

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2014/112/UE DEL CONSEJO

de 19 de diciembre de 2014

por la que se aplica el Acuerdo europeo sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior celebrado por la Unión Europea de Navegación Fluvial (EBU), la Organización Europea de Patrones de Barco (ESO) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 155, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 155, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), los empleadores y los trabajadores (en adelante, «los interlocutores sociales») pueden pedir conjuntamente la aplicación de los acuerdos que celebren a nivel de la Unión en ámbitos cubiertos por el artículo 153 del TFUE sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión.
- (2) Mediante carta de 10 de diciembre de 2007, la Unión Europea de Navegación Fluvial (EBU), la Organización Europea de Patrones de Barco (ESO) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) informaron a la Comisión de su deseo de entablar negociaciones de conformidad con el artículo 155, apartado 1, con el objeto de celebrar un acuerdo a nivel de la Unión.
- (3) El 15 de febrero de 2012, la EBU, la ESO y la ETF celebraron un Acuerdo europeo sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior («el Acuerdo»).
- (4) El Acuerdo contenía una petición conjunta para que se aplicara el Acuerdo sobre la base de una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 155, apartado 2, del TFUE.
- (5) El instrumento adecuado para aplicar el Acuerdo es una directiva.
- (6) La Comisión ha informado al Parlamento Europeo de su propuesta.
- (7) La Comisión elaboró su propuesta de Directiva de conformidad con su Comunicación de 20 de mayo de 1998 «Adaptación y fomento del diálogo social a escala comunitaria», teniendo en cuenta el carácter representativo de las partes firmantes y la legalidad de cada artículo del Acuerdo.
- (8) A fin de contribuir a un marco jurídico coherente respecto de la organización del tiempo de trabajo, para la aplicación de la presente Directiva deberá tenerse en cuenta la legislación vigente de la Unión, en particular la Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾. Dicha Directiva establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud en materia de ordenación del tiempo de trabajo, incluido el de los trabajadores en el transporte de navegación interior.
- (9) Debería ser posible para los Estados miembros poder confiar a los interlocutores sociales, a petición conjunta de estos, la aplicación de la presente Directiva, a condición de que los primeros adopten todas las disposiciones necesarias para garantizar que se pueden conseguir los objetivos de la presente Directiva.

⁽¹⁾ Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo (DO L 299 de 18.11.2003, p. 9).

- (10) A efectos del artículo 14 de la Directiva 2003/88/CE, la presente Directiva y el Acuerdo anejo establecen requisitos más específicos para la ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles en el transporte de navegación interior, que los establecidos en dicha Directiva.
- (11) La presente Directiva debe aplicarse sin perjuicio de la legislación de la Unión que sea más específica o que conceda un nivel de protección más elevado a los trabajadores móviles en el transporte de navegación interior.
- (12) La presente Directiva no debe servir para justificar una disminución del nivel general de protección de los trabajadores en los ámbitos cubiertos por el Acuerdo.
- (13) La presente Directiva y el Acuerdo anejo establecen normas mínimas. Los Estados miembros y los interlocutores sociales han de poder conservar o introducir medidas más favorables.
- (14) La presente Directiva respeta los derechos y principios fundamentales reconocidos por la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y, en particular, su artículo 31.
- (15) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores en un sector predominantemente transfronterizo no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, conforme al principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. La presente Directiva se limita a lo estrictamente necesario para lograr los objetivos perseguidos, con arreglo al principio de proporcionalidad contemplado en dicho artículo.
- (16) La aplicación del Acuerdo contribuye a realizar los objetivos del artículo 151 del TFUE.
- (17) Según la jurisprudencia constante del Tribunal de Justicia de la Unión Europea ⁽¹⁾, el hecho de que una actividad mencionada en una Directiva no exista aún en un Estado miembro no puede eximir a este de su obligación de adoptar normativas o reglamentaciones destinadas a garantizar que se transpongan adecuadamente todas las disposiciones de la Directiva. Tanto el principio de la claridad jurídica como la necesidad de garantizar la plena aplicación de las Directivas en la legislación no solamente exigen, de facto, que todos los Estados miembros reproduzcan las normas de la Directiva en cuestión en un marco claro, preciso y transparente que establezca disposiciones legales de obligado cumplimiento. Esta obligación es aplicable a todos los Estados miembros a fin de anticipar todo cambio en la situación existente en un momento determinado, así como para garantizar que todas las personas jurídicas de la Comunidad, también las de los Estados miembros en los que no exista una actividad particular a que haga referencia la Directiva, puedan conocer con claridad y precisión, en toda circunstancia, sus derechos y obligaciones. Según la jurisprudencia, la transposición de una Directiva no es obligatoria solamente cuando carezca de sentido por motivos geográficos. En estos casos, los Estados miembros deben notificar esos motivos a la Comisión.
- (18) De conformidad con la Declaración Política Conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos ⁽²⁾, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de sus medidas de transposición, en aquellos casos en que esté justificado, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva aplica el Acuerdo europeo relativo a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior celebrado el 15 de febrero de 2012 por la Unión Europea de Navegación Fluvial (EBU), la Organización Europea de Patrones de Barco (ESO) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), tal como figura en el anexo.

Artículo 2

1. Los Estados miembros podrán mantener o adoptar disposiciones más favorables que las establecidas en la presente Directiva.

⁽¹⁾ Véase, entre otros, la sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de enero de 2010 en el asunto C-343/08, Comisión Europea /República Checa (Rec. 2010, p. I-00275).

⁽²⁾ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

2. La aplicación de la presente Directiva no justificará en ningún caso una reducción del nivel general de protección de los trabajadores en los ámbitos por ella regulados. Ello sin perjuicio del derecho de los Estados miembros y los interlocutores sociales de adoptar, a la luz de la evolución de las circunstancias, disposiciones legales, reglamentarias o contractuales distintas de las que estén en vigor en el momento en que se adopte la presente Directiva, a condición de que se respeten los requisitos mínimos fijados en ella.

3. La aplicación y la interpretación de la presente Directiva no afectarán a ninguna disposición, costumbre o práctica de la UE o nacional que contemple condiciones más favorables para los trabajadores en cuestión.

Artículo 3

Los Estados miembros determinarán las sanciones aplicables en caso de infracción de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva. Las sanciones establecidas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 4

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2016. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 5

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 19 de diciembre de 2014.

Por el Consejo

El Presidente

S. GOZI

ANEXO

Acuerdo europeo sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo en el transporte de navegación interior

Considerando lo siguiente:

1. La Directiva 2003/88/CE, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, establece normas mínimas para la ordenación del tiempo de trabajo que se aplican también a la navegación interior, a excepción de los ámbitos mencionados en el artículo 20, apartado 1 (descanso diario, pausas, descanso semanal y duración del trabajo nocturno). Dado que las disposiciones de esta norma no tienen en cuenta debidamente la situación laboral y las condiciones de vida de los trabajadores del sector de la navegación interior, es necesario contar con disposiciones más específicas, conforme a lo dispuesto en el artículo 14 de la Directiva 2003/88/CE.
2. Estas disposiciones más específicas deben garantizar un nivel elevado de protección de la salud y seguridad en el trabajo de estos trabajadores.
3. La navegación interior es un medio de transporte internacional, que se caracteriza especialmente por sus actividades transfronterizas en la red europea de vías navegables. Por tanto, en el mercado laboral de la navegación interior es un objetivo fundamental fomentar las mismas condiciones de trabajo y evitar la competencia desleal que se deriva de las diferencias entre las diversas legislaciones sobre ordenación del tiempo de trabajo.
4. Teniendo en cuenta la importancia del sector del transporte en la competitividad económica, la Unión Europea se ha propuesto dar mayor peso a los medios de transporte que requieran una menor intensidad energética, que ofrezcan mayor seguridad y que sean más favorables al medio ambiente ⁽¹⁾. La navegación interior, un medio de transporte favorable al medio ambiente que tiene aún capacidades disponibles, puede contribuir a descargar las redes de transporte por carretera y ferrocarril de manera viable.
5. Dentro del propio sector, hay diferencias en la organización del trabajo. El número de trabajadores y el tiempo de trabajo a bordo varían en función de la organización del trabajo, la empresa naviera, la zona de navegación, la distancia recorrida y el tamaño de la embarcación. Por una parte, existen buques de uso continuo, es decir, que se emplean las 24 horas con turnos de personal. Por otra, las empresas medianas suelen utilizar sus buques durante 14 horas 5 o 6 días a la semana. El tiempo de trabajo de los trabajadores a bordo de un buque no debe equipararse al de utilización de una embarcación en la navegación interior.
6. En la navegación interior, se da la particularidad de que los trabajadores no solo tienen a bordo un puesto de trabajo, sino que también pueden tener un alojamiento o vivienda. Por tanto, es usual pasar a bordo también los períodos de descanso. Muchos trabajadores de la navegación interior, especialmente los que se encuentran más lejos de su hogar, trabajan varios días consecutivos en el buque para ahorrarse tiempo de desplazamiento y poder pasar, más adelante, varios días en su casa o en el lugar de estancia que elijan. Por ejemplo, un trabajador con un ritmo de trabajo de 1:1 dispone del mismo número de días de trabajo y de descanso. Por este motivo, puede tenerse un número mayor de días consecutivos de trabajo en el buque y de descanso que si se ejerce una actividad laboral en tierra.
7. El tiempo de trabajo medio en la navegación interior se compone en gran medida de horas de guardia —servicios de atención continuada—, como por ejemplo, tiempos de espera imprevisibles en las esclusas o durante la carga o descarga de la embarcación, que también pueden caer en horario nocturno. Por tanto, los límites máximos para el tiempo de trabajo diario y semanal pueden ser superiores a los que establece la Directiva 2003/88/CE.
8. Al mismo tiempo, debe reconocerse que el estrés laboral de este tipo de navegación está influido por diversos factores, como son el ruido, las vibraciones y la ordenación del tiempo de trabajo. Independientemente de las disposiciones de la Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo ⁽²⁾, está prevista la realización de chequeos médicos anuales para la protección de los trabajadores, que toman en consideración las condiciones de trabajo particulares de la navegación.
9. Las exigencias adicionales que impone el trabajo nocturno en los buques deben tenerse en cuenta mediante la limitación del máximo de horas de trabajo nocturno y la ordenación del trabajo.

⁽¹⁾ Véase la Comunicación de la Comisión sobre el fomento del transporte por vías navegables «Naiades», COM(2006) 6 final de 17 de enero de 2006.

⁽²⁾ DO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

10. En la navegación interior, ejercen su actividad trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia ⁽¹⁾. El Derecho nacional determina el estatus de los trabajadores autónomos.
11. Las condiciones de vida y de trabajo del transporte de pasajeros son distintas del resto de la navegación interior, por lo que procede que se le apliquen disposiciones especiales. Un entorno social distinto, funciones diferentes del personal y el carácter de temporada de esta navegación en Europa se plasman en una organización del trabajo distinta.

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en particular sus artículos 154 y 155, apartado 2, las Partes signatarias piden conjuntamente que el presente Convenio, que se ha acordado a escala de la Unión, sea ejecutado mediante Resolución del Consejo a propuesta de la Comisión. Las Partes signatarias han acordado lo siguiente:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

1. El presente Convenio se aplicará a los trabajadores móviles que ejercen su actividad como miembros de la dotación (tripulación) o en otra función (personal de a bordo) en una embarcación que se dedica a la navegación interior en las aguas territoriales de un Estado miembro con finalidad mercantil.
2. Los transportistas de la navegación interior no se considerarán trabajadores por cuenta ajena a tenor del presente Convenio, aun en caso de que tengan estatus de trabajadores por cuenta ajena en su propia empresa.
3. El presente Convenio no es contrario a las disposiciones nacionales o internacionales sobre seguridad de la navegación que afectan a los trabajadores móviles o a las personas contempladas en el apartado 2.
4. En lo referente a los trabajadores móviles, si hubiera alguna diferencia respecto a los tiempos de descanso entre el presente Convenio y cualesquiera disposiciones nacionales o internacionales sobre seguridad de la navegación, tendrán primacía las disposiciones que concedan un grado mayor de protección de la salud y seguridad de los trabajadores.
5. Los trabajadores móviles que ejerzan una actividad a bordo de un buque que navega en aguas territoriales de un Estado miembro en la navegación interior sin finalidad mercantil, y cuyas condiciones laborales se regulen mediante convenios colectivos acordados entre organizaciones de empresas y de trabajadores, podrán someterse al ámbito de aplicación del presente Convenio, previa consulta y aprobación de dichas organizaciones, siempre y cuando sus disposiciones sean más favorables para los trabajadores.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Convenio, se entenderá por:

- a) «embarcación»: buque o artefacto flotante;
- b) «buque de pasaje»: buque para viajes de un día o buque de pasaje, construido y equipado para el transporte de más de 12 pasajeros;
- c) «tiempo de trabajo»: todo período en el que el trabajador ejerce una actividad laboral en la embarcación o para la embarcación por orden de la empresa o de su representante designado, se le ha encomendado una actividad o presta servicios de atención continuada (guardias);
- d) «tiempo de descanso»: todo período que no sea tiempo de trabajo; este concepto engloba los períodos de descanso en la embarcación navegando, en la embarcación parada o en tierra, pero no incluye las pausas breves (de hasta 15 minutos);
- e) «día de descanso»: todo período de descanso ininterrumpido de 24 horas que el trabajador puede pasar en cualquier lugar de su elección;
- f) «transportista de la navegación interior»: toda persona que se dedique a la navegación interior con embarcaciones por cuenta y decisión propia y con fines mercantiles;
- g) «plan de trabajo»: comprende la programación de días de trabajo y de descanso acordada previamente entre la empresa y el trabajador;

⁽¹⁾ Véase la Comunicación de la Comisión COM(2010) 373 final de 13 de julio de 2010, «Reafirmación de la libre circulación de trabajadores: derechos y avances importantes», parte I, sección 1.

- h) «horario nocturno»: el período comprendido entre las 23:00 horas y las 6:00 horas;
- i) «trabajador nocturno»:
 - aa) por una parte, todo trabajador que realice habitualmente, durante el horario nocturno, una parte no inferior a 3 horas de su tiempo de trabajo diario, y
 - bb) por otra parte, todo trabajador que pueda realizar, en su caso, durante el horario nocturno una determinada parte de su tiempo de trabajo anual, definida a elección del Estado miembro de que se trate:
 - aaa) por la legislación nacional, previa consulta a los interlocutores sociales, o
 - bbb) por convenios colectivos o acuerdos celebrados entre interlocutores sociales a nivel nacional o regional;
- j) «trabajador por turnos»: todo trabajador cuyo horario de trabajo se ajuste a un régimen de turnos;
- k) «personal de a bordo»: conforme a lo dispuesto en el artículo 1.01, definición nº 103, del anexo II de la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;
- l) «trabajador móvil»: todo trabajador contratado como miembro del personal de transporte de una empresa naviera que preste servicios de transporte de pasajeros o mercancías por navegación interior; toda referencia a los trabajadores en el presente Convenio debe entenderse como hecha a los trabajadores móviles;
- m) «temporada»: período de actividad laboral que abarca, dentro de un ciclo de 12 meses, un máximo de nueve meses consecutivos, respondiendo a circunstancias externas como, por ejemplo, el tiempo meteorológico o la demanda turística en determinadas épocas del año.

Artículo 3

Tiempo de trabajo y período de referencia

1. Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 4, la jornada laboral de base deberá ser de 8 horas diarias.
2. El tiempo de trabajo podrá prolongarse conforme a lo dispuesto en el artículo 4 siempre que, en un período de 12 meses (período de referencia), no se supere una media de 48 horas semanales.
3. El tiempo máximo de trabajo en el período de referencia será de 2 304 horas (base de cálculo: cincuenta y dos semanas descontando un mínimo de cuatro semanas de vacaciones, por las 48 horas semanales). Los períodos de vacaciones anuales remuneradas y los períodos de bajas por enfermedad no se tendrán en cuenta o se considerarán factores neutros para el cálculo del promedio. También se descontarán los períodos de descanso a que tienen derecho los trabajadores por los días festivos oficiales.
4. En lo que respecta a contratos de trabajo cuya duración sea inferior a la del período de referencia, el cálculo del tiempo de trabajo máximo permitido se basará en un cálculo *pro rata temporis*.

Artículo 4

Tiempo de trabajo diario y semanal

1. El tiempo de trabajo máximo no excederá de:
 - a) 14 horas por cada período de 24 horas, ni de
 - b) 84 horas por cada período de 7 días.
2. Cuando el plan de trabajo prevea más días de trabajo que de descanso, el tiempo de trabajo semanal no podrá exceder de 72 horas en un plazo de cuatro meses.

⁽¹⁾ Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 82/714/CEE del Consejo (DO L 389 de 30.12.2006, p. 1).

Artículo 5

Días de trabajo y de descanso

1. Se permitirá un máximo de 31 días consecutivos de trabajo.
2. Cuando el plan de trabajo prevea, como máximo, el mismo número de días de trabajo que de descanso, el trabajador deberá poder beneficiarse inmediatamente después de los días de trabajo consecutivos del mismo número de días de descanso ininterrumpido. Se podrá reducir el número de días de descanso consecutivos del trabajador a condición de que:
 - a) no se supere el número máximo de 31 días de trabajo consecutivos;
 - b) se conceda el número mínimo de días de descanso consecutivos contemplado en el apartado 3, letras a), b) y c), del presente artículo inmediatamente después de los días de trabajo, y
 - c) el período de días de trabajo que se haya prorrogado o intercambiado se compense dentro del período de referencia.
3. Cuando el plan de trabajo prevea más días de trabajo que de descanso, el número mínimo de días de descanso consecutivos que deben concederse inmediatamente después de los días de trabajo se determinará como sigue:
 - a) días de trabajo consecutivos 1-10: 0,2 días de descanso por cada día de trabajo consecutivo (por ejemplo: 10 días de trabajo consecutivos = 2 días de descanso);
 - b) días de trabajo consecutivos 11-20: 0,3 días de descanso por cada día de trabajo consecutivo (por ejemplo: 20 días de trabajo consecutivos = 5 días de descanso);
 - c) días de trabajo consecutivos 21-31: 0,4 días de descanso por cada día de trabajo consecutivo (por ejemplo: 31 días de trabajo consecutivos = 9,4 días de descanso).

En este cálculo de número mínimo de días de descanso consecutivos, se sumará la cuota de días de descanso correspondientes, que deberá disfrutarse únicamente en días enteros.

Artículo 6

Trabajo de temporada en la navegación de transporte de pasajeros

No obstante lo dispuesto en los artículos 4 y 5 del presente Convenio, podrán aplicarse a todos los trabajadores que ejercen una actividad laboral a bordo de un buque de pasaje las disposiciones siguientes:

- 1) el tiempo de trabajo máximo no excederá de:
 - a) 12 horas por cada período de 24 horas, ni de
 - b) 72 horas por cada período de 7 días;
- 2) por cada día de trabajo, se anotarán 0,2 días de descanso para los trabajadores. Por cada período de 31 días, deberá concederse un mínimo de 2 días de descanso efectivos. Los días de descanso restantes se concederán conforme a lo acordado;
- 3) los convenios colectivos o los acuerdos entre interlocutores sociales o bien, a falta de ellos, la legislación nacional correspondiente, deberán velar por el respeto de los días de descanso y del promedio de tiempo de trabajo de 48 horas contemplado en el artículo 3, teniendo en cuenta lo dispuesto en el apartado anterior y en el artículo 3, apartado 4.

Artículo 7

Tiempos de descanso

Los trabajadores deberán disponer de un tiempo de descanso adecuado: períodos regulares de duración suficiente que se mida en unidades de tiempo, para evitar que, debido al cansancio o a ritmos de trabajo irregulares, puedan sufrir lesiones u ocasionarlas a sus compañeros o a terceros, y que su salud se deteriore a corto o a largo plazo.

El tiempo mínimo de descanso no será inferior a:

- a) 10 horas por cada período de 24 horas, de las cuales al menos 6 deberán ser ininterrumpidas, y
- b) 84 horas por cada período de 7 días.

Artículo 8

Pausas

Los trabajadores cuyo tiempo de trabajo diario sea superior a 6 horas tendrán derecho a disfrutar de una pausa de descanso cuyas modalidades, incluida la duración y las condiciones de disfrute, se determinarán mediante convenios colectivos o acuerdos celebrados entre interlocutores sociales o, en su defecto, mediante la legislación nacional.

Artículo 9

Tiempo de trabajo nocturno máximo

Teniendo en cuenta que se ha establecido un horario nocturno de 7 horas, el tiempo de trabajo nocturno máximo a la semana (período de 7 días) será de 42 horas.

Artículo 10

Vacaciones anuales

1. Todo trabajador tendrá derecho a unas vacaciones anuales remuneradas de una duración mínima de cuatro semanas; en caso de que la actividad laboral se haya ejercido durante un período inferior a un año, la duración de las vacaciones se determinará en función de las condiciones de la contratación y los derechos que se deriven de las legislaciones o las prácticas nacionales.
2. El período mínimo de vacaciones anuales retribuidas no podrá ser sustituido por una compensación financiera, excepto en caso de conclusión de la relación laboral.

Artículo 11

Protección de los jóvenes

1. Para los trabajadores de edad inferior a 18 años, se aplicarán las disposiciones de la Directiva 94/33/CE del Consejo ⁽¹⁾, relativa a la protección de los jóvenes en el trabajo.
2. Excepcionalmente los Estados miembros podrán establecer disposiciones, por las que autoricen a los jóvenes mayores de 16 años que ya no estén sujetos a la escolaridad obligatoria conforme al Derecho nacional a ejercer una actividad en el horario nocturno en el que les está prohibido trabajar conforme a la Directiva 94/33/CE, en la medida en que ello sea necesario para alcanzar un objetivo de formación en el marco de una formación profesional reconocida y siempre que los jóvenes tengan derecho a tiempos de descanso compensatorios adecuados y que tal excepción no comprometa los objetivos del artículo 1 de dicha Directiva.

Artículo 12

Control

1. Deberán registrarse los horarios diarios de trabajo y descanso de los trabajadores para que se pueda verificar el cumplimiento de las disposiciones que contemplan los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 y 13.
2. Estos registros de horarios deberán conservarse a bordo, como mínimo, hasta que finalice el período de referencia.
3. La empresa o su representante designado deberán verificar junto con el trabajador, a intervalos adecuados (a más tardar, hasta el siguiente fin de mes), la exactitud de los datos, que deberán confirmarse.

⁽¹⁾ DO L 216 de 20.8.1994, p. 12.

4. Datos mínimos que deberán consignarse:
 - a) nombre del buque;
 - b) nombre y apellidos del trabajador;
 - c) nombre y apellidos del capitán o patrón del buque;
 - d) fecha;
 - e) días de trabajo y de descanso;
 - f) principio y fin de los tiempos diarios de trabajo o descanso.
5. Deberá entregarse al trabajador una copia del registro confirmado de sus horarios. El trabajador deberá conservar esta copia al menos durante un año.

Artículo 13

Situaciones de emergencia

1. El capitán o patrón de un buque o su representante designado podrán exigir que un trabajador preste servicio durante el tiempo que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata de la embarcación o de las personas o la carga a bordo, o bien para socorrer a otros buques o personas que corran peligro de naufragio.
2. Conforme al apartado 1, el capitán o patrón de un buque o su representante designado podrán exigir que un trabajador preste en cualquier momento el servicio necesario hasta que se haya retornado a la situación normal.
3. Tan pronto como sea posible una vez restablecida la normalidad, el capitán o patrón de un buque o su representante designado deberán velar por que todo trabajador que haya estado de servicio durante su horario normal de descanso disfrute de un período compensatorio de descanso adecuado.

Artículo 14

Examen médico

1. Todos los trabajadores tendrán derecho a un chequeo médico anual gratuito. En los exámenes médicos, deberá prestarse especial atención a los síntomas o al estado de salud del trabajador que puedan deberse a un trabajo a bordo con tiempos de descanso mínimos diarios o días de descanso mínimos con arreglo a lo dispuesto en los artículos 5 y 6.
2. Los trabajadores nocturnos que padezcan problemas de salud relacionados manifiestamente con la prestación de un trabajo nocturno deberán ser trasladados, en la medida de lo posible, a un trabajo diurno para el que sean aptos.
3. Los exámenes médicos gratuitos estarán sujetos al secreto médico.
4. Los exámenes médicos gratuitos podrán realizarse en el marco del sistema de sanidad pública.

Artículo 15

Protección en materia de seguridad y de salud

1. Los trabajadores nocturnos y los trabajadores por turnos disfrutarán de un nivel de protección de su seguridad y salud adaptado a la naturaleza de su trabajo.
2. Los servicios o medios apropiados de protección y de prevención en materia de seguridad y de salud de los trabajadores nocturnos y de los trabajadores por turnos serán equivalentes a los aplicables a los demás trabajadores y deberán estar disponibles en todo momento.

*Artículo 16**Ritmo de trabajo*

Las empresas que prevean organizar el trabajo con arreglo a un ritmo determinado deberán tener en cuenta el principio general de adecuación de la actividad a la persona, con objeto, en particular, de disminuir el trabajo monótono y el trabajo a un ritmo predeterminado, en función del tipo de actividad, y los requisitos en materia de seguridad y salud, especialmente en lo que se refiere a las pausas durante el tiempo de trabajo.

*Artículo 17**Disposiciones finales*

1. Disposiciones más favorables

El presente Convenio se entenderá sin perjuicio de la facultad de los Estados miembros de:

- a) mantener o establecer disposiciones legales o reglamentarias, o bien de
- b) fomentar o permitir la aplicación de convenios colectivos o acuerdos celebrados entre interlocutores sociales, que sean más favorables a la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores.

2. Cláusula de no regresión

La aplicación del presente Convenio no constituirá, en ningún caso, una justificación válida para reducir el nivel de protección general de los trabajadores a los que está destinado el presente Convenio.

3. Seguimiento del Convenio

Los interlocutores sociales harán un seguimiento de la puesta en práctica y aplicación del presente Convenio en el marco del Comité de Diálogo Sectorial sobre Navegación Interior, especialmente por lo que respecta a aspectos vinculados con la medicina del trabajo.

4. Revisión

Los interlocutores sociales revisarán estas disposiciones dos años después de que termine su plazo de ejecución, plazo que se fijará en la Decisión del Consejo por la que se ejecute el presente Convenio.

Hecho en Bruselas, el 15 de febrero de 2012.

Unión Europea de Navegación Fluvial (EBU)

Organización Europea de Patrones de Barco (ESO)

Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF)
