

DIREKTIV

RÅDETS DIREKTIV 2014/112/EU

av den 19 december 2014

om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar, som ingåtts av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen(ETF)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 155.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Arbetsgivare och arbetstagare, nedan kallade *arbetsmarknadens parter*, kan i enlighet med artikel 155.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) gemensamt begära att avtal som ingåtts av dem på unionsnivå i frågor som omfattas av artikel 153 i EUF-fördraget ska genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen.
- (2) Genom en skrivelse av den 10 december 2007 informerade European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) kommissionen om sin önskan att inleda förhandlingar i enlighet med artikel 155.1 i EUF-fördraget i syfte att ingå ett avtal på unionsnivå.
- (3) Den 15 februari 2012 ingick EBU, ESO och ETF ett europeiskt avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar (nedan kallat *avtalet*).
- (4) Avtalet inbegrep en gemensam begäran om att avtalet ska genomföras genom ett beslut av rådet på förslag från kommissionen i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget.
- (5) Det lämpligaste instrumentet för att genomföra avtalet är ett direktiv.
- (6) Kommissionen har informerat Europaparlamentet om detta förslag.
- (7) Kommissionen har utarbetat ett förslag till direktiv i enlighet med sitt meddelande av den 20 maj 1998 om anpassning och främjande av den sociala dialogen på gemenskapsnivå med beaktande av avtalsparternas representativitet och lagligheten av samtliga artiklar i avtalet.
- (8) För att bidra till en konsekvent rättslig ram när det gäller arbetstidens förläggning bör befintlig unionslagstiftning beaktas vid genomförandet av detta direktiv, och, mot bakgrund av avtalets innehåll, bör Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG ⁽¹⁾ särskilt beaktas. I det direktivet fastställs miniminormer för hälsa och säkerhet avseende förläggningen av arbetstid, inbegripet arbetstiden för arbetstagare vid transporter på inre vattenvägar.
- (9) Det bör vara möjligt för medlemsstaterna att överlåta åt arbetsmarknadens parter att, på deras gemensamma begäran, genomföra detta direktiv, under förutsättning att medlemsstaterna vidtar alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att direktivets mål kan uppnås.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (EUT L 299, 18.11.2003, s. 9).

- (10) I enlighet med artikel 14 i direktiv 2003/88/EG fastställs det i det här direktivet och det bifogade avtalet mer detaljerade föreskrifter för förläggningen av mobila arbetstagares arbetstid vid transporter på inre vattenvägar än de i det direktivet.
- (11) Detta direktiv ska gälla utan att det påverkar tillämpningen av eventuell unionslagstiftning som är mer detaljerad eller som ger en högre skyddsnivå för mobila arbetstagare vid transporter på inre vattenvägar.
- (12) Detta direktiv bör inte användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för arbetstagare inom de områden som omfattas av avtalet.
- (13) Genom detta direktiv och det bifogade avtalet fastställs miniminormer. Medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter bör kunna bibehålla eller införa förmånligare bestämmelser.
- (14) Detta direktiv står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, särskilt artikel 31.
- (15) Eftersom målen med detta direktiv, som syftar till att skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet i en väsentligen gränsöverskridande sektor, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan snarare kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (16) Genomförandet av avtalet bidrar till att nå de mål som anges i artikel 151 i EUF-fördraget.
- (17) I enlighet med Europeiska unionens domstols⁽¹⁾ fasta rättspraxis kan det faktum att en verksamhet som avses i ett direktiv ännu inte förekommer i en medlemsstat inte frigöra den medlemsstaten från sin skyldighet att anta lagar och förordningar som säkerställer att alla direktivets bestämmelser införlivas på ett korrekt sätt. Såväl rätts-säkerhetsprincipen som behovet av att säkerställa att direktivet genomförs i lagar och inte endast de facto kräver att alla medlemsstater återger reglerna i direktivet i fråga inom ramen för en tydlig, precis och transparent struktur där obligatoriska bestämmelser fastställs. Denna skyldighet gäller för medlemsstaterna för att föregripa förändringar av situationen i dem vid en given tidpunkt och för att säkerställa att det för alla juridiska personer i gemenskapen, inklusive dem i medlemsstater där en särskild verksamhet som avses i ett direktiv inte förekommer, med tydlighet och precision framgår vad som under alla omständigheter är deras rättigheter och skyldigheter. Enligt rättspraxis är det endast när införlivande av ett direktiv är meningslöst av geografiska orsaker som detta inte är obligatoriskt. Medlemsstaterna bör i sådana fall informera kommissionen om detta.
- (18) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen av den 28 september 2011 från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument⁽²⁾, har medlemsstaterna åtagit sig att, i de fall detta är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i ett direktiv och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Med avseende på detta direktiv anser lagstiftaren att översändandet av sådana dokument är berättigat.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Genom detta direktiv genomförs det europeiska avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar som ingicks den 15 februari 2012 av European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) och Europeiska transportarbetarfederationen(ETF), så som det återges i bilagan därtill.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna får bibehålla eller införa förmånligare bestämmelser än de som fastställs i detta direktiv.

⁽¹⁾ Se bland annat domstolens dom av den 14 januari 2010 i mål C-343/08, kommissionen mot Republiken Tjeckien, REG 2010, s. I-275.

⁽²⁾ EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

2. Genomförandet av detta direktiv får inte i något fall användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för de arbetstagare som omfattas av detta direktiv. Detta ska inte påverka medlemsstaternas och arbetsmarknadens parter rätt att, om förhållandena ändras, införa andra lagar, författningar eller avtalsbestämmelser än de som gäller när detta direktiv antas, under förutsättning att miniminormerna i detta direktiv uppfylls.
3. Tillämpningen och tolkningen av detta direktiv ska inte påverka tillämpningen av någon annan unionsbestämmelse eller nationell bestämmelse, sedvana eller praxis som ger förmånligare villkor för de berörda arbetstagarna.

Artikel 3

Medlemsstaterna ska fastställa vilka sanktioner som är tillämpliga vid överträdelser av de nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 4

1. Medlemsstaterna ska senast den 31 december 2016 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 5

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 6

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna

Utfärdat i Bryssel den 19 december 2014.

På rådets vägnar
S. GOZI
Ordförande

BILAGA

Europeiskt avtal om arbetstidens förläggning i vissa avseenden vid transporter på inre vattenvägar

Av följande skäl:

1. I direktiv 2003/88/EG om arbetstidens förläggning i vissa avseenden fastställs allmänna miniminormer som, med undantag av de områden som avses i punkt 20.1 (dygnsvila, raster, veckovila och nattarbetets längd), gäller även för arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar. Eftersom de särskilda arbets- och levnadsförhållandena vid transporter på inre vattenvägar inte beaktas i tillräcklig utsträckning i dessa bestämmelser, behövs mer detaljerade föreskrifter i enlighet med artikel 14 i direktiv 2003/88/EG.
2. Dessa mer detaljerade föreskrifter ska säkerställa en hög nivå på arbetsmiljöskyddet för dem som arbetar vid transporter på inre vattenvägar.
3. Inlandssjöfart är ett transportsätt med internationell prägel. Även den sjöfart som bedrivs på europeiska vattenvägar är i huvudsak gränsöverskridande. Därför bör man vid de europeiska transporterna på inre vattenvägar verka för att skapa lika ramvillkor på arbetsmarknaden inom sektorn och förhindra illojal konkurrens som beror på skillnader i lagstiftningen om arbetstidens förläggning.
4. Europeiska unionen har mot bakgrund av transportsektorns betydelse för den ekonomiska konkurrenskraften satt som mål att uppmuntra de transportsätt som kännetecknas av lägre energiintensitet, större miljövänlighet och högre säkerhet ⁽¹⁾. Transporter på inre vattenvägar är ett miljövänligt transportsätt med ledig kapacitet som kan bidra till att på ett hållbart sätt minska godstransporterna på europeiska vägar och järnvägar.
5. Arbetsorganisationen varierar inom sektorn. Antalet arbetstagare och arbetstiden ombord varierar beroende på arbetsorganisationen, företaget, det geografiska verksamhetsområdet, ruttens längd och farkostens storlek. Vissa fartyg seglar kontinuerligt, dvs. dygnet runt, och arbetstagarna arbetar i skift. Andra fartyg, särskilt från medelstora företag, drivs däremot i regel 14 timmar om dygnet, fem eller sex dagar i veckan. Arbetstagarnas arbetstid ombord sammanfaller vid transporter på inre vattenvägar inte med farkostens drifttid.
6. Ett särdrag vid transporter på inre vattenvägar är att arbetstagarna kanske inte enbart har sin arbetsplats ombord, utan även logi eller bostad. Det är därför vanligt att även viloperioder tillbringas ombord. Många arbetstagare vid transporter på inre vattenvägar, i synnerhet de som har långt till sin hemort, arbetar flera på varandra följande dagar ombord för att spara in restid och därefter kunna tillbringa flera dagar hemma eller på en annan fritt vald ort. Till exempel har en arbetstagare med en arbetsrytm på 1:1 samma antal vilo- och arbetsdagar. Därför kan antalet på varandra följande arbetsdagar ombord liksom antalet vilodagar vara jämförelsevis större än vid en anställning på land.
7. Den genomsnittliga arbetstiden vid transporter på inre vattenvägar omfattar vanligen en betydande andel jourtid (t.ex. på grund av oförutsägbara väntetider vid slussar eller vid lastning och lossning av farkosten) som även kan inträffa nattetid. Därför kan de fastställda övre gränserna för dygns- och veckoarbetstid vara högre än de som föreskrivs i direktiv 2003/88/EG.
8. Samtidigt måste det konstateras att arbetsbelastningen vid transporter på inre vattenvägar påverkas av flera faktorer, såsom buller, vibrationer och arbetstidens förläggning. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet ⁽²⁾ föreskrivs årliga hälsokontroller för att skydda arbetstagarna med hänsyn till de särskilda arbetsförhållandena vid transporter på inre vattenvägar.
9. De ytterligare krav som ställs vid nattjänst ombord bör beaktas genom en begränsning av den maximala nattarbetstiden och genom arbetsorganisationen.

⁽¹⁾ Se meddelandet från kommissionen om främjande av transport på inre vattenvägar "Naiades" (KOM(2006) 6 slutlig, 17.1.2006).

⁽²⁾ EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

10. Vid transporter på inre vattenvägar finns det utöver arbetstagare också egenföretagare ⁽¹⁾. Huruvida en person är egenföretagare fastställs i enlighet med nationell lagstiftning.
11. Arbets- och levnadsförhållandena inom passagerartrafiken skiljer sig från förhållandena vid övriga transporter på inre vattenvägar, vilket motiverar särskilda bestämmelser. Den annorlunda sociala miljön, de olika verksamheterna och säsongsbundenheten inom denna del av de europeiska transporterna på inre vattenvägar visar sig i en annan arbetsorganisation.

Med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 154 och 155.2, begär de undertecknande gemensamt att det på EU-nivå ingångna avtalet ska genomföras genom ett beslut av rådet på förslag av kommissionen. Härigenom avtalar de avtalslutande parterna följande:

Punkt 1

Tillämpningsområde

1. Detta avtal gäller mobila arbetstagare som är anställda som medlemmar av sjöfartspersonalen (besättningen) eller med andra uppgifter (personal ombord) på en farkost som används för yrkesmässig inlandssjöfart inom en medlemsstats territorium.
2. Företagare vid transporter på inre vattenvägar ska i detta avtal inte anses vara arbetstagare, inte ens om de har status som arbetstagare inom det egna företaget.
3. Detta avtal påverkar inte tillämpningen av nationella eller internationella bestämmelser om sjöfartssäkerhet som gäller mobila arbetstagare och de personer som avses i punkt 1.2.
4. Vid skillnader i fråga om viloperioder för mobila arbetstagare mellan detta avtal och nationella eller internationella bestämmelser om sjöfartssäkerhet gäller de bestämmelser som ger det högsta skyddet av arbetstagarnas hälsa och säkerhet.
5. Mobila arbetstagare som är anställda på en farkost som används utanför yrkesmässig inlandssjöfart inom en medlemsstats territorium och vilkas arbetsförhållanden regleras i kollektivavtal och löneavtal mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer får med de avtalsparternas samtycke omfattas av det här avtalet, om bestämmelserna i det är fördelaktigare för arbetstagarna.

Punkt 2

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner:

- a) *farkost*: fartyg eller flytande utrustning.
- b) *passagerarfartyg*: dagstursfartyg eller fartyg med hytter som är konstruerat och utrustat för att kunna transportera fler än tolv passagerare.
- c) *arbetstid*: tid under vilken arbetstagaren under arbetsgivarens eller dennes företrädares ledning utför arbete på, vid och för farkosten, är avdelad för arbete eller måste vara beredd att arbeta (jourtid).
- d) *viloperiod*: period som inte är arbetstid. Detta begrepp omfattar viloperioder på en farkost i drift, på en stillastående farkost och i land. Korta raster (upp till 15 minuter) omfattas inte.
- e) *vilodag*: oavbruten viloperiod på 24 timmar som arbetstagaren tillbringar på en fritt vald ort.
- f) *företagare inom transporter på inre vattenvägar*: person som för egen räkning driver farkoster yrkesmässigt inom sektorn transporter på inre vattenvägar.
- g) *tjänstgöringsplan*: planering av arbets- och vilodagar som arbetsgivaren i förväg meddelar arbetstagaren.

⁽¹⁾ Meddelande från kommissionen, KOM(2010) 373 slutlig, 13.7.2010: Arbetskraftens fria rörlighet bekräftas, punkt 1.1.

- h) *natt*: tiden mellan kl. 23.00 och kl. 6.00.
- i) *nattarbetande*:
 - aa) varje arbetstagare som normalt utför minst tre timmar av sin dygnsarbetstid nattetid,
 - bb) varje arbetstagare som troligen kommer att fullgöra en viss del av sin årsarbetstid nattetid; denna del bestäms av den berörda medlemsstaten
 - aaa) genom nationell lagstiftning efter samråd med arbetsmarknadens parter,
eller
 - bbb) genom kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter på nationell eller regional nivå.
- j) *skiftarbetare*: varje arbetstagare vars arbetsschema ingår i skiftarbete.
- k) *personal ombord*: se definition 103 i artikel 1.01 i bilaga II till direktiv 2006/87/EG ⁽¹⁾.
- l) *mobila arbetstagare*: arbetstagare som är anställda som resande personal av företag som bedriver person- eller godstransport via inre vattenvägar; hänvisningar till *arbetstagare* i detta avtal ska tolkas i enlighet med detta.
- m) *säsong*: period på högst nio på varandra följande månader inom en tolv månadersperiod under vilken verksamheten är bunden till vissa tidpunkter på året, på grund av yttre omständigheter såsom väderleken eller turistefterfrågan.

Punkt 3

Arbetstid och beräkningsperiod

1. Utan att det påverkar bestämmelserna i punkt 4 ska fastställandet av arbetstiden i princip grundas på en åtta timmars arbetsdag.
2. Arbetstiden får förlängas i enlighet med punkt 4 om genomsnittet under en tolv månadersperiod (beräkningsperioden) inte överstiger 48 timmar per vecka.
3. Den högsta tillåtna arbetstiden under beräkningsperioden uppgår till 2 304 timmar (beräkningsunderlag: 52 veckor minus minst fyra veckors semester, multiplicerat med 48 timmar). De perioder av årlig betald semester som beviljas, liksom sjukfrånvaro ska inte inkluderas eller ska vara neutrala vid beräkningen av genomsnittet. Rätt till viloperioder som följer av lagstadgade helgdagar ska också dras av.
4. För anställningar som är kortare än beräkningsperioden ska den högsta tillåtna arbetstiden beräknas tidsproportionellt.

Punkt 4

Dygns- och veckoarbetstid

1. Arbetstiden får inte överstiga
 - a) 14 timmar under varje 24-timmarsperiod, och
 - b) 84 timmar under en sjudagarsperiod.
2. Om det enligt tjänstgöringsplanen finns fler arbets- än vilodagar får den genomsnittliga veckoarbetstiden under en fyramånadersperiod inte överstiga 72 timmar.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/87/EG av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjöfart och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG (EUT L 389, 30.12.2006, s. 1).

*Punkt 5**Arbets- och vilodagar*

1. Man får arbeta högst 31 på varandra följande dagar.
2. Om det enligt tjänstgöringsplanen finns högst samma antal arbetsdagar som vilodagar, ska de på varandra följande arbetsdagarna följas omedelbart av samma antal på varandra följande vilodagar. Undantag från antalet på varandra följande vilodagar som ska beviljas omedelbart kan göras på villkor att
 - a) den övre gränsen på 31 på varandra följande arbetsdagar inte överstigs, och
 - b) det lägsta antalet på varandra följande vilodagar enligt 3 a, b eller c beviljas omedelbart efter de på varandra följande arbetsdagarna, och
 - c) den förlängda eller ändrade perioden av arbetsdagar utjämnas inom beräkningsperioden.
3. Om det enligt tjänstgöringsplanen finns fler arbets- än vilodagar, ska det lägsta antalet på varandra följande vilodagar som följer omedelbart efter de på varandra följande arbetsdagarna fastställas på följande sätt:
 - a) 1:a till 10:e på varandra följande arbetsdagarna: 0,2 vilodagar per på varandra följande arbetsdag (t.ex. 10 på varandra följande arbetsdagar = 2 vilodagar).
 - b) 11:e till 20:e på varandra följande arbetsdagarna: 0,3 vilodagar per på varandra följande arbetsdag (t.ex. 20 på varandra följande arbetsdagar = 5 vilodagar).
 - c) 21:a till 31:a på varandra följande arbetsdagarna: 0,4 vilodagar per på varandra följande arbetsdag (t.ex. 31 på varandra följande arbetsdagar = 9,4 vilodagar).

Delvis intjänade vilodagar ska i denna beräkning läggas till det lägsta antalet på varandra följande vilodagar och beviljas enbart som hela vilodagar.

*Punkt 6**Säsongsarbete inom passagerartrafiken*

Genom undantag från bestämmelserna i artiklarna 4 och 5 får följande bestämmelser tillämpas på alla arbetstagare som under säsongen arbetar på ett passagerarfartyg:

1. Arbetstiden får inte överstiga
 - a) 12 timmar under varje 24-timmarsperiod och
 - b) 72 timmar under en sjudagarsperiod.
2. Arbetstagarna ska tjäna in 0,2 vilodagar per arbetsdag. Inom en 31-dagarsperiod ska minst två vilodagar faktiskt beviljas. Övriga vilodagar ska beviljas enligt överenskommelse.
3. Med hänsyn till föregående led och punkt 3.4 ska beviljandet av vilodagar och iakttagandet av den genomsnittliga arbetstiden på 48 timmar enligt punkt 3 ske i enlighet med kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter eller, i avsaknad av sådana avtal, i enlighet med nationell lagstiftning.

*Punkt 7**Viloperioder*

Arbetstagarna ska ha regelbundna viloperioder, vars längd anges i tidsenheter och som är tillräckligt långa och sammanhängande för att säkerställa att de inte på grund av trötthet eller ojämn arbetsrytm skadar sig själva, sina kolleger eller andra personer och att deras hälsa inte tar skada, på vare sig kort eller lång sikt.

Viloperioden får inte understiga:

- a) 10 timmar under en 24-timmarsperiod, varav minst 6 timmar utan avbrott, och
- b) 84 timmar under en sjudagarsperiod.

Punkt 8

Raster

Varje arbetstagare vars arbetsdag är längre än sex timmar ska ha rätt till en rast. Den närmare utformningen, däribland rastens längd och på vilka villkor den ges, ska fastställas genom kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter eller, om sådana avtal inte finns, genom nationell lagstiftning.

Punkt 9

Högsta tillåtna nattarbetstid

Beräknat på sju timmars natt får den högsta tillåtna nattarbetstiden per vecka vara 42 timmar per sjudagarsperiod.

Punkt 10

Semester

Varje arbetstagare ska ha rätt till en årlig betald semester om minst fyra veckor, eller en proportionell andel därav vid anställningar som understiger ett år, i enlighet med vad som föreskrivs genom nationell lagstiftning och/eller praxis angående rätten till och beviljandet av sådan semester.

Minimiperioden för den årliga semestern får inte utbytas mot kontant ersättning, utom då anställningen avslutas.

Punkt 11

Skydd av minderåriga

1. För arbetstagare under 18 år gäller bestämmelserna i direktiv 94/33/EG om skydd av minderåriga i arbetslivet ⁽¹⁾.
2. Undantagsvis får medlemsstaterna genom lagar eller andra författningar tillåta att ungdomar över 16 år som enligt nationell lagstiftning inte längre är skolpliktiga på heltid arbetar under den tid då nattarbete är förbjudet enligt direktiv 94/33/EG, om detta är nödvändigt för att uppnå utbildningsmålen för en godkänd kurs och förutsatt att ungdomarna ges tillräcklig kompensationsledighet och att målen i artikel 1 i direktiv 94/33/EG inte ifrågasätts.

Punkt 12

Kontroller

1. Varje arbetstagares dygnsarbetstid och dygnsvila ska registreras, så att det går att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna i artiklarna 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 och 13.
2. De registrerade uppgifterna ska sparas ombord åtminstone till beräkningsperiodens slut.
3. De registrerade uppgifterna ska med lämpliga mellanrum (senast före påföljande månads slut) granskas och godkännas gemensamt av arbetsgivaren eller dennes företrädare och arbetstagaren.

⁽¹⁾ EGT L 216, 20.8.1994, s. 12.

4. Åtminstone följande uppgifter ska registreras:
 - a) Fartygets namn.
 - b) Arbetstagarens namn.
 - c) Den ansvarige befälhavarens namn.
 - d) Datum.
 - e) Arbets- eller vilodag.
 - f) Dygnarbetstidens eller dygnsvilans början och slut.
5. Arbetstagaren ska få en kopia av de godkända registrerade uppgifter som gäller honom eller henne. Arbetstagaren ska spara dessa kopior i ett år.

Punkt 13

Krissituationer

1. Befälhavaren eller dennes ställföreträdare har rätt att kräva att en arbetstagare arbetar det antal timmar som behövs för att trygga farkostens, de ombordvarandes eller lastens omedelbara säkerhet eller för att bistå andra fartyg eller personer i sjönöd.
2. I enlighet med led 1 får befälhavaren eller dennes ställföreträdare kräva att en arbetstagare arbetar det antal timmar som krävs till dess förhållandena återgått till det normala.
3. Så snart det är möjligt efter det att förhållandena återgått till det normala, ska befälhavaren eller dennes ställföreträdare se till att alla arbetstagare som har arbetat under en schemalagd viloperiod får tillräcklig vila.

Punkt 14

Hälsoundersökning

1. Alla arbetstagare har rätt till en kostnadsfri årlig hälsoundersökning. Vid hälsoundersökningarna ska särskild uppmärksamhet ägnas åt de symtom eller sjukdomar som skulle kunna bero på arbete ombord med minimal dygnsvila och/eller lägsta antal vilodagar enligt artiklarna 5 och 6.
2. Nattarbetande som har hälsoproblem som bevisligen beror på nattarbetet ska om det är möjligt omplaceras till lämpligt dagarbete.
3. Den kostnadsfria hälsoundersökningen ska omfattas av lagstadgad tystnadsplikt.
4. Den kostnadsfria hälsoundersökningen får utföras inom den offentliga sjukvården.

Punkt 15

Skydd av hälsa och säkerhet

1. Nattarbetande och skiftarbetare ska ha ett hälso- och säkerhetsskydd som motsvarar arbetets art.
2. Skyddande och förebyggande åtgärder och anordningar för nattarbetande och skiftarbetare ska motsvara dem som finns för andra arbetstagare och ska alltid vara tillgängliga.

*Punkt 16**Arbetsrytm*

En arbetsgivare som avser att organisera arbetet enligt en viss rytm ska ta hänsyn till den allmänna principen om att anpassa arbetet till arbetstagaren, särskilt i syfte att lindra effekterna av monotona arbetsuppgifter och arbete i ett i förväg fastställt tempo, med hänsyn till arbetets art och kraven på hälsa och säkerhet, särskilt beträffande raster.

*Punkt 17**Slutbestämmelser*

1. Förmånligare bestämmelser

Detta avtal påverkar inte medlemsstaternas rätt att

- a) bibehålla eller införa lagar och andra författningar, eller
- b) främja eller tillåta tillämpningen av kollektivavtal eller avtal mellan arbetsmarknadens parter

som är förmånligare för arbetstagarnas säkerhet och hälsoskydd än bestämmelserna i detta avtal.

2. Klausul om bevarande av skyddsnivån

Genomförandet av detta avtal får inte i något fall användas för att motivera en sänkning av den allmänna skyddsnivån för de arbetstagare som omfattas av detta avtal.

3. Uppföljning av avtalet

Arbetsmarknadens parter ska övervaka genomförandet och tillämpningen av detta avtal inom den branschvisa dialogkommittén för inlandssjöfart, särskilt med avseende på nya yrkesmedicinska rön.

4. Översyn

Arbetsmarknadens parter ska se över ovanstående bestämmelser två år efter utgången av genomförandefristen i rådets beslut om genomförande av detta avtal.

Utfärdat i Bryssel den 15 februari 2012.

European Barge Union (EBU)

European Skippers Organisation (ESO)

Europeiska transportarbetarfederationen (ETF)
