

SMĚRNICE

SMĚRNICE RADY 2014/112/EU

ze dne 19. prosince 2014,

kteřou se provádí Evropská dohoda o úpravě některých aspektů úpravy pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy uzavřená Evropským svazem vnitrozemské plavby (EBU), Evropskou organizací lodních kapitánů (ESO) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF)

(Text s významem pro EHP)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 155 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Sociální partneři mohou v souladu s čl. 155 odst. 2 Smlouvy společně požádat, aby dohody v záležitostech týkajících se článku 153 Smlouvy o fungování Evropské unie (EU), které uzavřeli na úrovni Unie, byly prováděny rozhodnutím Rady na návrh Komise.
- (2) Dopisem ze dne 10. prosince 2007 Evropský svaz vnitrozemské plavby (EBU), Evropská organizace lodních kapitánů (ESO) a Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF) informovaly Komisi o svém úmyslu zahájit dialog podle čl. 155 odst. 1 Smlouvy o fungování EU s cílem dosáhnout dohody na úrovni Unie.
- (3) Dne 15. února 2012 uzavřely EBU, ESO a ETF Evropskou dohodu o úpravě některých aspektů úpravy pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy (dále jen „dohoda“).
- (4) Dohoda obsahovala společnou žádost, aby byla dohoda provedena rozhodnutím Rady na návrh Komise v souladu s čl. 155 odst. 2 Smlouvy o fungování EU.
- (5) Vhodným nástrojem pro provedení dohody je směrnice.
- (6) Komise informovala Evropský parlament.
- (7) Komise vypracovala návrh směrnice v souladu se svým sdělením ze dne 20. května 1998 o přizpůsobení a podpoře sociálního dialogu na úrovni Společenství s přihlédnutím k reprezentativnosti smluvních stran a zákonitosti každého ustanovení dohody.
- (8) Aby se přispělo k soudržnému právnímu rámci v souvislosti s úpravou pracovní doby, mělo by provádění této směrnice zohlednit stávající právní předpisy Unie, a vzhledem k obsahu uvedené dohody zejména směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES⁽¹⁾. Uvedená směrnice stanoví minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví pro úpravu pracovní doby, a to i pro odvětví pracovníků ve vnitrozemské vodní dopravě.
- (9) Členské státy by měly možnost pověřit prováděním této směrnice na základě jejich společné žádosti sociální partneři, pokud členské státy přijmou všechna nezbytná opatření, aby zajistily, že cílů této směrnice může být dosaženo.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES ze dne 4. listopadu 2003 o některých aspektech úpravy pracovní doby (Úř. věst. L 299, 18.11.2003, s. 9).

- (10) Pro účely článku 14 směrnice 2003/88/ES stanoví tato směrnice a dohoda k ní přiložená specifitější požadavky týkající se úpravy pracovní doby pro mobilní pracovníky ve vnitrozemské vodní dopravě, než jaké stanoví uvedená směrnice.
- (11) Touto směrnicí by neměly být dotčeny žádné právní předpisy Unie, které jsou specifitější nebo zajišťují vyšší úroveň ochrany mobilních pracovníků ve vnitrozemské vodní dopravě.
- (12) Tato směrnice by neměla sloužit jako odůvodnění pro snížení obecné úrovně ochrany pracovníků v oblastech, na které se vztahuje dohoda.
- (13) Tato směrnice a dohoda k ní přiložená zavádějí minimální normy. Členské státy a sociální partneři by měly mít možnost zachovat nebo zavést příznivější ustanovení.
- (14) Tato směrnice ctí základní práva a zásady uznávané Listinou základních práv Evropské unie, a zejména článkem 31 uvedené listiny.
- (15) Jelikož cílů této směrnice, totiž bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků v převážně přeshraničním odvětví, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale může jich být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (16) Provedení dohody přispívá k dosažení cílů uvedených v článku 151 Smlouvy o fungování EU.
- (17) V souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora Evropské unie ⁽¹⁾ nemůže skutečnost, že některá činnost uváděná ve směrnici není v určitém členském státě prováděna, zprostit tento členský stát jeho povinnosti přijmout právní nebo správní předpisy k zajištění řádného provedení všech ustanovení této směrnice. Jak zásada právní jistoty, tak nezbytnost zajištění plného použití směrnic *de iure*, nikoliv pouze *de facto* totiž vyžadují, aby všechny členské státy převzaly požadavky stanovené dotčenou směrnicí vytvořením jasného, přesného a transparentního právního rámce, jenž je tvořen závaznými předpisy pro oblast, jíž se směrnice týká. Tato povinnost je členským státům uložena proto, aby byly připraveny na jakoukoliv změnu situace, ke které by později mohlo v členských státech dojít, a aby bylo zajištěno, že všechny subjekty práva ve Společenství, včetně subjektů v členských státech, ve kterých určitá činnost upravená směrnicí neexistuje, mohou za všech okolností jasně a přesně znát svá práva a povinnosti. Podle judikatury není nutno směrnicí provést pouze v případě, kdy je takové provedení bezpředmětné ze zeměpisných důvodů. Členské státy o nich mají v těchto případech informovat Komisi.
- (18) Členské státy se v souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise ze dne 28. září 2011 o informativních dokumentech ⁽²⁾ zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. Ve vztahu k této směrnici považuje zákonodárce předložení těchto dokumentů za odůvodněné,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Touto směrnicí se provádí Evropská dohoda o úpravě některých aspektů úpravy pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy, uzavřená dne 15. února 2012 Evropským svazem vnitrozemské plavby (EBU), Evropskou organizací lodních kapitánů (ESO) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) a obsažená v příloze.

Článek 2

1. Členské státy mohou zachovat nebo zavést předpisy, které jsou příznivější než ustanovení této směrnice.

⁽¹⁾ Viz mj. rozsudek Soudního dvora ze dne 14. ledna 2010 ve věci C-343/08, Komise v. Česká republika, Sb. rozh. 2010, s. I-275.

⁽²⁾ Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

2. Provádění této směrnice není za žádných okolností dostatečným důvodem odůvodňujícím snížení obecné úrovně ochrany pracovníků v oblastech, na které se vztahuje tato směrnice. Tím nejsou dotčena práva členských států a sociálních partnerů stanovit v reakci na změny okolností právní a správní předpisy nebo smluvní ujednání, které se liší od těch, jež jsou platné v době přijetí této směrnice, za předpokladu, že jsou dodrženy minimální požadavky stanovené touto směrnicí.
3. Používáním a výkladem této směrnice nejsou dotčena ustanovení Unie ani vnitrostátní předpisy, zvyklosti či praxe, které dotčeným pracovníkům zajišťují příznivější podmínky.

Článek 3

Členské státy stanoví sankce za porušení vnitrostátních předpisů, které byly přijaty podle této směrnice. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 4

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 31. prosince 2016. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 5

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 6

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 19. prosince 2014.

Za Radu
předseda
S. GOZI

PŘÍLOHA

Evropská dohoda o úpravě některých aspektů úpravy pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy

Vzhledem k těmto důvodům:

1. Směrnice 2003/88/ES o některých aspektech úpravy pracovní doby stanoví obecné minimální normy, které se s výjimkou oblastí uvedených v čl. 20 odst. 1 (denní doba odpočinku, přestávka, týdenní doba odpočinku, délka noční práce) vztahují i na úpravu pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy. Jelikož v těchto pravidlech nejsou dostatečně zohledněny zvláštní pracovní a životní podmínky v odvětví vnitrozemské vodní dopravy, je třeba specifitějších pravidel podle článku 14 směrnice 2003/88/ES.
2. Tato specifitější pravidla by měla zajistit bezpečnost a ochranu zdraví pracovníků v odvětví vnitrozemské vodní dopravy na vysoké úrovni.
3. Vnitrozemská vodní doprava je mezinárodní forma přepravy, která se vyznačuje převážně přeshraničními aktivitami v evropské síti vodních cest. V oblasti evropské vnitrozemské vodní dopravy by se tedy mělo usilovat o to, aby se vytvořily stejnorodé rámcové podmínky pro trh práce v tomto odvětví a aby se zabránilo nekalé soutěži, která pramení z rozdílů v zákonné úpravě pracovní doby.
4. Evropská unie si s ohledem na význam dopravy pro hospodářskou konkurenceschopnost stanovila za cíl podporovat způsoby přepravy, které jsou méně náročné na spotřebu energie, šetrnější k životnímu prostředí a bezpečnější⁽¹⁾. Vnitrozemská vodní doprava jakožto způsob přepravy, který je šetrný k životnímu prostředí a má ještě volnou kapacitu, může udržitelným způsobem přispět k odlehčení evropských silnic a železnic.
5. Organizace práce v rámci tohoto odvětví je různá. Počet pracovníků a jejich pracovní doba na palubě se liší v závislosti na organizaci práce, na podniku, zeměpisné oblasti provozu, délce cesty a velikosti plavidla. Některé lodě jsou v provozu neustále, tj. 24 hodin denně, a posádka pracuje na směny. Naopak lodě především středních podniků jsou v provozu zpravidla 14 hodin denně pět nebo šest dní v týdnu. V odvětví vnitrozemské vodní dopravy není pracovní doba pracovníka na palubě táž jako provozní doba plavidla.
6. Pro odvětví vnitrozemské vodní dopravy je specifické, že pracovníci na palubě nejen pracují, ale mohou tam i bydlet. Je proto obvyklé, že na palubě tráví i dobu odpočinku. Mnozí pracovníci v odvětví vnitrozemské vodní dopravy, zejména lidé více vzdáleni od domova, pracují na palubě několik po sobě jdoucích dní, aby ušetřili čas nutný pro cestování a poté mohli několik dní zůstat doma nebo na jiném místě podle své volby. Například v případě rozvržení 1: 1 má pracovník stejný počet volných i pracovních dní. Proto počet po sobě jdoucích pracovních dní na palubě a počet volných dní může být odpovídajícím způsobem vyšší než u zaměstnaneckého poměru na souši.
7. Významnou část průměrné pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy obvykle tvoří doba pracovní pohotovosti (například z důvodu neplánovaného čekání na zdymadlech nebo nakládky a vykládky plavidla), která může spadat i do nočních hodin. Proto mohou být maximální limity pro denní a týdenní pracovní dobu vyšší než limity stanovené ve směrnici 2003/88/ES.
8. Kromě toho je třeba uznat, že na pracovní zátěž v odvětví vnitrozemské vodní dopravy má vliv několik faktorů, např. hluk, vibrace a úprava pracovní doby. Aniž jsou dotčena ustanovení směrnice Rady 89/391/EHS ze dne 12. června 1989 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci⁽²⁾, jsou za účelem ochrany pracovníků stanoveny každoroční zdravotní prohlídky, aby se zohlednily zvláštní pracovní podmínky v odvětví vnitrozemské vodní dopravy.
9. Je třeba přihlídnout k dalším nárokům kladeným na členy posádky během noční služby na palubě, a to omezením maximálního přípustného počtu hodin noční práce a vhodnou organizací práce.

⁽¹⁾ Viz sdělení Komise o podpoře vnitrozemské vodní dopravy „NAIADES“, KOM(2006) 6 v konečném znění ze dne 17. ledna 2006.

⁽²⁾ Úř. věst. L 183, 29.6.1989, s. 1.

10. V odvětví vnitrozemské vodní dopravy pracuje kromě zaměstnanců také mnoho samostatně výdělečně činných osob ⁽¹⁾. Definice statusu samostatně výdělečně činné osoby vychází z příslušného vnitrostátního práva.
11. Pracovní a životní podmínky na lodích pro osobní dopravu jsou jiné než u ostatních typů vnitrozemské vodní dopravy, a proto je na místě zavést zvláštní ustanovení. Rozdílné sociální prostředí, rozdílné provozní činnosti a sezónní charakter této dílčí oblasti odvětví evropské vnitrozemské vodní dopravy způsobují rozdíly v organizaci práce.

V souladu se Smlouvou o fungování Evropské unie, zejména s článkem 154 a čl. 155 odst. 2 uvedené smlouvy, podepsané strany společně žádají, aby tato dohoda uzavřená na úrovni EU byla provedena rozhodnutím Rady na návrh Komise. Podepsané strany se dohodly takto:

Odstavec 1

Oblast působnosti

1. Tato dohoda se vztahuje na mobilní pracovníky, kteří jsou zaměstnáni jako členové posádky nebo lodního personálu na palubě plavidla, jež je v provozu na území členského státu a používá se k obchodní vnitrozemské vodní dopravě.
2. Podnikatelé v odvětví vnitrozemské vodní dopravy nejsou pro účely této dohody považováni za pracovníky, a to ani v případě, že mají status pracovníka ve vlastním podniku.
3. Touto dohodou nejsou dotčeny vnitrostátní ani mezinárodní předpisy v oblasti bezpečnosti lodní dopravy, které platí pro mobilní pracovníky a pro osoby uvedené v odst. 1 bodě 2.
4. Pokud existují rozdíly mezi touto dohodou a vnitrostátními nebo mezinárodními předpisy v oblasti bezpečnosti lodní dopravy, pokud jde o doby odpočinku u mobilních pracovníků, mají přednost ta ustanovení, která zajišťují vyšší úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků.
5. Mobilní pracovníci, kteří jsou zaměstnáni na palubě plavidla, jež je v provozu na území členského státu a nepoužívá se k obchodní vnitrozemské vodní dopravě, a jejichž pracovní podmínky jsou upraveny formou kolektivních smluv nebo smluv o mzdách uzavřených mezi organizacemi zaměstnavatelů a zaměstnanců, mohou být po dohodě s těmito organizacemi zaměstnavatelů a zaměstnanců a s jejich souhlasem zahrnuti do oblasti působnosti této dohody, pokud jsou pro pracovníky ustanovení této dohody výhodnější.

Odstavec 2

Definice

Pro účely této dohody platí následující definice:

- a) „plavidlem“ se rozumí loď nebo plovoucí stroj;
- b) „osobní loď“ se rozumí výletní nebo kajutová osobní loď postavená a vybavená pro přepravu více než dvanácti cestujících;
- c) „pracovní dobou“ se rozumí doba, během níž pracovník na základě pokynů od zaměstnavatele nebo jeho zástupce vykonává práci na plavidle a pro plavidlo, je pro tuto práci přidělen nebo musí být připraven tuto práci vykonat (doba pracovní pohotovosti);
- d) „dobou odpočinku“ se rozumí doba mimo pracovní dobu; tento pojem zahrnuje dobu odpočinku jak na pohyblivém plavidle, tak na plavidle v klidu a na pevnině. Nezahrnuje krátké přestávky (do 15 minut);
- e) „dnem odpočinku“ se rozumí nepřerušovaná doba odpočinku v délce 24 hodin, kterou pracovník tráví na místě podle své volby;
- f) „podnikatelem v odvětví vnitrozemské vodní dopravy“ se rozumí každá osoba, která samostatně a na vlastní účet provozuje plavidla vnitrozemské vodní dopravy k obchodním účelům;
- g) „rozpisem služeb“ se rozumí plán pracovních dní a dní odpočinku, o kterém zaměstnavatel zaměstnance předem vyrozuměl;

⁽¹⁾ Viz sdělení Komise KOM(2010) 373 v konečném znění, 13.7.2010 – Potvrzení volného pohybu pracovníků: práva a hlavní vývojové změny, oddíl 1.1.

- h) „nočními hodinami“ se rozumí doba mezi 23:00 h a 6:00 h;
- i) „nočním pracovníkem“ se rozumí
 - aa) jednak každý pracovník, který v rámci své obvyklé denní pracovní doby odpracuje nejméně tři hodiny během nočních hodin,
 - bb) jednak každý pracovník, který pravděpodobně odpracuje během nočních hodin určitou část své roční pracovní doby, kterou stanoví příslušný členský stát:
 - aaa) buď vnitrostátním právním předpisem po konzultaci se sociálními partnery,
nebo
 - bbb) v kolektivních smlouvách nebo dohodách uzavřených mezi sociálními partnery na celostátní nebo regionální úrovni;
- j) „pracovníkem na směny“ se rozumí každý pracovník, jehož rozpis služeb zahrnuje práci na směny;
- k) „lodním personálem“ se rozumí personál podle článku 1.01 definice č. 103 přílohy II směrnice 2006/87/ES ⁽¹⁾;
- l) „mobilním pracovníkem“ se rozumí každý pracovník zaměstnaný jako člen posádky v podniku, který provozuje osobní dopravu nebo přepravu zboží po vnitrozemských vodních cestách, a zmínky o „pracovnících“ v této dohodě je nutné vykládat obdobným způsobem;
- m) „sezónou“ se rozumí období nejvýše devíti po sobě jdoucích měsíců v průběhu dvanácti měsíců, kdy jsou činnosti v důsledku vnějších okolností, jako jsou povětrnostní podmínky nebo turistická poptávka, vázány na určitá roční období.

Odstavec 3

Pracovní doba a referenční období

1. Aniž je dotčen odstavec 4, je základem pro stanovení pracovní doby osmihodinový pracovní den.
2. Pracovní doba může být prodloužena v souladu s odstavcem 4, pokud v průběhu dvanácti měsíců (referenční období) nepřekročí v průměru 48 hodin za týden.
3. Maximální pracovní doba za referenční období je 2 304 hodin (základ pro výpočet: 52 týdnů minus minimálně čtyři týdny dovolené × 48 hodin). Přiznané doby placené dovolené za kalendářní rok a doby volna z důvodů nemoci se do výpočtu průměru nezahrnují nebo jsou neutrální. Kromě toho se odečtou nároky na dobu odpočinku vyplývající ze státních svátků.
4. U pracovních poměrů kratších, než je referenční období, se maximální pracovní doba vypočítává poměrným dílem.

Odstavec 4

Denní a týdenní pracovní doba

1. Pracovní doba nesmí překročit:
 - a) 14 hodin v každém období 24 hodin a
 - b) 84 hodin v každém období sedmi dnů.
2. Pokud je podle rozpisu služeb pracovních dní více než dní odpočinku, nesmí v období čtyř měsíců průměrná týdenní pracovní doba činit více než 72 hodin.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro pravidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS (Úř. věst. L 389, 30.12.2006, s. 1).

*Odstavec 5**Pracovní dny a dny odpočinku*

1. Nesmí být odpracováno více než 31 po sobě jdoucích pracovních dní.
2. Pokud není podle rozpisu služeb pracovních dní více než dní odpočinku, musí bezprostředně po odpracovaných po sobě jdoucích pracovních dnech následovat stejný počet po sobě jdoucích dní odpočinku. Výjimky z tohoto pravidla jsou povoleny pod podmínkou, že:
 - a) není překročen maximální počet 31 po sobě jdoucích pracovních dní a
 - b) je zaručen minimální počet po sobě jdoucích dní odpočinku uvedený v bodě 3 písm. a), b) nebo c) bezprostředně navazujících na odpracované po sobě jdoucí pracovní dny a
 - c) prodloužená nebo změněná doba pracovních dní se v průběhu referenčního období vyrovná.
3. Pokud je podle rozpisu služeb více pracovních dní než dní odpočinku, je minimální počet po sobě jdoucích dní odpočinku bezprostředně navazujících na odpracované po sobě jdoucí pracovní dny:
 - a) 1.–10. po sobě jdoucí pracovní den: 0,2 dne odpočinku za každý po sobě jdoucí pracovní den (například: 10 po sobě jdoucích pracovních dní = 2 dny odpočinku);
 - b) 11.–20. po sobě jdoucí pracovní den: 0,3 dne odpočinku za každý po sobě jdoucí pracovní den (například: 20 po sobě jdoucích pracovních dní = 5 dní odpočinku);
 - c) 21.–31. po sobě jdoucí pracovní den: 0,4 dne odpočinku za každý po sobě jdoucí pracovní den (například: 31 po sobě jdoucích pracovních dní = 9,4 dne odpočinku).

Neúplné dny odpočinku se při výpočtu minimálního počtu po sobě jdoucích dní odpočinku sečtou a mohou být čerpány pouze v celých dnech.

*Odstavec 6**Sezónní práce v oblasti osobní vodní dopravy*

Aniž jsou dotčeny odstavce 4 a 5 této dohody, lze pro všechny pracovníky, kteří pracují v sezóně na palubě osobní lodi, použít tato ustanovení:

1. Pracovní doba nesmí překročit:
 - a) 12 hodin v každém období 24 hodin a
 - b) 72 hodin v každém období sedmi dnů.
2. Za každý pracovní den náleží pracovníkovi 0,2 dne odpočinku. V průběhu každého období 31 dní musí být skutečně přiznány nejméně dva dny odpočinku. Zbývající dny odpočinku jsou přiznány po dohodě.
3. S přihlédnutím k předchozímu bodu a k odst. 3 bodu 4 se čerpání dnů odpočinku a dodržování 48 hodinové pracovní doby podle odstavce 3 uskutečňuje na základě kolektivních smluv nebo dohod mezi sociálními partnery, nebo nejsou-li takové dohody uzavřeny, podle vnitrostátních právních předpisů.

*Odstavec 7**Doby odpočinku*

Pracovníci musí mít k dispozici pravidelné doby odpočinku, jejichž trvání je vyjádřeno v jednotkách času a které jsou dostatečně dlouhé a souvislé, aby zajistily, že pracovníci v důsledku únavy nebo nepravidelného rozvržení práce nepůsobilí zranění sobě, svým spolupracovníkům ani jiným osobám ani si nepřivodí poškození zdraví v krátkodobém nebo dlouhodobém výhledu.

Doba odpočinku nesmí být kratší než:

- a) 10 hodin v každém období 24 hodin, z toho minimálně 6 hodin nepřetržitě, a
- b) 84 hodin v každém období sedmi dnů.

Odstavec 8

Přestávky

Každý pracovník má při pracovní době delší než šest hodin nárok na přestávku na odpočinek, jejíž podrobnosti, včetně délky a podmínek pro její přiznání, stanoví kolektivní smlouvy nebo dohody uzavřené mezi sociálními partnery, nebo nejsou-li takové dohody uzavřeny, vnitrostátní právní předpisy.

Odstavec 9

Maximální pracovní doba během nočních hodin

Při sedmihodinové noční době činí maximální týdenní pracovní doba během nočních hodin 42 hodin za období sedmi dní.

Odstavec 10

Dovolená za rok

Každý pracovník má nárok na placenou dovolenou za rok v délce trvání nejméně čtyř týdnů, případně na poměrnou část dovolené, je-li zaměstnán méně než rok, v souladu s podmínkami pro čerpání a přiznávání této dovolené stanovenými vnitrostátními právními předpisy nebo zvyklostmi.

Minimální dobu placené dovolené za rok nelze nahradit finanční náhradou, s výjimkou případů ukončení pracovního poměru.

Odstavec 11

Ochrana mladistvých

1. Na pracovníky mladší 18 let se použijí ustanovení směrnice 94/33/ES o ochraně mladistvých pracovníků⁽¹⁾.
2. Členské státy mohou výjimečně právním předpisem povolit práci dospívajících po dovršení 16 let věku, na které se podle vnitrostátního práva již nevztahuje povinná školní docházka, v době, kdy je podle směrnice 94/33/ES noční práce zakázána, pokud je to nutné k dosažení cíle vzdělávání v rámci uznaného odborného vzdělávání a za podmínky, že dospívajícím bude poskytnuta vhodná náhradní doba odpočinku a že nebudou zpochybněny cíle stanovené v článku 1 směrnice 94/33/ES.

Odstavec 12

Kontrola

1. Záznamy o denní pracovní době a době odpočinku každého pracovníka jsou vedeny tak, aby bylo možné sledovat dodržování odstavců 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 a 13.
2. Tyto záznamy musí být uchovávány na palubě alespoň do konce referenčního období.
3. Tyto záznamy musí zaměstnavatel nebo jeho zástupce a pracovník ve vhodných intervalech (nejpozději do konce následujícího měsíce) společně zkontrolovat a potvrdit.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 216, 20.8.1994, s. 12.

4. Záznamy musí obsahovat minimálně tyto informace:
 - a) název lodi;
 - b) jméno pracovníka;
 - c) jméno odpovědného vůdce plavidla;
 - d) datum;
 - e) pracovní den nebo den odpočinku;
 - f) začátek a konec denních pracovních dob nebo denních dob odpočinku.
5. Pracovník obdrží kopii potvrzených záznamů, které se jej týkají. Tyto kopie musí mít pracovník u sebe po dobu jednoho roku.

Odstavec 13

Nouzové situace

1. Vůdce plavidla nebo jeho zástupce má právo požadovat od pracovníka, aby odpracoval takový počet hodin, který je třeba k zajištění bezprostřední bezpečnosti plavidla, osob na palubě nebo nákladu nebo pro pomoc jiným lodím nebo osobám v nouzi.
2. V souladu s bodem 1 může vůdce plavidla nebo jeho zástupce od pracovníka požadovat, aby odpracoval takový počet hodin, který je potřeba k obnovení normální situace.
3. Jakmile je to po obnově normální situace možné, zajistí vůdce plavidla nebo jeho zástupce, aby všem pracovníkům, kteří během plánované doby odpočinku pracovali, byla poskytnuta odpovídající doba odpočinku.

Odstavec 14

Zdravotní prohlídka

1. Všichni pracovníci mají nárok na každoroční bezplatnou zdravotní prohlídku. Při zdravotních prohlídkách je třeba věnovat zvláštní pozornost příznakům nebo stavům, které mohou souviset s prací na palubě s minimálními denními dobami odpočinku nebo s minimálním počtem dnů odpočinku podle odstavců 5 a 6.
2. Noční pracovníci trpící zdravotními obtížemi, které byly uznány jako obtíže spojené s výkonem noční práce, musí být převedeni, kdykoli je to možné, na práci ve dne, pro kterou mají předpoklady.
3. Bezplatná zdravotní prohlídka podléhá lékařskému tajemství.
4. Bezplatná zdravotní prohlídka může být provedena v rámci veřejného zdravotnického systému.

Odstavec 15

Bezpečnost a ochrana zdraví

1. Pro noční pracovníky a pracovníky na směny musí být zajištěna bezpečnost a ochrana zdraví odpovídající povaze jejich práce.
2. Vhodné ochranné a preventivní služby nebo prostředky týkající se bezpečností a ochrany zdraví nočních pracovníků a pracovníků na směny musí být rovnocenné takovým službám a prostředkům, které se vztahují na ostatní pracovníky, a musí být kdykoli k dispozici.

*Odstavec 16**Rozvržení práce*

Zaměstnavatel, který zamýšlí organizovat práci podle určitého rozvrhu, přihlíží k obecné zásadě, že práce má být přizpůsobena člověku, zejména s cílem omezit monotónní práce a práce s vnuceným pracovním tempem, v závislosti na typu pracovní činnosti a na požadavcích bezpečnosti a ochrany zdraví, zejména pokud jde o přestávky během pracovní doby.

*Odstavec 17**Závěrečná ustanovení*

1. Výhodnější ustanovení

Touto dohodou není dotčeno právo členských států

- a) uplatňovat nebo zavádět právní a správní předpisy nebo
- b) napomáhat nebo umožňovat uplatňování kolektivních smluv nebo dohod uzavřených mezi sociálními partnery, které jsou pro bezpečnost ochranu zdraví pracovníků výhodnější než ustanovení této dohody.

2. Ustanovení o zákazu snížení úrovně právní ochrany

Provádění této dohody neodůvodňuje za žádných okolností snížení obecné úrovně ochrany pracovníků v oblastech, na které se tato dohoda vztahuje.

3. Kontrola plnění dohody

Sociální partneři sledují provádění a uplatňování této dohody v rámci výboru pro sociální dialog v odvětví vnitrozemské vodní dopravy, zejména s ohledem na otázky ochrany zdraví při práci.

4. Přezkum

Sociální partneři přezkoumají výše uvedená ustanovení dva roky po skončení lhůty pro provedení, která je stanovena v rozhodnutí Rady, jímž se tato dohoda provádí.

V Bruselu dne 15. února 2012.

Evropský svaz vnitrozemské plavby (EBU)

Evropská organizace lodních kapitánů (ESO)

Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF)
