

RÅDSDIREKTIV 2014/112/EU**2021/EØS/17/79****av 19. desember 2014****om gjennomføring av den europeiske avtalen om visse aspekter ved organisering av arbeidstiden i sektoren for fart på innlands vannveier inngått mellom European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) og Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF)(*)**

RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 155 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Arbeidsgivere og arbeidstakere, heretter kalt «partene i arbeidslivet», kan i samsvar med artikkel 155 nr. 2 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) i fellesskap anmode om at avtaler de har inngått på EU-plan i saker som omfattes av artikkel 153 i TEUV, gjennomføres ved en rådsbeslutning etter forslag fra Kommisjonen.
- 2) Ved brev av 10. desember 2007 underrettet European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) og Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF) Kommisjonen om at de ønsket å innlede forhandlinger i samsvar med artikkel 155 nr. 1 i TEUV med henblikk på å inngå en avtale på EU-plan.
- 3) EBU, ESO og ETF inngikk 15. februar 2012 en europeisk avtale om visse aspekter ved organisering av arbeidstiden i sektoren for fart på innlands vannveier (heretter kalt «avtalen»).
- 4) Avtalen inneholder en felles anmodning om at avtalen gjennomføres ved en rådsbeslutning etter forslag fra Kommisjonen i samsvar med artikkel 155 nr. 2 i TEUV.
- 5) Avtalen bør gjennomføres ved et direktiv.
- 6) Kommisjonen har underrettet Europaparlamentet om sitt forslag.
- 7) Kommisjonen utarbeidet sitt forslag til direktiv i samsvar med sin melding av 20. mai 1998 om tilpasning og fremming av dialogen mellom partene i arbeidslivet på EU-plan, idet den tok hensyn til de undertegnende partenes representative status og lovligheten av hver enkelt bestemmelse i avtalen.
- 8) For å bidra til en enhetlig rettslig ramme med hensyn til organisering av arbeidstiden bør det ved gjennomføring av dette direktiv tas hensyn til Unionens eksisterende regelverk og, avtalens innhold tatt i betraktning, særlig europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/88/EF⁽¹⁾. Ved nevnte direktiv fastsettes minstekrav til helse og sikkerhet i forbindelse med organisering av arbeidstiden, herunder for arbeidstakere i sektoren for fart på innlands vannveier.
- 9) Det bør være mulig for medlemsstatene å overlate gjennomføringen av dette direktiv til partene i arbeidslivet, på felles anmodning fra disse, forutsatt at medlemsstatene treffer de nødvendige tiltak for å sikre at målene for dette direktiv kan nås.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 367 av 23.12.2014, s. 86, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 281/2015 av 30. oktober 2015 om endring av EØS-avtalens vedlegg XVIII (Helse og sikkerhet på arbeidsplassen, arbeidsrett og lik behandling av menn og kvinner), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 38 av 22.6.2017, s. 73.

(1) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/88/EF av 4. november 2003 om visse aspekt ved organisering av arbeidstida (EUT L 299 av 18.11.2003, s. 9).

- 10) Med hensyn til artikkel 14 i direktiv 2003/88/EF fastsettes det ved dette direktiv og avtalen som er vedlagt det, mer utførlige krav til organisering av arbeidstiden for mobile arbeidstakere i sektoren for fart på innlands vannveier enn dem som er fastsatt i nevnte direktiv.
- 11) Dette direktiv bør få anvendelse uten å berøre eventuelle bestemmelser i Unionens regelverk som er mer utførlige eller gir et bedre vern av mobile arbeidstakere i sektoren for fart på innlands vannveier.
- 12) Dette direktiv bør ikke brukes som begrunnelse for å innskrenke det generelle vernet av arbeidstakere på de områdene som omfattes av avtalen.
- 13) Dette direktiv og avtalen som er vedlagt det, fastsetter minstestandarder. Medlemsstatene og partene i arbeidslivet bør kunne opprettholde eller innføre gunstigere bestemmelser.
- 14) Dette direktiv er forenlig med de grunnleggende rettighetene og prinsippene i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter, særlig artikkel 31.
- 15) Ettersom målene for dette direktiv, som er å verne helsen og sikkerheten til arbeidstakere i en sektor som i all hovedsak er grenseoverskridende, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene alene, men bedre kan nås på EU-plan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet omhandlet i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet omhandlet i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 16) Gjennomføringen av avtalen bidrar til å nå målene omhandlet i artikkel 151 i TEUV.
- 17) I henhold til den faste rettspraksisen til Den europeiske unions domstol⁽¹⁾ kan det faktum at en virksomhet som omhandles i et direktiv, ennå ikke finner sted i en medlemsstat, ikke frita nevnte medlemsstat fra plikten til å vedta lover eller forskrifter for å sikre at alle bestemmelser i direktivet innarbeides i nasjonal lovgivning. Både rettsikkerhetsprinsippet og behovet for å sikre at direktivene gjennomføres fullt ut, juridisk og ikke bare faktisk, krever at alle medlemsstater innarbeider reglene i det berørte direktiv i en tydelig, presis og oversiktlig rettslig ramme som inneholder ufravikelige lovbestemmelser. Denne plikten påhviler medlemsstatene for å foregripe eventuelle endringer i situasjonen i medlemsstatene på et gitt tidspunkt, og for å sikre at alle juridiske personer i Fellesskapet, herunder i de medlemsstatene der en bestemt virksomhet som det vises til i et direktiv, ikke finner sted, til enhver tid tydelig og nøyaktig kjenner sine rettigheter og plikter. I henhold til rettspraksis er det bare når innarbeiding av et direktiv i nasjonal lovgivning er formålsløs av geografiske årsaker, at innarbeidingen ikke er obligatorisk. I slike tilfeller bør medlemsstatene underrette Kommisjonen om dette.
- 18) I samsvar med den felles politiske erklæringen fra medlemsstatene og Kommisjonen av 28. september 2011 om forklarende dokumenter⁽²⁾ har medlemsstatene forpliktet seg til at underretningen om innarbeidingstiltakene i berettigede tilfeller skal følges av ett eller flere dokumenter som forklarer sammenhengen mellom et direktivs bestanddeler og de tilsvarende delene av de nasjonale innarbeidingsdokumentene. Med hensyn til dette direktiv anser regelgiveren at oversendingen av slike dokumenter er berettiget.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Ved dette direktiv gjennomføres den europeiske avtalen om visse aspekter ved organisering av arbeidstiden i sektoren for fart på innlands vannveier inngått 15. februar 2012 mellom European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation (ESO) og Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF), som fastsatt i vedlegget.

Artikkel 2

1. Medlemsstatene kan opprettholde eller innføre gunstigere bestemmelser enn dem som er fastsatt i dette direktiv.

⁽¹⁾ Se bl.a. Domstolens avgjørelse av 14. januar 2010 i sak C-343/08, Kommisjonen mot Tsjekkia ([2010] ECR I-275).

⁽²⁾ EUT C 369 av 17.12.2011, s. 14.

2. Gjennomføringen av dette direktiv skal ikke under noen omstendigheter utgjøre tilstrekkelig grunn til å innskrenke det generelle vernet av arbeidstakere på de områdene som omfattes av dette direktiv. Dette skal ikke berøre den rett medlemsstatene og partene i arbeidslivet, på bakgrunn av endrede forhold, har til å vedta lover, forskrifter eller avtalefestede ordninger som avviker fra dem som gjelder på tidspunktet for vedtakelsen av dette direktiv, forutsatt at minstekravene fastsatt i dette direktiv overholdes.

3. Anvendelsen og fortolkningen av dette direktiv skal ikke berøre noen bestemmelse, sedvane eller praksis på unionsplan eller nasjonalt plan som sikrer gunstigere vilkår for de berørte arbeidstakerne.

Artikkel 3

Medlemsstatene skal fastsette hvilke sanksjoner som får anvendelse ved overtredelse av nasjonale bestemmelser som vedtas i henhold til dette direktiv. Sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 4

1. Medlemsstatene skal innen 31. desember 2016 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 5

Dette direktiv trer i kraft den 20. dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 6

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 19. desember 2014.

For Rådet

S. GOZI

Formann

VEDLEGG

Europeisk avtale om visse aspekter ved organisering av arbeidstiden i sektoren for fart på innlands vannveier

Ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved direktiv 2003/88/EF om visse aspekter ved organisering av arbeidstiden fastsettes generelle minstestandarder som, med unntak av områdene fastsatt i artikkel 20 nr. 1 (døgnhvil, pauser, ukehvil, varighet av nattarbeid), også gjelder for organiseringen av arbeidstiden i sektoren for fart på innlands vannveier. Ettersom disse bestemmelsene ikke tar tilstrekkelig hensyn til de særlige arbeids- og levevilkårene i sektoren for fart på innlands vannveier, er det nødvendig med mer spesifikke regler, i samsvar med artikkel 14 i direktiv 2003/88/EF.
- 2) Disse mer spesifikke reglene bør sikre et høyt nivå av helse og sikkerhet for arbeidstakere i sektoren for fart på innlands vannveier.
- 3) Fart på innlands vannveier er en internasjonal form for transport som hovedsakelig kjennetegnes av grenseoverskridende virksomhet på det europeiske nettet av innlands vannveier. Den europeiske sektoren for fart på innlands vannveier bør derfor arbeide for å skape ensartede rammevilkår for arbeidsmarkedet i denne sektoren og hindre illojal konkurranse som skyldes ulikheter i lovgivningen om organisering av arbeidstiden.
- 4) I lys av transportsektorens betydning for den økonomiske konkurransevnen har Den europeiske union satt seg som mål at det skal legges større vekt på transportmåter som bruker mindre energi, er mer miljøvennlige eller sikrere⁽¹⁾. Transport på innlands vannveier er en miljøvennlig transportmåte med tilgjengelig kapasitet som på en bærekraftig måte kan bidra til å redusere mengden godstransport på vei og jernbane i Europa.
- 5) Organiseringen av arbeidet varierer fra sektor til sektor. Antall arbeidstakere og deres arbeidstid om bord varierer ut fra måten arbeidet er organisert på, det berørte foretaket, det geografiske fartsområdet, reisens lengde og farkostens størrelse. Enkelte fartøyer seiler kontinuerlig, det vil si 24 timer i døgnet, med en besetning som arbeider skift. Til forskjell fra dette er det vanlig at særlig mellomstore foretak har sine fartøyer i drift 14 timer i døgnet fem eller seks dager i uken. I sektoren for fart på innlands vannveier er arbeidstiden for en arbeidstaker om bord ikke den samme som farkostens driftstid.
- 6) Et særtrekk ved sektoren for fart på innlands vannveier er at arbeidstakerne ikke bare har sitt arbeidssted om bord i fartøyet, men også er innkvartert eller bor der. Det er derfor vanlig at arbeidstakerne også tilbringer hvileperioder om bord. Mange arbeidstakere i sektoren for fart på innlands vannveier, særlig de som er langt hjemmefra, arbeider flere sammenhengende dager om bord for å spare reisetid og for å kunne tilbringe flere dager hjemme eller på et annet fritt valgt sted. For eksempel har en arbeidstaker med en arbeidsrytme på 1:1 samme antall hviledager og arbeidsdager. Antall sammenhengende arbeidsdager om bord og antall hviledager kan derfor være tilsvarende høyere enn ved arbeid på land.
- 7) Den gjennomsnittlige arbeidstiden i sektoren for fart på innlands vannveier omfatter vanligvis en betydelig andel tid i vaktjeneste (for eksempel på grunn av uforutsett ventetid ved sluser eller under lasting og lossing av farkosten), også om natten. De øvre grensene som fastsettes for daglig og ukentlig arbeidstid, kan derfor være høyere enn det som er angitt i direktiv 2003/88/EF.
- 8) Samtidig må det erkjennes at arbeidsbelastningen i sektoren for fart på innlands vannveier påvirkes av en rekke faktorer, for eksempel støy, vibrasjon og organiseringen av arbeidstiden. Uten at det berører rådsdirektiv 89/391/EØF av 12. juni 1989 om iverksetting av tiltak som forbedrer arbeidstakernes sikkerhet og helse på arbeidsplassen⁽²⁾, gis det av hensyn til de særlige arbeidsvilkårene i denne sektoren rett til årlige helsekontroller for å verne arbeidstakerne.
- 9) Det bør tas hensyn til den ekstra belastningen nattarbeid utgjør for besetningsmedlemmene, ved å begrense antall timer nattarbeid som tillates, og ved å organisere arbeidet på en hensiktsmessig måte.

⁽¹⁾ Se kommisjonsmeldingen om fremming av transport på innlands vannveier, «Naiades», COM(2006) 6 endelig utgave av 17.1.2006.

⁽²⁾ EFT L 183 av 29.6.1989, s. 1.

- 10) I sektoren for fart på innlands vannveier brukes det ikke bare ansatte arbeidstakere, men også selvstendig næringsdrivende⁽¹⁾. Fastsettelsen av status som selvstendig næringsdrivende skjer i henhold til gjeldende nasjonal lovgivning.
- 11) Arbeids- og levevilkårene på passasjerfartøyer skiller seg fra de som gjelder i andre deler av sektoren for fart på innlands vannveier, og det kreves derfor særlige bestemmelser. Forskjellene når det gjelder sosialt miljø og arbeidsaktiviteter samt den sesongbestemte arten av denne delen av sektoren for fart på innlands vannveier i Europa fører til en annen organisering av arbeidet.

I henhold til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 154 og 155 nr. 2, anmoder de undertegnende parter i fellesskap om at denne avtale inngått på EU-plan gjennomføres ved en rådsbeslutning på forslag fra Kommisjonen. De undertegnende parter har avtalt følgende:

Artikkel 1

Virkeområde

1. Denne avtale gjelder for mobile arbeidstakere som er ansatt som en del av sjøfartspersonellet (besetningsmedlemmer), eller som har en annen funksjon (personell om bord) på en farkost som går i kommersiell fart på innlands vannveier på en medlemsstats territorium.
2. Transportører på innlands vannveier skal ikke anses som arbeidstakere i henhold til denne avtale, selv om de har status som arbeidstakere i sitt eget foretak.
3. Denne avtale berører ikke nasjonale eller internasjonale bestemmelser om sikkerhet til sjøs som gjelder for mobile arbeidstakere og for personene omhandlet i nr. 2.
4. Dersom det er forskjeller med hensyn til hvileperioder for mobile arbeidstakere i denne avtale og i nasjonale eller internasjonale bestemmelser om sikkerhet til sjøs, skal de bestemmelsene som gir det beste vernet av arbeidstakernes helse og sikkerhet, ha forrang.
5. Mobile arbeidstakere som er ansatt på en farkost som ikke går i kommersiell fart på innlands vannveier på en medlemsstats territorium, og hvis arbeidsvilkår reguleres av tariffavtaler inngått mellom arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner, kan omfattes av denne avtale etter at arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene er blitt rådspurt og har gitt sitt samtykke, dersom bestemmelsene i denne avtale er gunstigere for arbeidstakerne.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne avtale menes med

- a) «farkost» et fartøy eller flytende materiell,
- b) «passasjerfartøy» et fartøy beregnet på dagsutflukter eller et fartøy med lugarer som er bygd og innrettet for transport av flere enn 12 passasjerer,
- c) «arbeidstid» tiden en arbeidstaker under ledelse av arbeidsgiveren eller arbeidsgiverens representant utfører arbeid eller må være tilgjengelig for å arbeide (vaktjenestetid) på og for farkosten,
- d) «hviletid» tiden som ikke er arbeidstid; denne termen omfatter hvileperioder på en farkost i bevegelse, en farkost som ligger stille, samt på land; den omfatter ikke korte pauser (på opptil 15 minutter),
- e) «hviledag» en uavbrutt hviletid på 24 timer som arbeidstakeren tilbringer på et fritt valgt sted,
- f) «transportør på innlands vannveier» enhver person som for egen regning driver kommersiell fart med fartøyer på innlands vannveier,
- g) «arbeidsplan» de planlagte arbeidsdagene og hviledagene som arbeidsgiveren på forhånd har gjort kjent for arbeidstakeren,

⁽¹⁾ Se kommisjonsmelding COM(2010) 373 endelig utgave av 13.7.2010: Reaffirming the free movement of workers: rights and major developments, avsnitt 1.1.

- h) «natt» tiden mellom klokken 23.00 og 06.00,
- i) «nattarbeider»
 - aa) enhver arbeidstaker som normalt arbeider minst tre timer av sin daglige arbeidstid om natten, eller
 - bb) enhver arbeidstaker som forventes å arbeide en viss del av sin årlige arbeidstid om natten; denne delen fastsettes etter den berørte medlemsstatens valg
 - aaa) ved nasjonal lovgivning i samråd med partene i arbeidslivet
 - eller
 - bbb) ved tariffavtaler eller avtaler inngått mellom partene i arbeidslivet på nasjonalt eller regionalt plan,
- j) «skiftarbeider» enhver arbeidstaker med en arbeidsplan som innebærer skiftarbeid,
- k) «personell om bord» definisjon nr. 103 i artikkel 1.01 i vedlegg II til direktiv 2006/87/EF⁽¹⁾,
- l) «mobil arbeidstaker» enhver arbeidstaker som er ansatt som reisende personell av et foretak som driver person- og godstransport på innlands vannveier; eventuelle henvisninger til «arbeidstakere» i denne avtale skal tolkes i samsvar med dette,
- m) «sesong» et tidsrom på høyst ni sammenhengende måneder i en tolv månedersperiode der virksomheten er knyttet til bestemte tidspunkter på året på grunn av ytre forhold, for eksempel værforhold eller etterspørsel fra turister.

Artikkel 3

Arbeidstid og referanseperiode

1. Uten at det berører bestemmelsene i artikkel 4 skal fastsettelsen av arbeidstiden som standard baseres på en arbeidsdag på åtte timer.
2. Arbeidstiden kan forlenges i samsvar med artikkel 4, forutsatt at det i en tolv månedersperiode (referanseperioden) ikke arbeides mer enn gjennomsnittlig 48 timer i per uke.
3. Det høyeste antall arbeidstimer i referanseperioden er 2 304 timer (beregningsgrunnlag: 52 uker minus minst fire ukers ferie x 48 timer). De årlige periodene med betalt ferie og sykefravær skal ikke tas med eller skal være nøytrale i beregningen av gjennomsnittet. Rett til hviletid på grunn av lovfestede offentlige helligdager skal også trekkes fra.
4. For arbeidsforhold som varer kortere enn referanseperioden, skal den høyeste tillatte arbeidstiden beregnes proratarisk.

Artikkel 4

Daglig og ukentlig arbeidstid

1. Arbeidstiden skal ikke overstige
 - a) 14 timer i en 24-timersperiode og
 - b) 84 timer i en sjudagersperiode.
2. Dersom det ifølge arbeidsplanen er flere arbeidsdager enn hviledager, skal gjennomsnittlig ukentlig arbeidstid ikke overstige 72 timer i løpet av en fire månedersperiode.

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsdirektiv av 12. desember 2006 om fastsettelse av tekniske krav til fartøyer for fart på innlands vannveier, og om oppheving av rådsdirektiv 82/714/EØF (EUT L 389 av 30.12.2006, s. 1-260).

Artikkel 5

Arbeidsdager og hviledager

1. Antall sammenhengende arbeidsdager skal ikke være høyere enn 31.
2. Dersom det ifølge arbeidsplanen ikke er flere arbeidsdager enn hviledager, skal sammenhengende arbeidsdager følges umiddelbart av samme antall sammenhengende hviledager. Det kan gis unntak fra antall sammenhengende hviledager som skal gis umiddelbart, forutsatt at
 - a) grensen på 31 sammenhengende arbeidsdager ikke er overskredet, og
 - b) det minste antallet sammenhengende hviledager omhandlet i nr. 3 bokstav a), b) eller c) gis umiddelbart etter de sammenhengende arbeidsdagene, og
 - c) antall forlengede eller endrede arbeidsdager utjevnes i løpet av referanseperioden.
3. Dersom det ifølge arbeidsplanen er flere arbeidsdager enn hviledager, skal det minste antallet sammenhengende hviledager som følger umiddelbart etter de sammenhengende arbeidsdagene, være som følger:
 - a) 1–10 sammenhengende arbeidsdager: 0,2 hviledager per arbeidsdag (f.eks. 10 sammenhengende arbeidsdager = 2 hviledager),
 - b) 11–20 sammenhengende arbeidsdager: 0,3 hviledager per arbeidsdag (f.eks. 20 sammenhengende arbeidsdager = 5 hviledager),
 - c) 21–31 sammenhengende arbeidsdager: 0,4 hviledager per arbeidsdag (f.eks. 31 sammenhengende arbeidsdager = 9,4 hviledager).

Delvis opptjente hviledager skal i denne beregningen legges til det minste antallet sammenhengende hviledager og bare gis som hele dager.

Artikkel 6

Sesongarbeid på passasjerfartøy

Med unntak av bestemmelsene i artikkel 4 og 5 i denne avtale kan følgende bestemmelser få anvendelse på alle arbeidstakere som arbeider om bord i et passasjerfartøy i løpet av en sesong:

1. Arbeidstiden skal ikke overstige
 - a) tolv timer i en 24-timersperiode og
 - b) 72 timer i en sjudagersperiode.
2. Arbeidstakerne skal ha rett til 0,2 hviledager per arbeidsdag. I hver 31-dagersperiode skal det gis minst to hviledager. De gjenværende hviledagene gis etter avtale.
3. Idet det tas hensyn til forrige nummer og artikkel 3 nr. 4 skal tildelingen av hviledager og overholdelsen av den gjennomsnittlige arbeidstiden på 48 timer omhandlet i artikkel 3 fastsettes ved tariffavtaler eller avtaler mellom partene i arbeidslivet eller, dersom dette ikke er mulig, ved nasjonal lovgivning.

Artikkel 7

Hvileperioder

Arbeidstakerne skal ha regelmessige hvileperioder som er tilstrekkelig lange og er sammenhengende, og hvis varighet uttrykkes i tidsenheter, for å sikre at arbeidstakerne ikke skader seg selv, sine kolleger eller andre på grunn av tretthet eller uregelmessig arbeidsrytme, og at de ikke får helseskader, verken på kort eller lang sikt.

Hvileperiodene skal ikke være kortere enn

- a) ti timer i hver 24-timersperiode, der minst seks timer skal være sammenhengende, og
- b) 84 timer i en sjudagersperiode.

Artikkel 8

Pauser

Enhver arbeidstaker hvis daglige arbeidstid overstiger seks timer, har rett til en hvilepause; de nærmere reglene for pausen, herunder varighet og vilkårene for tildeling, skal fastsettes ved tariffavtaler eller avtaler mellom partene i arbeidslivet eller, dersom dette ikke er mulig, ved nasjonal lovgivning.

Artikkel 9

Maksimal nattarbeidstid

Med utgangspunkt i en nattid på sju timer skal maksimal nattarbeidstid være 42 timer i hver sjudagersperiode.

Artikkel 10

Ferie

Enhver arbeidstaker skal ha rett til minst fire ukers betalt ferie per år, eller en forholdsmessig andel av dette dersom ansettelsestiden er på mindre enn ett år, i samsvar med vilkårene for rett til og tildeling av slik ferie fastsatt ved nasjonal lovgivning og/eller nasjonal praksis.

Minsteperioden med betalt ferie per år kan ikke erstattes av en økonomisk godtgjøring, unntatt når arbeidsforholdet opphører.

Artikkel 11

Beskyttelse av mindreårige

1. Arbeidstakere under 18 år skal omfattes av bestemmelsene i direktiv 94/33/EF om vern av unge personer på arbeidsplassen⁽¹⁾.
2. Som unntak kan medlemsstatene ved lov eller forskrift tillate at unge personer over 16 år som i henhold til nasjonal lovgivning ikke lenger omfattes av full skoleplikt, arbeider i den perioden nattarbeid er forbudt i henhold til direktiv 94/33/EF, dersom det er nødvendig for å nå målene i et godkjent opplæringskurs, og forutsatt at de gis tilstrekkelig hviletid for å kompensere for dette, og at målene fastsatt i artikkel 1 i direktiv 94/33/EF ikke påvirkes.

Artikkel 12

Kontroller

1. Det skal føres registre over hver arbeidstakers arbeidstid og hviletid per døgn for å kunne kontrollere at bestemmelsene i artikkel 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 og 13 overholdes.
2. Nevnte registre skal oppbevares om bord minst til utgangen av referanseperioden.
3. Registrene skal undersøkes og godkjennes med passende mellomrom (senest innen utgangen av påfølgende måned) av arbeidsgiveren eller arbeidsgiverens representant og arbeidstakeren i fellesskap.

⁽¹⁾ EFT L 216 av 20.8.1994, s. 12.

4. Registrene skal minst inneholde følgende opplysninger:
 - a) Fartøyets navn.
 - b) Arbeidstakerens navn.
 - c) Den ansvarlige skipsførerens navn.
 - d) Dato.
 - e) Arbeidsdag eller hviledag.
 - f) Start- og sluttidspunkt for de daglige arbeids- og hvileperiodene.
5. Arbeidstakerne skal få en kopi av de godkjente registrerte opplysningene som gjelder dem. De skal oppbevare disse i ett år.

Artikkel 13

Nødsituasjoner

1. Skipsføreren på et fartøy eller dennes representant skal ha rett til å kreve at en arbeidstaker arbeider det antallet timer som er nødvendig for å trygge den umiddelbare sikkerheten til farkosten, personene om bord eller lasten, eller for å bistå andre fartøyer eller personer i nød.
2. I samsvar med nr. 1 kan skipsføreren eller dennes representant kreve at en arbeidstaker arbeider det antallet timer som er nødvendig, inntil normaltilstand er gjenopprettet.
3. Så snart som mulig etter at normaltilstand er gjenopprettet, skal skipsføreren eller dennes representant sikre at alle arbeidstakere som har arbeidet i en planlagt hvileperiode, får tilstrekkelig hviletid.

Artikkel 14

Helsekontroll

1. Alle arbeidstakere skal ha rett til en gratis årlig helsekontroll. Ved denne kontrollen skal det legges særlig vekt på å påvise symptomer eller lidelser som kan skyldes arbeid om bord med minimal døgnhvile og/eller minimalt antall hviledager, i samsvar med artikkel 5 og 6.
2. Nattarbeidere med helseproblemer som beviselig kan knyttes til at de utfører nattarbeid, skal om mulig overføres til egnet dagarbeid.
3. Den gratis helsekontrollen skal være underlagt legens taushetsplikt.
4. Den gratis helsekontrollen kan utføres innenfor den nasjonale helsetjenesten.

Artikkel 15

Vern av helse og sikkerhet

1. Nattarbeidere og skiftarbeidere skal ha et helse- og sikkerhetsvern som er tilpasset arbeidets art.
2. Egnede vernetjenester og forebyggende tjenester og midler i forbindelse med nattarbeidernes og skiftarbeidernes sikkerhet og helse skal tilsvare dem som gjelder for andre arbeidstakere, og skal være tilgjengelige til enhver tid.

*Artikkel 16**Arbeidsrytme*

En arbeidsgiver som planlegger å organisere arbeidet etter en viss rytme, skal ta hensyn til det alminnelige prinsippet om at arbeidet skal tilpasses arbeidstakeren, særlig med sikte på å dempe virkningene av monotont arbeid og ensformig gjentakelsesarbeid, avhengig av virksomhetstype og kravene til helse og sikkerhet, særlig med hensyn til pauser i løpet av arbeidstiden.

*Artikkel 17**Sluttbestemmelser*1. *Gunstigere bestemmelser*

Denne avtale skal ikke berøre medlemsstatenes rett til å

- a) opprettholde eller innføre lover eller forskrifter eller
- b) fremme eller tillate anvendelse av tariffavtaler eller avtaler mellom partene i arbeidslivet

som er gunstigere med hensyn til vern av arbeidstakeres helse og sikkerhet enn bestemmelsene fastsatt i denne avtale.

2. *Garanti mot svekking*

Gjennomføringen av denne avtale skal ikke under noen omstendigheter utgjøre tilstrekkelig grunn til å innskrenke det generelle vernet av arbeidstakere som omfattes av denne avtale.

3. *Oppfølging av avtalen*

Partene i arbeidslivet skal overvåke gjennomføringen og anvendelsen av denne avtale innenfor rammen av komiteen for sektordialog for fart på innlands vannveier, særlig med hensyn til arbeidsmedisinske spørsmål.

4. *Revisjon*

Partene skal revidere bestemmelsene ovenfor to år etter utgangen av gjennomføringsperioden fastsatt i rådsbeslutningen om gjennomføring av denne avtale.

Utferdiget i Brussel, 15. februar 2012.

European Barge Union (EBU)

European Skippers Organisation (ESO)

Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF)
