

ACCORDO

su taluni aspetti delle condizioni di lavoro del personale mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera concluso dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e dalla Comunità delle ferrovie europee (CER)

CONSIDERANDO:

- lo sviluppo del trasporto ferroviario che esige l'ammodernamento del sistema e lo sviluppo del traffico transeuropeo e quindi dei servizi di interoperabilità,
- la necessità di sviluppare un traffico transfrontaliero sicuro e di proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera,
- l'importanza di evitare una concorrenza basata esclusivamente sulle differenze delle condizioni di lavoro,
- l'importanza di sviluppare i trasporti ferroviari all'interno dell'Unione europea,
- l'idea che questi obiettivi saranno raggiunti creando regole comuni relative alle condizioni minime di lavoro standard del personale mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera,
- la convinzione che il numero delle persone interessate aumenterà negli anni a venire,
- il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 138 e 139, paragrafo 2,
- la direttiva 93/104/CE (modificata dalla direttiva 2000/34/CE) e in particolare gli articoli 14 e 17,
- la convenzione sulla legge applicabile agli obblighi contrattuali (Roma, 19 giugno 1980),
- il fatto che l'articolo 139, paragrafo 2, del trattato dispone che gli accordi conclusi a livello comunitario sono attuati a richiesta congiunta delle parti firmatarie, in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione,
- il fatto che il presente documento rappresenta la richiesta congiunta delle parti firmatarie.

LE PARTI FIRMATARIE CONVENGONO QUANTO SEGUE:

Clausola 1

Campo d'applicazione

Il presente accordo si applica ai lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie.

Per il traffico di passeggeri transfrontaliero locale e regionale e per il traffico merci transfrontaliero che non superi i 15 chilometri al di là della frontiera, nonché per il traffico tra stazioni di frontiera ufficiali la cui lista figura in allegato, l'applicazione del presente accordo è facoltativa.

Il presente accordo è altresì facoltativo per i treni sugli assi transfrontalieri che iniziano e finiscono sull'infrastruttura dello stesso Stato membro e utilizzano l'infrastruttura di un altro Stato membro senza effettuare fermate (operazioni che possono

per tanto essere considerate come operazioni di trasporto nazionale).

Per quanto riguarda i lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera, la direttiva 93/104/CE non si applicherà agli aspetti per i quali il presente accordo prevede disposizioni più specifiche.

Clausola 2

Definizioni

Ai fini del presente accordo, si intende per:

- 1) «servizi di interoperabilità transfrontaliera»: i servizi transfrontalieri per i quali le imprese ferroviarie necessitano di almeno due certificati di sicurezza, come disposto dalla direttiva 2001/14/CE;

- 2) «lavoratore mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera»: ogni lavoratore membro dell'equipaggio di un treno, addetto a servizi di interoperabilità transfrontaliera per più di un'ora sulla base di una prestazione giornaliera;
- 3) «orario di lavoro»: qualsiasi periodo in cui il lavoratore sia al lavoro, a disposizione del datore di lavoro e nell'esercizio della sua attività o delle sue funzioni, conformemente alle legislazioni e/o prassi nazionali;
- 4) «periodo di riposo»: qualsiasi periodo che non rientra nell'orario di lavoro;
- 5) «periodo notturno»: qualsiasi periodo di almeno 7 ore, come definito dalla legislazione nazionale, e che comprenda in ogni caso l'intervallo fra le ore 24 e le ore 5;
- 6) «prestazione notturna»: qualsiasi prestazione di almeno 3 ore di lavoro durante il periodo notturno;
- 7) «riposo fuori residenza»: riposo giornaliero che non può essere effettuato nella normale sede di residenza del personale mobile;
- 8) «macchinista»: il lavoratore incaricato di guidare una macchina di trazione;
- 9) «tempo di guida»: la durata di un'attività programmata nel corso della quale il macchinista è responsabile della guida di una macchina di trazione, escluso il tempo previsto per la messa in servizio e per la messa fuori servizio della macchina, comprese le interruzioni programmate nel corso delle quali il macchinista resta responsabile della guida della macchina di trazione.

Clausola 3

Riposo giornaliero in residenza

Il riposo giornaliero in residenza ha una durata minima di 12 ore consecutive nel corso di un periodo di 24 ore.

Può essere ridotto a un minimo di 9 ore consecutive una volta ogni 7 giorni. In tal caso, le ore corrispondenti alla differenza tra il riposo ridotto e le 12 ore saranno aggiunte al successivo riposo giornaliero in residenza.

Un riposo giornaliero ridotto in modo significativo non potrà essere fissato tra due riposi giornalieri fuori residenza.

Clausola 4

Riposo giornaliero fuori residenza

Il riposo giornaliero fuori residenza ha una durata minima di 8 ore consecutive nel corso di un periodo di 24 ore.

Un riposo giornaliero fuori residenza deve essere seguito da un riposo giornaliero in residenza ⁽¹⁾.

Si raccomanda di provvedere a che il lavoratore mobile in riposo fuori residenza sia ospitato in alloggi confortevoli.

Clausola 5

Pause

a) Macchinisti

Se la durata dell'orario di lavoro di un macchinista è superiore a 8 ore, sarà assicurata una pausa di almeno 45 minuti nel corso della giornata lavorativa;

oppure

qualora l'orario di lavoro sia compreso tra 6 e 8 ore, tale pausa sarà di almeno 30 minuti e sarà assicurata nel corso della giornata lavorativa.

La collocazione temporale e la durata della pausa dovranno consentire l'effettivo recupero da parte del lavoratore.

Le pause possono essere adattate nel corso della giornata lavorativa in caso di ritardo dei treni.

Una parte della pausa dovrà situarsi tra la 3^a e la 6^a ora di lavoro.

La clausola 5 a) non si applica nel caso in cui sia presente un secondo macchinista. In tal caso, le condizioni sono fissate a livello nazionale.

b) Personale di accompagnamento

Per il personale di accompagnamento, sarà assicurata una pausa di 30 minuti se l'orario di lavoro è superiore a 6 ore.

⁽¹⁾ Le parti convengono che negoziati su un secondo riposo fuori residenza consecutivo e per la compensazione del riposo fuori residenza possono aver luogo tra le parti sociali a livello dell'impresa ferroviaria o a livello nazionale, se più adeguato. A livello europeo, la questione del numero di riposi consecutivi fuori residenza e della compensazione dei riposi fuori residenza sarà rinegoziata due anni dopo la firma del presente accordo.

*Clausola 6***Riposo settimanale**

Il lavoratore mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera ha diritto, per ogni periodo di 7 giorni, ad un periodo minimo di riposo settimanale ininterrotto di 24 ore, alle quali si aggiungono le 12 ore di riposo giornaliero di cui alla clausola 3.

Ogni anno il lavoratore mobile dispone di 104 periodi di riposo di 24 ore, nei quali sono inclusi i periodi di 24 ore dei 52 riposi settimanali

comprendenti:

— 12 periodi di riposo doppi (di 48 ore più il riposo giornaliero di 12 ore) che includono il sabato e la domenica,

e

— 12 periodi di riposo doppi (di 48 ore più il riposo giornaliero di 12 ore) senza garanzia di inclusione di un sabato o di una domenica.

*Clausola 7***Tempo di guida**

La durata del tempo di guida, come definito nella clausola 2, non può essere superiore a 9 ore per una prestazione diurna e a 8 ore per una prestazione notturna tra due riposi giornalieri.

La durata massima del tempo di guida per ogni periodo di 2 settimane è limitata a 80 ore.

*Clausola 8***Controllo**

Al fine di consentire la verifica del rispetto delle disposizioni del presente accordo, deve essere custodita una scheda di servizio indicante le ore quotidiane di lavoro e i periodi di riposo del personale mobile. Devono essere disponibili informazioni relative alle ore effettive di lavoro. La scheda di servizio sarà conservata dall'impresa per almeno 1 anno.

*Clausola 9***Clausola di non regressione**

L'applicazione del presente accordo non costituisce in alcun caso un valido motivo per ridurre il livello generale di protezione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera.

*Clausola 10***Seguito dato all'accordo**

I firmatari del presente accordo seguiranno la sua attuazione e applicazione nel quadro del Comitato di dialogo settoriale «ferrovie» istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione.

*Clausola 11***Valutazione**

Le parti valutano le disposizioni del presente accordo due anni dopo la firma, alla luce delle prime esperienze di sviluppo del trasporto interoperabile transfrontaliero.

*Clausola 12***Revisione**

Le parti riesamineranno le disposizioni di cui sopra due anni dopo la fine del periodo di attuazione fissato dalla decisione del Consiglio relativa all'accordo.

Bruxelles, 27 gennaio 2004.

Per il CER

Giancarlo CIMOLI
Presidente

Johannes LUDEWIG
Direttore esecutivo

Francesco FORLENZA
*Presidente del gruppo dei direttori
delle risorse umane*

Jean-Paul PREUMONT
Consigliere per gli affari sociali

Per l'ETF

Norbert HANSEN
Presidente della sezione Ferrovie

Jean-Louis BRASSEUR
*Vicepresidente della sezione
Ferrovie*

Doro ZINKE
Segretaria generale

Sabine TRIER
Segretaria politica

*ALLEGATO***Elenco delle stazioni di frontiera ufficiali situate oltre il limite dei 15 km per le quali l'accordo è facoltativo**

RZEPIN (PL)

TUPLICE (PL)

ZEBRZYDOWICE (PL)

DOMODOSSOLA (IT)
