτονται από τη συμφωνία.
- (13) Η παρούσα οδηγία και η συμφωνία καθορίζουν ελάχιστα πρότυπα· τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι δύνανται να διατηρούν ή να θεσπίζουν ευνοϊκότερες διατάξεις.
- (14) Η Επιτροπή ενημέρωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ, αποστέλλοντας το κείμενο της πρότασης οδηγίας της, το οποίο περιέχει τη συμφωνία.
- (15) Η παρούσα οδηγία τηρεί τα θεμελιώδη δικαιώματα και αρχές που αναγνωρίζονται στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως στο άρθρο 31.
- (16) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, η οποία αποσκοπεί στην προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων σε έναν τομέα με κατ' εξοχήν διασυνοριακή δραστηριότητα, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη αυτών των στόχων.

³⁵ COM(1998) 322 final.

³⁶ EE L 299 της 18.11.2003, σ. 9-19.

- (17) Η εφαρμογή της συμφωνίας συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων που αναφέρει το άρθρο 151 της ΣΛΕΕ.
- (18) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση των κρατών μελών και της Επιτροπής, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, σχετικά με τα επεξηγηματικά έγγραφα³⁷, τα κράτη μέλη ανέλαβαν να συνοδεύουν, σε αιτιολογημένες περιπτώσεις, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο με ένα ή περισσότερα έγγραφα στα οποία θα επεξηγείται η σχέση ανάμεσα στα συστατικά στοιχεία μιας οδηγίας και στα αντίστοιχα μέρη των νομικών πράξεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Αναφορικά με την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης θεωρεί δικαιολογημένη τη διαβίβαση των εγγράφων αυτών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζει, για τους σκοπούς του άρθρου 155 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, η οποία συνήφθη στις 15 Φεβρουαρίου 2012 από την Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union - EBU), την Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation - ESO) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation - ETF), και η οποία παρατίθεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να διατηρούν ή να θεσπίζουν ευνοϊκότερες διατάξεις από εκείνες που προβλέπει η παρούσα οδηγία.
2. Η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση επαρκή δικαιολογία για την υποβάθμιση του γενικού επιπέδου προστασίας των εργαζομένων στους τομείς που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία. Τούτο ισχύει με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων των κρατών μελών και των κοινωνικών εταίρων να θεσπίζουν, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταβαλλόμενες συνθήκες, διαφορετικές νομοθετικές, κανονιστικές ή συμβατικές ρυθμίσεις από εκείνες που επικρατούσαν τη στιγμή της έκδοσης της παρούσας οδηγίας, υπό τον όρο ότι τηρούνται πάντοτε οι ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία.
3. Η εφαρμογή και ερμηνεία της παρούσας οδηγίας γίνεται με την επιφύλαξη τυχόν ενωσιακών ή εθνικών διατάξεων, εθίμων ή πρακτικών που προβλέπουν ευνοϊκότερες συνθήκες για τους ενδιαφερόμενους εργαζομένους.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη καθορίζουν ποιες κυρώσεις επιβάλλονται όταν παραβιάζονται εθνικές διατάξεις που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Οι κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

³⁷ EE C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο την 31η Δεκεμβρίου 2016. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*