

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2014/112/ΕΕ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 19ης Δεκεμβρίου 2014

για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής συμφωνίας σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, 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)

(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, καλούμενοι 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 για ζητήματα που καλύπτονται από το άρθρο 153 ΣΛΕΕ, με απόφαση του Συμβουλίου που λαμβάνεται μετά από πρόταση της Επιτροπής.
- (2) Με επιστολή της 10ης Δεκεμβρίου 2007, 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 περιέχει κοινό αίτημα με το οποίο καλείται να εφαρμοστεί η συμφωνία με απόφαση του Συμβουλίου κατόπιν προτάσεως της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ.
- (5) Η πλέον ενδεδειγμένη πράξη για την εφαρμογή της συμφωνίας είναι η οδηγία.
- (6) Η Επιτροπή ενημέρωσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την πρότασή της.
- (7) Η Επιτροπή συνέταξε την οικεία πρόταση οδηγίας, σύμφωνα με την ανακοίνωσή της, της 20ής Μαΐου 1998, για την προσαρμογή και την προώθηση του κοινωνικού διαλόγου σε κοινοτικό επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη το αντιπροσωπευτικό καθεστώς των υπογραφόντων μερών και τη νομιμότητα κάθε παραγράφου της συμφωνίας.
- (8) Προκειμένου να συμβάλει σε ένα συνεκτικό νομικό πλαίσιο όσον αφορά την οργάνωση του χρόνου εργασίας, η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την υφιστάμενη νομοθεσία της Ένωσης και, δεδομένου του περιεχομένου της συμφωνίας, ιδίως την οδηγία 2003/88/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾. Η εν λόγω οδηγία 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.
- (9) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να 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 που να διασφαλίζουν ότι μπορούν να επιτυγχάνονται οι στόχοι της παρούσας οδηγίας.

⁽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).

- (10) Για τους σκοπούς του άρθρου 14 της οδηγίας 2003/88/ΕΚ, η παρούσα οδηγία και η συμφωνία που παρατίθεται στο παράρτημά της καθορίζουν ειδικότερες απαιτήσεις για την οργάνωση του χρόνου εργασίας για μετακινούμενους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας από εκείνες της εν λόγω οδηγίας.
- (11) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να ισχύει με την επιφύλαξη τυχόν ενωσιακής νομοθεσίας που είναι ειδικότερη ή που παρέχει υψηλότερο επίπεδο προστασίας για τους μετακινούμενους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- (12) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει 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 που παρατίθεται στο παράρτημά της καθορίζουν στοιχειώδη πρότυπα. Τα κράτη μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι θα πρέπει να δύνανται να διατηρούν ή να θεσπίζουν ευνοϊκότερες διατάξεις.
- (14) Η παρούσα οδηγία τηρεί τα θεμελιώδη δικαιώματα και αρχές που αναγνωρίζονται στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως στο άρθρο 31.
- (15) 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 διασυννοιακή δραστηριότητα, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά μπορούν μάλλον 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 εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (16) Η εφαρμογή της συμφωνίας συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στο άρθρο 151 ΣΛΕΕ.
- (17) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ⁽¹⁾, το γεγονός ότι μια δραστηριότητα που προβλέπεται σε μια οδηγία δεν υπάρχει ακόμη σε ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να απαλλάξει το εν λόγω κράτος μέλος από την υποχρέωσή του να λάβει νομοθετικά ή κανονιστικά μέτρα προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι όλες οι διατάξεις της οδηγίας θα μεταφερθούν σωστά στο εθνικό δίκαιο. Τόσο η αρχή της ασφάλειας δικαίου όσο και η ανάγκη να διασφαλιστεί η πλήρης εφαρμογή των οδηγιών κατά νόμο και όχι απλώς στην πράξη απαιτούν από όλα τα κράτη μέλη να αναπαραγάγουν τους κανόνες της σχετικής οδηγίας σε ένα σαφές, ακριβές και διαφανές πλαίσιο που προβλέπει υποχρεωτικές νομικές διατάξεις. Η υποχρέωση αυτή βαρύνει τα κράτη μέλη προκειμένου να προβλέπουν οποιαδήποτε αλλαγή στην κατάσταση που επικρατεί σε αυτά σε μία δεδομένη χρονική στιγμή και προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι όλα τα υποκείμενα δικαίου στην Κοινότητα, συμπεριλαμβανομένων των υποκείμενων δικαίου των κρατών μελών στα οποία δεν υπάρχει συγκεκριμένη δραστηριότητα στην οποία αναφέρεται δεδομένη οδηγία, θα είναι σε θέση να γνωρίζουν με σαφήνεια και ακρίβεια ποια είναι, σε όλες τις περιπτώσεις, τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις τους. Σύμφωνα με τη νομολογία, η μεταφορά της οδηγίας δεν είναι υποχρεωτική μόνο εκεί όπου η εν λόγω μεταφορά δεν έχει νόημα για γεωγραφικούς λόγους. Τα κράτη μέλη θα πρέπει σε παρόμοιες περιπτώσεις να ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.
- (18) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση των κρατών μελών και της Επιτροπής, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, σχετικά με τα εξηγηματικά έγγραφα ⁽²⁾, 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 εξηγείται 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 θέτει σε εφαρμογή 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.

⁽¹⁾ Βλέπε, μεταξύ άλλων, την απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Ιανουαρίου 2010 στην υπόθεση C-343/08, Επιτροπή κατά Τσεχικής Δημοκρατίας (Συλλογή 2010, I-275).

⁽²⁾ ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

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, ενόψει των μεταβαλλόμενων συνθηκών, διαφορετικές νομοθετικές, κανονιστικές ή συμβατικές ρυθμίσεις από εκείνες που επικρατούσαν τη στιγμή της έκδοσης της παρούσας οδηγίας, υπό τον όρο ότι τηρούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπονται από την παρούσα οδηγία.

3. Η εφαρμογή και ερμηνεία της παρούσας οδηγίας δεν θίγουν ενδεχόμενες ενωσιακές ή εθνικές διατάξεις, έθιμα ή πρακτικές 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 είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

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 έως την 31η Δεκεμβρίου 2016. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

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 αυτής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν 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, 19 Δεκεμβρίου 2014.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
S. GOZI

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ευρωπαϊκή συμφωνία σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2003/88/ΕΚ σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας καθορίζει στοιχειώδεις απαιτήσεις, οι οποίες, εκτός από τους τομείς που ορίζονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 (ημερήσια ανάπαυση, διαλείμματα, εβδομαδιαία ανάπαυση, διάρκεια της νυχτερινής εργασίας), αφορούν επίσης την οργάνωση του ωραρίου εργασίας στις μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ωστόσο, επειδή οι διατάξεις της οδηγίας αυτής δεν λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, απαιτούνται πιο συγκεκριμένες διατάξεις σύμφωνα με το άρθρο 14 της οδηγίας 2003/88/ΕΚ.
- (2) Οι διατάξεις αυτές αναμένεται να εξασφαλίσουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και προστασίας της υγείας κατά την εργασία για τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- (3) Οι μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας αποτελούν μια μορφή διεθνών μεταφορών, οι οποίες χαρακτηρίζονται πρωτίτως από διασυνοριακές δραστηριότητες στο ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών μέσω πλωτών οδών. Ο ευρωπαϊκός τομέας μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα πρέπει συνεπώς να καταβάλει προσπάθειες ώστε να επικρατούν ομοίμορφες συνθήκες για την αγορά εργασίας στον εν λόγω τομέα και να αποτραπεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός, ο οποίος βασίζεται στις διαφορές μεταξύ των νομοθεσιών περί της οργάνωσης του χρόνου εργασίας.
- (4) Λόγω της σημασίας του τομέα των μεταφορών για την οικονομική ανταγωνιστικότητα, η Ευρωπαϊκή Ένωση έδωσε ως στόχο της να προωθήσει τους τρόπους μεταφορών που καταναλώνουν λιγότερη ενέργεια, είναι πιο φιλικό προς το περιβάλλον ή πιο ασφαλείς⁽¹⁾. Η εσωτερική ναυσιπλοΐα ως τρόπος μεταφοράς φιλικός προς το περιβάλλον, με δυναμικό που δεν έχει ακόμη πλήρως αξιοποιηθεί, μπορεί να συμβάλει με βιώσιμο τρόπο στην αποσυμφόρηση των ευρωπαϊκών οδικών και σιδηροδρομικών συγκοινωνιών.
- (5) Η οργάνωση εργασίας ποικίλλει στο εσωτερικό του τομέα. Ο αριθμός των εργαζομένων και ο χρόνος εργασίας τους στο πλοίο διαφέρουν ανάλογα με τον τρόπο οργάνωσης της εργασίας, την εκάστοτε επιχείρηση, τη γεωγραφική περιοχή δραστηριότητας, το μήκος της διαδρομής και το μέγεθος του σκάφους. Ορισμένα πλοία ταξιδεύουν συνεχώς, δηλαδή επί 24ώρου βάσεως, με προσωπικό που εργάζεται σε βάρδιες. Αντίθετα, ιδίως επιχειρήσεις μεσαίου μεγέθους, έχουν την τάση να λειτουργούν σκάφη τους 14 ώρες την ημέρα για πέντε ή έξι ημέρες την εβδομάδα. Στον τομέα μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ο χρόνος εργασίας ενός εργαζομένου σε πλοίο δεν ταυτίζεται με τον χρόνο λειτουργίας ενός σκάφους.
- (6) Μία από τις ιδιαιτερότητες του τομέα μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι ότι οι εργαζόμενοι μπορούν να έχουν στο πλοίο όχι μόνον τη θέση εργασίας τους αλλά επίσης τον τόπο διαμονής ή διαβίωσής τους. Συνεπώς, είναι σύνθηδες οι εργαζόμενοι να παραμένουν στο πλοίο κατά τον χρόνο ανάπαυσης. Πολλοί εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ιδίως εκείνοι των οποίων ο τόπος κατοικίας βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση, εργάζονται πολλές συνεχόμενες ημέρες στο πλοίο για να εξοικονομήσουν τον χρόνο ταξιδιού, και στη συνέχεια να μπορούν να μείνουν πολλές ημέρες στο σπίτι τους ή σε έναν άλλο τόπο επιλογής τους. Π.χ. ο εργαζόμενος που εργάζεται με ρυθμό 1:1 έχει τον ίδιο αριθμό ημερών ανάπαυσης και εργασίας. Για τον λόγο αυτόν μπορεί ο αριθμός των συνεχόμενων ημερών στο πλοίο καθώς και ο αριθμός των ημερών ανάπαυσης να είναι αντιστοίχως υψηλότερος από αυτόν που αντιστοιχεί σε μια σχέση εργασίας στην ξηρά.
- (7) Ο μέσος χρόνος εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας περιέχει καταρχήν σημαντικό ποσοστό χρόνου διαθεσιμότητας (π.χ. λόγω απρόβλεπτων χρόνων αναμονής σε υδατοφράκτες (κλεισιάδες) ή κατά τη φόρτωση ή την εκφόρτωση του σκάφους), ο οποίος μπορεί επίσης να προκύψει στη διάρκεια της νύχτας. Για τον λόγο αυτόν, τα ανώτατα όρια του ημερήσιου ή εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας ενδέχεται να είναι υψηλότερα από τα οριζόμενα στην οδηγία 2003/88/ΕΚ.
- (8) Ταυτόχρονα πρέπει να αναγνωριστεί ότι ο φόρτος εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας επηρεάζεται από πολλαπλούς παράγοντες, π.χ. τον θόρυβο, τις δονήσεις και την οργάνωση του χρόνου εργασίας. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία⁽²⁾, προβλέπονται ετήσιοι ιατρικοί έλεγχοι για την προστασία των εργαζομένων, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες συνθήκες εργασίας στον εν λόγω τομέα.
- (9) Οι επιπλέον απαιτήσεις που συνδέονται με τη νυχτερινή υπηρεσία στο πλοίο, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιορίζοντας το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο νυχτερινής εργασίας και με σωστή οργάνωση της εργασίας.

⁽¹⁾ Βλέπε Ανακοίνωση της Επιτροπής για την Προώθηση της Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας «Naiades», COM(2006) 6 τελικό, της 17.1.2006.

⁽²⁾ ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1.

- (10) Στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας εργάζονται τόσο μισθωτοί όσο και αυτοαπασχολούμενοι⁽¹⁾. Το καθεστώς του αυτοαπασχολούμενου καθορίζεται με βάση το εκάστοτε ισχύον εθνικό δίκαιο.
- (11) Οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης σε επιβατηγά πλοία διαφέρουν από αυτές που επικρατούν σε άλλες μορφές μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και δικαιολογούν, συνεπώς, την ύπαρξη ειδικών διατάξεων. Το διαφορετικό κοινωνικό περιβάλλον, οι διαφορετικές δραστηριότητες και ο εποχικός χαρακτήρας αυτού του τμήματος του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας αντικατοπτρίζονται στον τρόπο οργάνωσης της εργασίας.

Βάσει της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως δε τα άρθρα 154 και 155, παράγραφος 2, τα υπογράφοντα μέρη ζητούν από κοινού η παρούσα συμφωνία που συνήφθη σε επίπεδο ΕΕ να εφαρμοσθεί με απόφαση του Συμβουλίου επί προτάσει της Επιτροπής. Τα υπογράφοντα μέρη συμφώνησαν τα εξής:

Παράγραφος 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα συμφωνία ισχύει για μετακινούμενους εργαζομένους, οι οποίοι εργάζονται ως μέλη του ναυτικού προσωπικού (μέλη του πληρώματος) ή με άλλη ιδιότητα (επιβαίνον προσωπικό) σε σκάφος το οποίο δραστηριοποιείται στην επικράτεια κράτους μέλους στον τομέα των εμπορικών μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
2. Οι επιχειρηματίες στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας δεν θεωρούνται εργαζόμενοι με την έννοια της παρούσας συμφωνίας, ακόμη και όταν έχουν καθεστώς εργαζομένου στη δική τους επιχείρηση.
3. Η παρούσα συμφωνία δεν αντιτίθεται στις εθνικές ή διεθνείς διατάξεις σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, οι οποίες ισχύουν για μετακινούμενους εργαζομένους και για τα άτομα που αναφέρονται στην παράγραφο 1.2.
4. Σε περίπτωση που υπάρχουν διαφορές όσον αφορά τους χρόνους ανάπαυσης των μετακινούμενων εργαζομένων μεταξύ της παρούσας συμφωνίας και εθνικών και διεθνών διατάξεων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, υπερισχύουν οι διατάξεις οι οποίες εξασφαλίζουν μεγαλύτερο βαθμό προστασίας της υγείας και της ασφάλειας.
5. Οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι που εργάζονται σε σκάφος το οποίο δραστηριοποιείται στην επικράτεια κράτους μέλους εκτός του τομέα των εμπορικών μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και των οποίων οι συνθήκες εργασίας ρυθμίζονται από συλλογικές συμβάσεις και μισθολογικές συμφωνίες μεταξύ των οργανώσεων των εργοδοτών και των εργαζομένων, μπορούν, αφού ζητηθεί η γνώμη και δοθεί η συγκατάθεση των οργανώσεων των εργοδοτών και των εργαζομένων, να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας, σε περίπτωση που οι διατάξεις της παρούσας συμφωνίας είναι πιο ευνοϊκές για τους εργαζομένους.

Παράγραφος 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «σκάφος»: πλοίο ή πλωτός εξοπλισμός·
- β) «επιβατηγό πλοίο»: πλοίο ημερήσιων εκδρομών ή με καμπίνες που είναι κατασκευασμένο ή διαρρυθμισμένο για τη μεταφορά περισσότερων των δώδεκα επιβατών·
- γ) «ωράριο εργασίας»: ο χρόνος κατά τον οποίο ο εργαζόμενος προβλέπεται να εκτελεί εργασία ή πρέπει να είναι διαθέσιμος προς εκτέλεση εργασίας (χρόνος διαθεσιμότητας) στο και για το σκάφος κατ' εντολή του εργοδότη ή του εκπροσώπου του εργοδότη·
- δ) «χρόνος ανάπαυσης»: ο χρόνος εκτός του ωραρίου εργασίας· αυτός ο όρος περιλαμβάνει τον χρόνο ανάπαυσης επάνω στο κινούμενο σκάφος, σε σταματημένο σκάφος και στην ξηρά. Δεν περιλαμβάνει σύντομα διαλείμματα ανάπαυσης (έως 15 λεπτά)·
- ε) «ημέρα ανάπαυσης»: ο συνεχής χρόνος ανάπαυσης επί 24 ωρών, τον οποίο ο εργαζόμενος περνά σε έναν τόπο ελεύθερης επιλογής του·
- στ) «επιχειρηματίας μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας»: το πρόσωπο που εκμεταλλεύεται σκάφη για εμπορικούς λόγους στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας για δικό του λογαριασμό·
- ζ) «φύλλο υπηρεσίας»: περιέχει τον σχεδιασμό των ημερών εργασίας και ανάπαυσης που κοινοποιείται εκ των προτέρων από τον εργοδότη στον εργαζόμενο·

⁽¹⁾ Βλέπε την ανακοίνωση της Επιτροπής, COM(2010) 373 τελικό της 13.7.2010: Επιβεβαίωση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων: δικαιώματα και σημαντικότερες εξελίξεις, τμήμα 1.1.

- η) «νυκτερινό ωράριο»: ο χρόνος μεταξύ των ωρών 23.00 και 06.00·
- θ) «εργαζόμενος τη νύχτα»:
- αα) αφενός, κάθε εργαζόμενος ο οποίος εκτελεί κανονικά τουλάχιστον τρεις ώρες της καθημερινής του εργασίας στη διάρκεια του νυκτερινού ωραρίου,
 - ββ) αφετέρου, κάθε εργαζόμενος ο οποίος εργάζεται ενδεχομένως με νυκτερινό ωράριο στη διάρκεια συγκεκριμένου μέρους του ετήσιου χρόνου εργασίας, το οποίο ορίζεται κατ' επιλογή του εκάστοτε κράτους μέλους:
 - ααα) από την εθνική νομοθεσία, ύστερα από διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους,
 - ή
 - βββ) με συλλογικές συμβάσεις ή με συμφωνίες που συνάπτονται από τους κοινωνικούς εταίρους σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο·
- ι) «εργαζόμενος σε βάρδιες»: κάθε εργαζόμενος με ωράριο που εντάσσεται σε πρόγραμμα εργασίας κατά βάρδιες·
- ια) «επιβαίνον προσωπικό»: ορίζεται σύμφωνα με τον ορισμό 103 στο παράρτημα II άρθρο 1.01 της οδηγίας 2006/87/ΕΚ ⁽¹⁾·
- ιβ) «μετακινούμενος εργαζόμενος»: κάθε εργαζόμενος ο οποίος απασχολείται ως μέλος του επιβαίνοντος προσωπικού μιας επιχείρησης, η οποία παρέχει υπηρεσίες μεταφορών επιβατών ή εμπορευμάτων διά μέσου εσωτερικών πλωτών οδών· κι οι αναφορές σε «εργαζόμενους» στην παρούσα συμφωνία πρέπει να ερμηνεύονται αναλόγως·
- ιγ) «εποχή»: το χρονικό διάστημα ανώτατης διάρκειας 9 διαδοχικών μηνών εντός ενός πλαισίου 12 μηνών, στη διάρκεια του οποίου οι δραστηριότητες περιορίζονται λόγω εξωτερικών συνθηκών, όπως π.χ. καιρικές συνθήκες ή τουριστική ζήτηση, σε συγκεκριμένες εποχές του έτους.

Παράγραφος 3

Ωράριο εργασίας και περίοδος αναφοράς

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 4 το ωράριο εργασίας καθορίζεται καταρχήν με βάση τις οκτώ ώρες την ημέρα.
2. Το ωράριο εργασίας μπορεί να παραταθεί σύμφωνα με την παράγραφο 4, εάν στο πλαίσιο των 12 μηνών (περίοδος αναφοράς) δεν υπερβαίνεται ο μέσος όρος των 48 ωρών την εβδομάδα.
3. Ο μέγιστος χρόνος εργασίας κατά την περίοδο αναφοράς είναι 2 304 ώρες (βάση υπολογισμού: 52 εβδομάδες μείον άδεια τουλάχιστον τεσσάρων εβδομάδων × 48 ώρες). Οι περιόδοι ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών, καθώς και οι περιόδοι άδειας ασθένειας δεν συνεκτιμώνται ή είναι ουδέτερες, όσον αφορά τον υπολογισμό του μέσου όρου. Επιπλέον αφαιρούνται τα δικαιώματα χρόνου ανάπαυσης που προκύπτουν από τις επίσημες αργίες.
4. Για τις σχέσεις εργασίας, των οποίων η διάρκεια είναι μικρότερη από την περίοδο αναφοράς, ο υπολογισμός του ανώτατου επιτρεπόμενου ωραρίου εργασίας βασίζεται στη μέθοδο του υπολογισμού κατ' αναλογία των περιόδων απασχόλησης

Παράγραφος 4

Ημερήσιο και εβδομαδιαίο ωράριο εργασίας

1. Το ωράριο εργασίας, δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει:
 - α) 14 ώρες, σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 24 ωρών και
 - β) 84 ώρες σε κάθε περίοδο επτά ημερών.
2. Αν, σύμφωνα με το φύλλο υπηρεσίας, υπάρχουν περισσότερες ημέρες ανάπαυσης από ημέρες εργασίας, δεν επιτρέπεται η υπέρβαση των 72 ωρών εβδομαδιαίου ωραρίου εργασίας κατά μέσο όρο εντός μιας περιόδου 4 μηνών.

⁽¹⁾ Οδηγία 2006/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση τεχνολογικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και την κατάργηση της οδηγίας 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 389 της 30.12.2006, σ. 1).

Παράγραφος 5

Ημέρες εργασίας και ανάπαυσης

1. Επιτρέπεται η απασχόληση επί 31 διαδοχικές ημέρες κατ' ανώτατο όριο.
2. Αν σύμφωνα με το φύλλο υπηρεσίας, προβλέπεται ο ίδιος ανώτατος αριθμός ημερών εργασίας όπως και ημερών ανάπαυσης, αμέσως μετά τη λήξη των διαδοχικών ημερών εργασίας πρέπει να χορηγείται ο ίδιος αριθμός διαδοχικών ημερών ανάπαυσης. Εξαιρέσεις από τον αριθμό των διαδοχικών ημερών ανάπαυσης που πρέπει να χορηγείται αμέσως επιτρέπονται υπό τον όρο ότι:
 - α) ο ανώτατος αριθμός των 31 διαδοχικών ημερών δεν υπερβαίνεται και
 - β) ο αναφερόμενος στα σημεία 3.α), 3.β) ή 3.γ) ελάχιστος αριθμός διαδοχικών ημερών ανάπαυσης πρέπει να χορηγείται αμέσως μετά τη λήξη των διαδοχικών ημερών εργασίας και
 - γ) η περίοδος παράτασης ή ανταλλαγής των ημερών εργασίας πρέπει να αντισταθμίζεται εντός του χρονικού διαστήματος αναφοράς.
3. Αν, σύμφωνα με το φύλλο υπηρεσίας, υπάρχουν περισσότερες ημέρες εργασίας από ημέρες ανάπαυσης, ο ελάχιστος αριθμός διαδοχικών ημερών ανάπαυσης αμέσως μετά τη λήξη των διαδοχικών ημερών εργασίας καθορίζεται ως εξής:
 - α) 1η έως 10η διαδοχική ημέρα εργασίας: 0,2 ημέρα ανάπαυσης για κάθε διαδοχική ημέρα εργασίας (π.χ.: 10 διαδοχικές ημέρες εργασίας = 2 ημέρες ανάπαυσης)·
 - β) 11η έως 20η διαδοχική ημέρα εργασίας: 0,3 ημέρα ανάπαυσης για κάθε διαδοχική ημέρα εργασίας (π.χ.: 20 διαδοχικές ημέρες εργασίας = 5 ημέρες ανάπαυσης)·
 - γ) 21η έως 31η διαδοχική ημέρα εργασίας: 0,4 ημέρες ανάπαυσης για κάθε διαδοχική ημέρα εργασίας (π.χ.: 31 διαδοχικές ημέρες εργασίας = 9,4 ημέρες ανάπαυσης).

Στον υπολογισμό αυτόν του ελάχιστου αριθμού διαδοχικών ημερών ανάπαυσης προστίθενται τα ποσοστά ημερών ανάπαυσης και χορηγούνται ως ολόκληρες ημέρες ανάπαυσης.

Παράγραφος 6

Εποχική εργασία σε επιβατηγά πλοία

Κατά παρέκκλιση των διατάξεων των παραγράφων 4 και 5 της παρούσας συμφωνίας μπορούν να εφαρμόζονται οι ακόλουθες διατάξεις για όλους τους εργαζομένους που εργάζονται στη διάρκεια τουριστικής περιόδου σε επιβατηγό πλοίο:

- 1) Το ωράριο εργασίας, δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει:
 - α) 12 ώρες, σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 24 ωρών και
 - β) 72 ώρες σε κάθε περίοδο επτά ημερών.
- 2) Ανά ημέρα εργασίας, πιστώνεται στον εργαζόμενο 0,2 ημέρα ανάπαυσης. Για κάθε χρονική περίοδο 31 ημερών πρέπει να χορηγούνται πραγματικά δύο ημέρες ανάπαυσης. Οι υπόλοιπες ημέρες ανάπαυσης μπορούν να χορηγούνται κατόπιν συμφωνίας.
- 3) Λαμβάνοντας υπόψη την προαναφερόμενη πρόταση και την παράγραφο 3 εδάφιο 4, η αντιστάθμιση των ημερών ανάπαυσης καθώς και η τήρηση του κατά μέσο όρο ωραρίου εργασίας των 48 ωρών πραγματοποιείται σύμφωνα με την παράγραφο 3, βάσει συλλογικών συμβάσεων ή συμφωνιών μεταξύ των κοινωνικών εταίρων ή, αν δεν υπάρχουν τέτοιου είδους συμφωνίες, βάσει διατάξεων εθνικού δικαίου.

Παράγραφος 7

Περίοδοι ανάπαυσης

Οι εργαζόμενοι πρέπει να διαθέτουν τακτικές και επαρκώς μεγάλες και συνεχείς περιόδους ανάπαυσης, η διάρκεια των οποίων εκφράζεται σε μονάδες χρόνου, οι οποίες είναι επαρκώς μακρές και συνεχείς, ώστε να εξασφαλίζουν ότι οι εργαζόμενοι δεν θα προκαλούν σωματικές βλάβες στους ίδιους, σε συναδέλφους τους ή σε τρίτους και ότι δεν θα βλάπτουν την υγεία τους, βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα, λόγω κόπωσης ή άτακτων ρυθμών εργασίας.

Οι περίοδοι ανάπαυσης δεν υπερβαίνουν:

- α) τις 10 ώρες σε κάθε χρονική περίοδο 24 ωρών, εκ των οποίων τουλάχιστον 6 ώρες χωρίς διακοπή, και
- β) τις 84 ώρες σε κάθε περίοδο επτά ημερών.

Παράγραφος 8

Διαλείμματα

Κάθε εργαζόμενος δικαιούται κατά την καθημερινή του εργασία, η οποία υπερβαίνει τις έξι ώρες, ένα διάλειμμα· οι λεπτομέρειες, ιδίως η διάρκεια και οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση του διαλείμματος αυτού, καθορίζονται σε συλλογικές συμβάσεις ή με συμφωνίες μεταξύ των κοινωνικών εταίρων ή, αν δεν υπάρχουν τέτοιου είδους συμφωνίες, βάσει διατάξεων εθνικού δικαίου.

Παράγραφος 9

Μέγιστος χρόνος εργασίας κατά τη διάρκεια της νύχτας

Με βάση τη νυχτερινή περίοδο επτά ωρών, η μέγιστη κατ' εβδομάδα διάρκεια εργασίας κατά τη διάρκεια της νύχτας ανέρχεται σε 42 ώρες ανά περίοδο επτά ημερών.

Παράγραφος 10

Ετήσια άδεια

Κάθε εργαζόμενος δικαιούται τουλάχιστον τέσσερις εβδομάδες ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών ή το αντίστοιχο μερίδιο σε περίπτωση που η απασχόληση διαρκεί λιγότερο από ένα έτος, σύμφωνα με τους όρους που προβλέπουν οι εθνικές νομοθεσίες και/ή πρακτικές για την απόκτηση του σχετικού δικαιώματος και τη χορήγηση της άδειας.

Η ελάχιστη περίοδος ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών μπορεί να αντικαθίσταται από χρηματική αποζημίωση μόνον σε περίπτωση τερματισμού της εργασιακής σχέσης.

Παράγραφος 11

Προστασία ανηλίκων

1. Για εργαζομένους ηλικίας κάτω των 18 ετών ισχύουν οι διατάξεις της οδηγίας 94/33/ΕΚ σχετικά με την προστασία των νέων κατά την εργασία ⁽¹⁾.
2. Κατ' εξαίρεση, τα κράτη μέλη μπορούν με νομοθετική ή κανονιστική διάταξη να επιτρέψουν την απασχόληση νέων μετά τη συμπλήρωση του 16ου έτους της ηλικίας τους, οι οποίοι σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο δεν υπόκεινται πλέον στην υποχρεωτική πλήρη σχολική φοίτηση, κατά την περίοδο στην οποία, σύμφωνα με την οδηγία 94/33/ΕΚ, απαγορεύεται η νυχτερινή εργασία, εάν αυτό χρειάζεται για την επίτευξη του στόχου της κατάρτισής τους στο πλαίσιο αναγνωρισμένου κύκλου μαθητείας και με την προϋπόθεση ότι τους χορηγούνται αντισταθμιστικά οι δέουσες περίοδοι ανάπαυσης και δεν αμφισβητούνται οι στόχοι του άρθρου 1 της οδηγίας 94/33/ΕΚ.

Παράγραφος 12

Έλεγχοι

1. Πρέπει να καταγράφεται καθημερινά το ωράριο εργασίας και ανάπαυσης κάθε εργαζομένου, για να ελέγχεται η τήρηση των διατάξεων σύμφωνα με τις παραγράφους 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 και 13.
2. Οι καταγραφές πρέπει να φυλάσσονται στο πλοίο τουλάχιστον μέχρι τη λήξη της περιόδου αναφοράς.
3. Οι καταγραφές πρέπει να ελέγχονται και να επιβεβαιώνονται σε κατάλληλα χρονικά διαστήματα (το αργότερο μέχρι τη λήξη του επόμενου μήνα) από τον εργοδότη ή τον αντιπρόσωπό του, από κοινού με τον εργαζόμενο.

⁽¹⁾ ΕΕ L 216 της 20.8.1994, σ. 12.

4. Ελάχιστα στοιχεία είναι τα εξής:
 - α) όνομα σκάφους·
 - β) ονοματεπώνυμο εργαζομένου·
 - γ) ονοματεπώνυμο του υπεύθυνου κυβερνήτη του πλοίου·
 - δ) ημερομηνία·
 - ε) ημέρα εργασίας και ανάπαυσης·
 - στ) έναρξη και λήξη των καθημερινών περιόδων εργασίας και ανάπαυσης.
5. Ο εργαζόμενος λαμβάνει αντίγραφο με τις επιβεβαιωμένες σημειώσεις που αφορούν το ωράριο του. Το αντίγραφο αυτό πρέπει να φέρει μαζί του ο εργαζόμενος επί έναν χρόνο.

Παράγραφος 13

Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

1. Ο κυβερνήτης του σκάφους ή ο αναπληρωτής του έχει το δικαίωμα να απαιτήσει από έναν εργαζόμενο να εκτελέσει το ωράριο εργασίας, το οποίο είναι αναγκαίο για την άμεση ασφάλεια του σκάφους, των επιβατών του πλοίου και του φορτίου ή για την παροχή βοήθειας σε άλλα πλοία ή πρόσωπα που βρίσκονται σε έκτακτη ανάγκη.
2. Σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο 1, ο κυβερνήτης του σκάφους ή ο αναπληρωτής του μπορεί να απαιτήσει από τον εργαζόμενο να εκτελέσει το αναγκαίο ωράριο εργασίας μέχρι να αποκατασταθεί η ομαλή κατάσταση.
3. Μόλις καταστεί δυνατό, μετά την αποκατάσταση της ομαλής κατάστασης, ο κυβερνήτης του σκάφους ή ο εκπρόσωπός του πρέπει να εξασφαλίσει ότι όλοι οι εργαζόμενοι που εκτέλεσαν εργασία στη διάρκεια περιόδου ανάπαυσης σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα, θα έχουν τη δυνατότητα επαρκούς περιόδου ανάπαυσης.

Παράγραφος 14

Ιατρική εξέταση

1. Όλοι οι εργαζόμενοι έχουν δικαίωμα για μία δωρεάν ιατρική εξέταση ετησίως. Κατά την ιατρική εξέταση πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στα συμπτώματα ή στις συνθήκες, που μπορούν να οφείλονται στην εργασία στο πλοίο με ελάχιστους χρόνους ανάπαυσης και/ή με ελάχιστες ημέρες ανάπαυσης, σύμφωνα με την παράγραφο 5 και την παράγραφο 6.
2. Οι εργαζόμενοι τη νύχτα, οι οποίοι αντιμετωπίζουν προβλήματα υγείας τα οποία αποδεδειγμένα οφείλονται στο γεγονός ότι εκτελούν νυχτερινή εργασία, πρέπει να μετατιθενται, όποτε είναι δυνατόν, σε θέση ημερήσιας εργασίας για την οποία είναι κατάλληλοι.
3. Η δωρεάν ιατρική εξέταση υπόκειται στο ιατρικό απόρρητο.
4. Η δωρεάν ιατρική εξέταση μπορεί να πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο του δημόσιου συστήματος υγείας.

Παράγραφος 15

Προστασία της ασφάλειας και της υγείας

1. Οι εργαζόμενοι τη νύχτα και οι εργαζόμενοι σε βάρδιες πρέπει να απολαμβάνουν προστασία της υγείας και της ασφάλειάς τους, ανάλογη προς τη φύση της εργασίας τους.
2. Οι κατάλληλες υπηρεσίες ή τα μέτρα προστασίας και πρόληψης στον τομέα της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων τη νύχτα και των εργαζομένων σε βάρδιες πρέπει να είναι ισοδύναμα με τα προσφερόμενα στους άλλους εργαζομένους και να είναι διαθέσιμα ανά πάσα στιγμή.

*Παράγραφος 16**Ρυθμός εργασίας*

Ο εργοδότης που προτίθεται να οργανώσει την εργασία με ένα ορισμένο ρυθμό πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη γενική αρχή της προσαρμογής της εργασίας στον άνθρωπο, ιδίως προκειμένου να περιοριστεί η μονότονη και η ρυθμική εργασία, σε συνάρτηση με το είδος της δραστηριότητας και τις απαιτήσεις ασφάλειας και υγείας, ιδιαίτερα όσον αφορά τα διαλείμματα του χρόνου εργασίας.

*Παράγραφος 17**Τελικές διατάξεις*

1. Ευνοϊκότερες διατάξεις

Η παρούσα συμφωνία δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών:

- a) να διατηρούν ή να θεσπίζουν νομοθετικές και διοικητικές διατάξεις ή
- β) να διευκολύνουν ή να επιτρέπουν την εφαρμογή συλλογικών συμβάσεων ή συμφωνιών που συνάπτονται μεταξύ των κοινωνικών εταίρων

που είναι ευνοϊκότερες για την προστασία της υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων από τις διατάξεις που ορίζονται στην παρούσα συμφωνία.

2. Ρήτρα μη υποβάθμισης των προτύπων

Η εκτέλεση της παρούσας συμφωνίας δεν επιτρέπεται σε καμία περίπτωση να χρησιμεύσει ως δικαιολογία για τη μείωση του γενικού επιπέδου προστασίας των εργαζομένων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας συμφωνίας.

3. Παρακολούθηση της συμφωνίας

Οι κοινωνικοί εταίροι παρακολουθούν την εφαρμογή και την εκτέλεση της παρούσας συμφωνίας στο πλαίσιο της επιτροπής κλαδικού διαλόγου για τις μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ιδίως όσον αφορά τα θέματα της επαγγελματικής υγείας.

4. Επανεξέταση

Οι κοινωνικοί εταίροι εξετάζουν τις προαναφερόμενες διατάξεις δύο έτη μετά τη λήξη της προθεσμίας εφαρμογής, η οποία καθορίστηκε με απόφαση του Συμβουλίου για την εκτέλεση της παρούσας συμφωνίας.

Βρυξέλλες, 15 Φεβρουαρίου 2012.

Ευρωπαϊκή Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (European Barge Union — EBU)

Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πλοιάρχων (European Skippers Organisation — ESO)

Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation — ETF)
