

DIREKTIVER

RÅDETS DIREKTIV 2014/112/EU

af 19. december 2014

om iværksættelse af den europæiske aftale om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje, indgået af European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) og European Transport Workers' Federation (ETF)

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 155, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Arbejdsgiverne og arbejdstagerne (herefter benævnt »arbejdsmarkedets parter«) kan i henhold til artikel 155, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) i fællesskab anmode om, at aftaler indgået af dem på EU-plan i spørgsmål under artikel 153 i TEUF iværksættes ved en afgørelse, som Rådet træffer på forslag af Kommissionen.
- (2) European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) og European Transport Workers »Federation (ETF) meddelte ved brev af 10. december 2007 Kommissionen, at de ville indlede forhandlinger i overensstemmelse med artikel 155, stk. 1, i TEUF med henblik på at indgå en aftale på EU-plan.
- (3) EBU, ESO og ETF indgik en europæisk aftale omhandlende visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje (herefter benævnt »aftalen«) den 15. februar 2012.
- (4) Aftalen indeholder en fælles anmodning om at iværksætte aftalen ved en afgørelse, som Rådet vedtager på forslag af Kommissionen, i overensstemmelse med artikel 155, stk. 2, i TEUF.
- (5) Iværksættelsen af aftalen sker mest hensigtsmæssigt ved et direktiv.
- (6) Kommissionen har informeret Europa-Parlamentet om sit forslag.
- (7) Kommissionen udarbejdede sit direktivforslag i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 20. maj 1998 om tilpasning og fremme af den sociale dialog på fællesskabsplan under hensyntagen til de underskrivende parters repræsentative status samt lovligheden af hver enkelt bestemmelse i aftalen.
- (8) For at kunne bidrage til en sammenhængende retlig ramme med hensyn til tilrettelæggelse af arbejdstiden bør gennemførelsen af dette direktiv ske under hensyntagen til gældende EU-lovgivning og, aftalens indhold taget i betragtning, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF⁽¹⁾. Nævnte direktiv fastlægger minimumskrav om sikkerhed og sundhed for tilrettelæggelse af arbejdstiden, herunder for arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje.
- (9) Det bør være muligt for medlemsstaterne efter fælles anmodning fra arbejdsmarkedets parter at overlade det til disse at gennemføre dette direktiv, under forudsætning af at medlemsstaterne træffer alle de foranstaltninger, der er nødvendige for, at sikre, at målene for dette direktiv kan nås.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden (EUT L 299 af 18.11.2003, s. 9).

- (10) Med henblik på artikel 14 i direktiv 2003/88/EF fastlægges i dette direktiv og aftalen, der er knyttet som bilag hertil, krav om tilrettelæggelse af mobile arbejdstageres arbejdstid inden for transport ad indre vandveje, der er mere specifikke end kravene i nævnte direktiv.
- (11) Dette direktiv bør ikke berøre EU-lovgivning, der er mere specifik eller sikrer et højere beskyttelsesniveau for mobile arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje.
- (12) Dette direktiv bør ikke berettige til en forringelse af det generelle beskyttelsesniveau for arbejdstagere på de områder, der er omfattet af aftalen.
- (13) I direktivet og aftalen, der er knyttet som bilag hertil, fastsættes minimumsstandarder. Medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter bør have mulighed for at opretholde eller indføre mere gunstige bestemmelser.
- (14) I dette direktiv overholdes de grundlæggende rettigheder og de principper, som anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, navnlig artikel 31.
- (15) Målene for dette direktiv, nemlig at beskytte arbejdstageres sikkerhed og sundhed i en altovervejende grænseoverskridende sektor, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (16) Iværksættelsen af aftalen bidrager til at gennemføre de mål, der er omhandlet i artikel 151 i TEUF.
- (17) Ifølge Den Europæiske Unions Domstoles faste retspraksis ⁽¹⁾ fritager det forhold, at en aktivitet, der er omfattet af et direktiv, endnu ikke findes i en medlemsstat, ikke den pågældende medlemsstat fra sin forpligtelse til at vedtage love eller forordninger med henblik på at sikre, at alle direktivets bestemmelser gennemføres korrekt. Retssikkerhedsprincippet og nødvendigheden af at sikre, at direktiverne retligt og ikke blot faktisk anvendes fuldt ud, kræver nemlig, at medlemsstaterne optager direktivets forskrifter i klar, præcis og gennemsælgelig lovgivning, der indeholder bindende bestemmelser på det af direktivet berørte område. Denne forpligtelse påhviler medlemsstaterne med henblik på at forebygge enhver ændring af den på et givent tidspunkt eksisterende situation og med henblik på at sikre, at samtlige retssubjekter i Fællesskabet — heriblandt de retssubjekter i andre medlemsstater, hvor en aktivitet, der er omfattet af direktivet, ikke findes — under alle omstændigheder klart og præcist kender deres rettigheder og forpligtelser. Ifølge fast retspraksis er det kun, når gennemførelsen af et direktiv af geografiske grunde ikke har nogen genstand, at det ikke finder anvendelse. Medlemsstaterne bør i sådanne tilfælde underrette Kommissionen herom.
- (18) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter ⁽²⁾ har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelsen af sådanne dokumenter er berettiget —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Dette direktiv iværksætter den europæiske aftale om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje, der blev indgået den 15. februar 2012 mellem European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) og European Transport Workers« Federation (ETF), jf. bilaget.

Artikel 2

1. Medlemsstaterne kan opretholde eller indføre bestemmelser, der er gunstigere end dem, der er fastsat i dette direktiv.

⁽¹⁾ Se bl.a. Domstolens Dom af 14. januar 2010 i sag C-343/08, Kommissionen mod Den Tjekkiske Republik, Sml. 2010 I, s. 275.

⁽²⁾ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

2. Gennemførelsen af dette direktiv må under ingen omstændigheder anvendes som tilstrækkelig begrundelse for at sænke det generelle niveau for beskyttelse af arbejdstagerne på de områder, direktivet omfatter. Dette berører dog ikke medlemsstaternes og arbejdsmarkedets parter ret til som følge af ændrede omstændigheder at fastsætte retlige, administrative eller aftalemæssige bestemmelser, der adskiller sig fra dem, der gælder på dette direktivs vedtagelsestidspunkt, forudsat at de minimumsforskrifter, der er fastsat i direktivet, overholdes.
3. Anvendelsen og fortolkningen af dette direktiv berører ikke regler, sædvane eller overenskomster på EU-niveau eller i medlemsstaterne, der sikrer de pågældende arbejdstagere gunstigere vilkår.

Artikel 3

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i medfør af dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de gennemføres. Sanktionerne skal være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning.

Artikel 4

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2016. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 5

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 6

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. december 2014.

På Rådets vegne
S. GOZI
Formand

BILAG

Den europæiske aftale om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje

Ud fra følgende betragtninger:

1. Direktiv 2003/88/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden fastlægger generelle minimumstandarder, der med undtagelse af de i artikel 20, stk. 1, nævnte områder (daglig hvileperiode, pauser, ugentlig hvileperiode, natarbejdets varighed) også gælder tilrettelæggelsen af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje. Da bestemmelserne ikke tager tilstrækkeligt hensyn til den særlige arbejds- og livssituation inden for transport ad indre vandveje, er mere specifikke forskrifter nødvendige, jf. artikel 14 i direktiv 2003/88/EF.
2. Disse mere specifikke bestemmelser skal sikre et højt niveau af sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen inden for transport ad indre vandveje.
3. Transport ad indre vandveje er en internationalt præget transportform, som hovedsagligt kendetegnes ved grænseoverskridende aktiviteter på det europæiske vandvejsnet. Inden for den europæiske transport ad indre vandveje skal der derfor arbejdes hen imod, at der skabes ens rammebetingelser for sektorens arbejdsmarked, og at illoyal konkurrence, der beror på forskellene inden for lovgivningen for tilrettelæggelse af arbejdstid, forhindres.
4. Den Europæiske Union har med transportsektorens betydning for den økonomiske konkurrencedygtighed for øje sat sig det mål, at der skal lægges større vægt på de transportformer, der udmærker sig ved en lavere energiintensitet, mere miljøvenlighed og højere sikkerhed ⁽¹⁾. Sejladsen på indre vandveje kan som miljøvenlig transportform med ledig kapacitet bidrage til en bæredygtig aflastning af den europæiske vej- og jernbanetransport af gods.
5. Tilrettelæggelsen af arbejdet varierer inden for sektoren. Antallet af ansatte og arbejdstiden om bord er forskellig alt efter arbejdets tilrettelæggelse, virksomhed, sejlområde, sejlstrækningens længde og fartøjets størrelse. På den ene side arbejdes der i 24-timers skifteholdsdrift. På den anden side arbejdes der især i mellemstore virksomheder normalt omkring 14 timer om dagen fem eller seks dage om ugen. Arbejdstagerens arbejdstid om bord er ikke sammenfaldende med den tid, et fartøj er i drift inden for transport ad indre vandveje.
6. Inden for transport ad indre vandveje gør det særlige forhold sig gældende, at arbejdstagerne ikke blot kan have deres arbejdsplads om bord, men også deres logi eller bolig. Derfor er det normalt også at tilbringe hvileperioder om bord. Mange arbejdstagere inden for transport ad indre vandveje, særligt dem med langt til deres hjemsted, arbejder flere dage i træk om bord for at spare rejsetid og for derefter at kunne tilbringe flere dage hjemme eller på et frit valgt opholdssted. For eksempel har arbejdstageren ved en arbejdsrytme på 1:1 samme antal hvile- og arbejdsdage. Derfor kan antallet af på hinanden følgende arbejdsdage om bord eller hviledage ligge tilsvarende højere end ved et lignende arbejdsforhold i land.
7. Den gennemsnitlige arbejdstid inden for transport ad indre vandveje indeholder grundlæggende en betydelig andel vagttjenestetid (for eksempel pga. ventetider ved sluser eller ved lastning og losning af fartøjet, som ikke kan planlægges), som også kan forekomme i natperioden. Derfor kan de maksimale grænser for den daglige og ugentlige arbejdstid sættes højere end i direktiv 2003/88/EF.
8. Samtidig må det anerkendes, at arbejdsbelastningen inden for transport ad indre vandveje påvirkes af flere forskellige faktorer, f.eks. larm, vibration og arbejdstidens tilrettelæggelse. Uafhængigt af bestemmelserne i Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstageres sikkerhed og sundhed under arbejdet ⁽²⁾ vil der blive foretaget sundhedskontroller til beskyttelse af arbejdstagerne af hensyn til de særlige arbejdsbetingelser inden for transport ad indre vandveje.
9. Den yderligere belastning, som nattjeneste udgør, skal opvejes ved at begrænse det maksimalt tilladte natarbejde og ved at tilrettelægge arbejdet på en hensigtsmæssig måde.

⁽¹⁾ Jf. meddelelse fra Kommissionen om fremme af transport ad indre vandveje »Naiades« (KOM(2006) 6 endelig af 17.1.2006).

⁽²⁾ EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1.

10. Ud over arbejdstagere findes der også selvstændige erhvervsdrivende inden for transport ad indre vandveje ⁽¹⁾. Fastlæggelse af status som selvstændig sker i henhold til den nationale lovgivning.
11. Arbejds- og livssituationen inden for passagersejls adskiller sig fra den øvrige transport ad indre vandveje, hvilket berettiger særlige bestemmelser. Den anderledes sociale situation, forskellige driftsaktiviteter og den sæsonbestemte karakter inden for denne delsektor i den europæiske transport ad indre vandveje resulterer i en anderledes tilrettelæggelse af arbejdet.

Under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særligt artikel 154 og artikel 155, stk. 2, anmoder de underskrivende parter i fællesskab om, at den på EU-plan indgåede aftale iværksættes ved en afgørelse truffet af Rådet på forslag af Kommissionen. De underskrivende parter er blevet enige om følgende:

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Denne aftale gælder for mobile arbejdstagere, der er en del af det nautiske personale (besætningen) eller udfører en anden funktion om bord (ombordværende personale) på et fartøj, der er aktivt inden for erhvervmæssig transport på en medlemsstats indre vandveje.
2. Erhvervsdrivende inden for transport ad indre vandveje bliver i henhold til denne aftale ikke betragtet som arbejdstagere, heller ikke hvis de har arbejdstagerstatus i deres egen virksomhed.
3. Denne aftale hindrer ikke anvendelsen af nationale eller internationale forskrifter inden for skibsfartssikkerhed, som gælder mobile arbejdstagere og de i stk. 2 nævnte personer.
4. Hvis der er forskelle mellem hvileperioderne for mobile arbejdstagere i denne aftale og hvileperioderne i nationale eller internationale sikkerhedsforskrifter for skibstrafikken, har bestemmelserne med den højeste grad af beskyttelse af arbejdstagernes sundhed og sikkerhed forrang.
5. Mobile arbejdstagere, som er beskæftiget om bord på et fartøj, der befinder sig på en medlemsstats område og ikke er aktivt inden for erhvervmæssig transport ad indre vandveje, og hvis arbejdsforhold reguleres af kollektive aftaler eller overenskomster mellem arbejdstager- og arbejdsgiverorganisationerne, kan, såfremt arbejdstager- og arbejdsgiverorganisationerne tilslutter sig dette, og denne aftales bestemmelser er mere fordelagtige for arbejdstagerne, omfattes af aftalens anvendelsesområde.

Artikel 2

Definitioner

I denne aftale forstås ved:

- a) »fartøj«: et skib eller flydende materiel
- b) »passagerfartøj«: et fartøj til endagsudflugter eller et fartøj med kahytter, der er bygget og udstyret til transport af flere end 12 passagerer
- c) »arbejdstid«: den tid, hvor arbejdstageren under arbejdsgiverens eller dennes repræsentants instruks udfører arbejde på og for fartøjet, er tildelt arbejde eller skal være til disposition for arbejde (vagtjenestetid)
- d) »hvileperiode«: det tidsrum, der ikke er arbejdstid. Begrebet omfatter hvileperioder på fartøjet under sejlads, når det ligger stille, og på land. Den omfatter ikke hvilepauser (op til 15 minutter)
- e) »hviledag«: hvileperiode uden afbrydelse i 24 timer, som arbejdstageren kan tilbringe et sted, denne selv vælger
- f) »erhvervsdrivende inden for transport ad indre vandveje«: enhver person, der uden instruks og for egen regning anvender fartøjer til erhvervsformål inden for transport ad indre vandveje
- g) »tjenesteplan«: den af arbejdsgiveren og for arbejdstageren på forhånd bekendtgjorte planlægning af arbejds- og hviledage

⁽¹⁾ Jf. meddelelse fra Kommissionen KOM (2010) 373 endelig — Bekræftelse af arbejdstagernes fri bevægelighed, rettigheder og den vigtigste udvikling, afsnit 1.1.

- h) »natperiode«: tiden mellem kl. 23.00 og 06.00
- i) »natarbejder«:
 - aa) enten en arbejdstager, der normalt udfører mindst tre timer af sin daglige arbejdstid i natperioden
 - bb) eller en arbejdstager, der forventes at udføre en vis del af sin årlige arbejdstid i natperioden, idet denne del efter den pågældende medlemsstats valg fastsættes:
 - aaa) ved national lovgivning efter høring af arbejdsmarkedets parter
 - eller
 - bbb) ved nationale eller regionale kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter
- j) »skifteholdersarbejder«: enhver arbejdstager, som deltager i skifteholdersarbejde
- k) »ombordværende personale«: dette er defineret i henhold til bilag II, artikel 1.01, definition 103, i direktiv 2006/87/EF ⁽¹⁾
- l) »mobil arbejdstager«: enhver arbejdstager, der er en del af det sejlene personale, som er ansat af en virksomhed, der udfører passager- eller godstransport ad indre vandveje, og henvisninger til »arbejdstager« i denne aftale skal fortolkes i overensstemmelse hermed
- m) »sæson«: et tidsrum af højst 9 på hinanden følgende måneder inden for 12 måneder, hvortil driftsaktiviteten er bundet på bestemte tidspunkter af året pga. af ydre omstændigheder som f.eks. vejrforhold eller turistmæssig efterspørgsel.

Artikel 3

Arbejdstid og referenceperiode

1. Arbejdstiden er grundlæggende baseret på en 8-timers arbejdsdag, jf. dog artikel 4.
2. Arbejdstiden kan forlænges i henhold til artikel 4, hvis der inden for 12 måneder (referenceperioden) ikke arbejdes mere end 48 timer i gennemsnit om ugen.
3. Den maksimale arbejdstid i referenceperioden er 2 304 timer (beregningsgrundlag: 52 uger fratrukket minimum 4 ugers ferie, gange 48 timer). Perioderne med årlig betalt ferie og perioder med sygeorlov medtages ikke i eller er neutrale i forhold til beregningen af gennemsnittet. Krav på hvileperioder, der kan henføres til lovbestemte fridage, trækkes ligeledes fra.
4. For arbejdsforhold, der er kortere end referenceperioden, er grundlaget en pro-rata-temporis-beregning af den maksimalt tilladte arbejdstid.

Artikel 4

Daglig og ugentlig arbejdstid

1. Arbejdstiden må ikke overstige:
 - a) 14 timer i en given 24 timers periode
 - b) 84 timer i en given 7 dages periode.
2. Skulle der i forhold til tjenesteplanen være flere arbejdsdage end hviledage, må man ikke overskride en gennemsnitlig ugentlig arbejdstid på 72 timer inden for 4 måneder.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/87/EF af 12. december 2006 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer på indre vandveje og om ophævelse af Rådets direktiv 82/714/EØF (EUT L 389 af 30.12.2006, s. 1).

*Artikel 5**Arbejds- og hviledage*

1. Man må maksimalt have 31 på hinanden følgende arbejdsdage.
2. Hvis der ifølge tjenesteplanen højst er det samme antal arbejdsdage i forhold til hviledage, skal der i umiddelbar forlængelse af de på hinanden følgende arbejdsdage tildeles det samme antal på hinanden følgende hviledage. Der kan afviges fra antallet af tildelte på hinanden følgende hviledage, på betingelse af at:
 - a) det maksimale antal på 31 på hinanden følgende arbejdsdage ikke overskrides, og
 - b) det under stk. 3, litra a), b) eller c) nævnte minimumsantal på hinanden følgende hviledage bevilges i umiddelbar forlængelse af de ydede på hinanden følgende arbejdsdage, og
 - c) den forlængede eller ombyttede periode af arbejdsdage udlignes inden for referenceperioden.
3. Hvis der forekommer flere arbejdsdage end hviledage i tjenesteplanen, bestemmes minimumsantallet af på hinanden følgende hviledage til afholdelse i umiddelbar forlængelse af de ydede på hinanden følgende arbejdsdage på følgende måde:
 - a) 1-10 på hinanden følgende arbejdsdage: 0,2 hviledage pr. på hinanden følgende arbejdsdage (f.eks. 10 på hinanden følgende arbejdsdage = 2 hviledage)
 - b) 11-20 på hinanden følgende arbejdsdage: 0,3 hviledage pr. på hinanden følgende arbejdsdage (f.eks. 20 på hinanden følgende arbejdsdage = 5 hviledage)
 - c) 21-31 på hinanden følgende arbejdsdage: 0,4 hviledage pr. på hinanden følgende arbejdsdage (f.eks. 31 arbejdsdage = 9,4 hviledage).

Delvist optjente hviledage lægges i denne beregningsmodel til minimumsantallet af på hinanden følgende hviledage og tildeles som hele hviledage.

*Artikel 6**Sæsonarbejde inden for passagersejls*

Uanset bestemmelserne i artikel 4 og 5 i denne aftale kan følgende bestemmelser gøres gældende for alle arbejdstagere, der har sæsonarbejde på et passagerfartøj:

1. Arbejdstiden må ikke overstige:
 - a) 12 timer i en given 24-timers periode
 - b) 72 timer i en given 7-dages periode.
2. Arbejdstager får godskrevet 0,2 hviledag pr. arbejdsdag. Inden for ethvert tidsrum på 31 dage skal der mindst tildeles to hviledage. De resterende hviledage tildeles efter aftale.
3. Under hensyntagen til det foregående stykke og artikel 3, stk. 4, er grundlaget for bevilling af hviledage og overholdelse af den gennemsnitlige arbejdstid på 48 timer i overensstemmelse med artikel 3 overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter, eller hvis sådanne ikke findes, nationale retsfor skrifter for området.

*Artikel 7**Hvileperioder*

Arbejdstagerne skal have regelmæssige, uafbrudte hvileperioder, som angives i tidsenheder, der er tilstrækkeligt lange til at sikre, at de ikke på grund af træthed eller pga. uregelmæssige arbejdsrytmer skader sig selv, kolleger eller andre, og at de hverken på kort eller langt sigt skader deres helbred.

Hvileperioden må ikke være under:

- a) 10 timer i ethvert tidsrum på 24 timer, hvoraf mindst 6 timer skal være uden afbrydelse
- b) 84 timer i en given 7-dages periode.

Artikel 8

Pauser

Enhver arbejdstager, der har en arbejdstid, som overstiger seks timer, har ret til at holde pause: de nærmere bestemmelser herfor, herunder varigheden og kriterierne for tildeling af pausen, fastsættes i kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter eller, hvor sådanne overenskomster eller aftaler ikke findes, i den nationale lovgivning.

Artikel 9

Maksimal arbejdstid i natperioden

Ved en natperiode på 7 timer er den maksimale arbejdstid for en uge (7 dage) 42 timer.

Artikel 10

Ferie

1. Enhver arbejdstager har ret til en betalt ferie af mindst fire ugers varighed pr. år eller en tilsvarende andel ved en beskæftigelsesperiode på mindre end et år i overensstemmelse med de kriterier for opnåelse og tildeling heraf, som er fastsat i national lovgivning og/eller praksis.
2. Den minimale betalte ferieperiode pr. år kan ikke erstattes med en finansiel godtgørelse, medmindre arbejdsforholdet ophører.

Artikel 11

Beskyttelse af mindreårige

1. For arbejdstagere under 18 år gælder bestemmelserne i direktiv 94/33/EF om beskyttelse af unge på arbejdspladsen ⁽¹⁾.
2. Medlemsstaterne kan dog ved lov eller administrative bestemmelser tillade unge over 16 år, som ifølge national lovgivning ikke længere er underlagt fuld skolepligt, at arbejde i den periode, hvor natarbejde er forbudt i henhold til direktiv 94/33/EF, hvis dette er berettiget for at nå uddannelsesmålet for et godkendt kursus, og såfremt der gives dem en passende kompenserende hvileperiode, og formålene i artikel 1 i direktiv 94/33/EF ikke anfægtes.

Artikel 12

Kontrol

1. Der føres optegnelser over den daglige arbejds- og hvileperiode for hver enkelt arbejdstager for at kunne overvåge, om bestemmelserne i artikel 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 og 13 overholdes.
2. Optegnelserne skal mindst opbevares om bord indtil slutningen af referenceperioden.
3. Optegnelserne skal med passende mellemrum (senest inden næste månedsafslutning) kontrolleres og bekræftes af arbejdsgiveren eller dennes repræsentant og arbejdstageren.

⁽¹⁾ EFT L 216 af 20.8.1994, s. 12.

4. Mindsteangivelserne er:
 - a) skibets navn
 - b) medarbejderens navn
 - c) den ansvarlige skibsførers navn
 - d) dato
 - e) arbejds- eller hviledag
 - f) begyndelse og afslutning af de daglige arbejds- og hvileperioder.
5. Arbejdstageren skal have udleveret et eksemplar af de bekræftede optegnelser, der vedrører ham/hende. Disse eksemplarer skal opbevares af arbejdsgiveren i et år.

Artikel 13

Krisesituationer

1. Skibsføreren eller dennes stedfortræder har ret til at kræve, at en arbejdstager arbejder det antal timer, som er nødvendigt for fartøjets, ombordværendes eller lastens umiddelbare sikkerhed eller for at bistå andre skibe eller personer i havsnød.
2. I henhold til stk. 1 kan skibsføreren eller dennes stedfortræder kræve af arbejdstageren, at denne til enhver tid arbejder det antal timer, som er nødvendigt, indtil den normale situation er genoprettet.
3. Så snart som muligt efter, at den normale situation er genoprettet, skal skibsføreren eller dennes stedfortræder sørge for, at alle arbejdstagere, som har udført arbejde i en planlagt hvileperiode, får en tilstrækkelig hvileperiode.

Artikel 14

Helbredsundersøgelse

1. Alle arbejdstagere har krav på en gratis årlig helbredsundersøgelse. Ved de medicinske undersøgelser skal der rettes særlig opmærksomhed mod symptomer eller forhold, der eventuelt kan føres tilbage til arbejde om bord med minimale daglige hvileperioder og/eller et minimalt antal hviledage i henhold til artikel 5 og artikel 6.
2. Natarbejdere, der lider af helbredsproblemer, som påviseligt skyldes, at de udfører natarbejde, skal, når det er muligt, overføres til dagarbejde, som passer til dem.
3. Den gratis helbredsundersøgelse er omfattet af lægens tavshedspligt.
4. Den gratis helbredsundersøgelse kan udføres inden for det offentlige sundhedsvæsens rammer.

Artikel 15

Sikkerheds- og sundhedsbeskyttelse

1. For natarbejdere og skifteholdsarbejdere skal der gælde et beskyttelsesniveau for sikkerhed og sundhed, som svarer til arten af det arbejde, de udfører.
2. Passende beskyttelses- og forebyggelsesforanstaltninger og -faciliteter vedrørende natarbejderen og skifteholdsarbejderen sikkerhed og sundhed skal svare til dem, der gælder for de øvrige arbejdstagere, og være til rådighed til enhver tid.

*Artikel 16**Arbejdsrytme*

En arbejdsgiver, der agter at tilrettelægge arbejdet efter en bestemt rytme, skal tage hensyn til det generelle princip om, at arbejdet skal tilpasses mennesket, navnlig med henblik på at afbøde virkningen af monotont arbejde og arbejde i en maskinel rytme, og herunder tage hensyn til arbejdets karakter og kravene vedrørende sikkerhed og sundhed, særligt for så vidt angår pauser i arbejdstiden.

*Artikel 17**Afsluttende bestemmelser*1. *Gunstigere bestemmelser*

Medlemsstaternes ret til

- a) at opretholde eller indføre love og administrative bestemmelser
- b) at tillade eller fremme kollektive overenskomster eller aftaler mellem arbejdsmarkedets parter

der stiller arbejdstageren gunstigere med hensyn til beskyttelse af sikkerhed og sundhed end bestemmelserne i denne aftale, er uændret.

2. *Klausul om garanti mod forringelser*

Gennemførelsen af denne aftale må under ingen omstændigheder anvendes som begrundelse for at sænke det generelle niveau for beskyttelse af arbejdstagere, der er omfattet af denne aftale.

3. *Opfølgning af aftalen*

Arbejdsmarkedets parter overvåger implementeringen og anvendelsen af denne aftale inden for rammerne af udvalget for dialog inden for sektoren (transport ad indre vandveje), særligt med henblik på nye arbejdsmedicinske oplysninger.

4. *Revision*

Arbejdsmarkedets parter gennemgår ovenstående bestemmelser to år efter afslutningen af den gennemførelsesperiode, som fastsættes i Rådets afgørelse om indgåelse af denne aftale.

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. februar 2012.

European Barge Union (EBU)

European Skippers Organisation

European Transport Workers' Federation (ETF)
