

DIREKTIIVID

NÕUKOGU DIREKTIIV 2014/112/EL,

19. detsember 2014,

millega rakendatakse Euroopa Siseveetranspordi Liidu (EBU), Euroopa Kiprite Liidu (ESO) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahel sõlmitud kokkulepe, milles käsitletakse tööaja korralduse teatavaid aspekte siseveetranspordi sektoris

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 155 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artikli 155 lõike 2 kohaselt võivad sotsiaalpartnerid ühiselt taotleda, et nende vahel sõlmitud liidu tasandi kokkuleppeid rakendataks nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal.
- (2) Euroopa Siseveetranspordi Liit (EBU), Euroopa Kiprite Liit (ESO) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon (ETF) teatasid 10. detsembri 2007. aasta kirjas komisjonile oma soovist pidada läbirääkimisi kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikega 1, et sõlmida liidu tasandil kokkulepe.
- (3) EBU, ESO ja ETF sõlmisid 15. veebruaril 2012 Euroopa kokkuleppe, milles käsitletakse tööaja korralduse teatavaid aspekte siseveetranspordi sektoris (edaspidi „kokkulepe”).
- (4) Kokkuleppes esitatakse ühine taotlus rakendada see kokkulepe nõukogu otsusega komisjoni ettepaneku põhjal vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 155 lõikele 2.
- (5) Kokkuleppe rakendamiseks on sobiv õigusakt direktiiv.
- (6) Komisjon on teavitanud oma ettepanekust Euroopa Parlamendi.
- (7) Komisjon koostas ettepaneku direktiivi kohta vastavalt oma 20. mai 1998. aasta teatisele sotsiaalse dialoogi kohandamise ja edendamise kohta ühenduse tasandil, võttes arvesse allakirjutanute esindajastaatust ning kokkuleppe iga punkti seaduslikkust.
- (8) Selleks et toetada tööaja korraldust käsitlevat sidusat õigusraamistikku, tuleks käesoleva direktiivi rakendamisel arvesse võtta olemasolevaid liidu õigusakte, ja kokkuleppe sisust tulenevalt eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/88/EÜ⁽¹⁾. Kõnealuses direktiivis on sätestatud tööaja korraldust käsitlevad tervishoiu ja ohutuse miinimumnõuded, sealhulgas siseveetranspordi sektori töötajate jaoks.
- (9) Liikmesriikidel peaks olema võimalik usaldada käesoleva direktiivi rakendamine sotsiaalpartneritele nende ühise taotluse alusel, tingimusel et nad võtavad kõik vajalikud meetmed, et saavutada käesoleva direktiivi eesmärgid.

⁽¹⁾ Euroopa parlamendi ja nõukogu 4. novembri 2003. aasta direktiiv 2003/88/EÜ tööaja korralduse teatavate aspektide kohta (ELT L 299, 18.11.2003, lk 9).

- (10) Direktiivi 2003/88/EÜ artikli 14 kohaldamiseks sätestatakse käesolevas direktiivis ja sellele lisatud kokkuleppes siseveetranspordi sektori liikuvate töötajate tööaja korralduse suhtes täpsemad nõuded kui kõnealuselises direktiivis.
- (11) Direktiiviga ei tohiks piirata nende liidu õigusaktide kohaldamist, mis on täpsemad või tagavad siseveetranspordi sektori liikuvatele töötajatele parema kaitse.
- (12) Käesolevat direktiivi ei tohiks kasutada selleks, et põhjendada töötajate kaitstuse üldise taseme vähendamist kokkuleppega hõlmatud valdkondades.
- (13) Käesolevas direktiivis ja sellele lisatud kokkuleppes sätestatakse miinimumnõuded. Liikmesriikidel ja sotsiaalpartneritel peaks olema võimalik säilitada või kehtestada soodsamad sätted.
- (14) Käesolevas direktiivis järgitakse Euroopa Liidu põhiõiguste hartaga tunnustatud aluspõhimõtteid ja põhiõigusi ning eelkõige selle artiklit 31.
- (15) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt kaitsta töötajate tervist ja ohutust valdavalt piiriüleises sektoris, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuselises artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (16) Kokkuleppe rakendamine aitab kaasa ELi toimimise lepingu artikli 151 eesmärkide saavutamisele.
- (17) Euroopa Liidu Kohtu väljakujunenud praktika ⁽¹⁾ kohaselt ei vabasta tõsiasi, et konkreetses liikmesriigis ei esine direktiiviga reguleeritud tegevust, seda liikmesriiki kohustusest kehtestada õigus- ja haldusnormid, et tagada kõigi selle direktiivi sätete nõuetekohane ülevõtmine. Nii õiguskindluse põhimõtte kui ka vajadus tagada direktiivide täielik kohaldamine mitte ainult faktiliselt, vaid ka õiguslikult, nõuab, et kõik liikmesriigid võtavad asjaomase direktiivi sätteid üle selges, täpses ja läbipaistvas õigusraamistikus, nähes direktiiviga hõlmatud valdkonnas ette siduvad sätted. See kohustus on liikmesriikidel selleks, et ennetada seal teataval ajahetkel valitseva olukorra muutumist ning tagada, et kõik ühenduse — sealhulgas nende liikmesriikide, kus direktiiviga ettenähtud teatavat tegevust ei esine — õigussubjektid teaksid selgelt ja täpselt, millised on nende õigused ja kohustused igas olukorras. Kohtupraktika kohaselt ei ole ülevõtmine kohustuslik vaid juhul, kui direktiivi ülevõtmine on mõttetult geograafiliste olude tõttu. Liikmesriik peaks sellisel juhul komisjoni neist teavitama.
- (18) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta ⁽²⁾ kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu selgitavat dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate siseriiklike õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et selliste dokumentide edastamine on põhjendatud,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Käesoleva direktiiviga rakendatakse Euroopa Siseveetranspordi Liidu (EBU), Euroopa Kiprite Liidu (ESO) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) vahel 15. veebruaril 2012 Euroopa tasandil sõlmitud kokkulepet, milles käsitletakse tööaja korralduse teatavaid aspekte siseveetranspordi sektoris ja mis on esitatud lisas.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada käesoleva direktiivi sätetest soodsamad sätted.

⁽¹⁾ Vt muu hulgas Euroopa Kohtu 14. jaanuari 2010. aasta otsust kohtuasjas C-343/08: komisjon vs. Tšehhi Vabariik (EKL 2010, lk I-275).
⁽²⁾ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

2. Käesoleva direktiivi rakendamine ei õigusta mingil juhul töötajate üldise kaitstuse taseme alandamist direktiiviga reguleeritavas valdkonnas. See ei piira liikmesriikide ja sotsiaalpartnerite õigust kehtestada olukorra muutudes teistsuguseid õigus-, haldus- või lepingulisi meetmeid kui need, mis kehtivad käesoleva direktiivi vastuvõtmise ajal, tingimusel et täidetakse direktiiviga ette nähtud miinimumnõudeid.

3. Käesoleva direktiivi kohaldamise ja tõlgendamisega ei piirata selliste liidu või siseriiklike sätete, tavade või meetmete kohaldamist, millega nähakse asjaomastele töötajatele ette soodsamad tingimused.

Artikkel 3

Liikmesriigid määravad kindlaks karistused, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi kohaselt vastu võetud siseriiklike sätete rikkumise korral. Karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Artikkel 4

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 31. detsembriks 2016. Nad teavitavad sellest viivitamata komisjoni.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 5

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 6

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 19. detsember 2014

Nõukogu nimel
eesistuja
S. GOZI

LISA

Euroopa kokkulepe tööaja korraldamise teatavate aspektide kohta siseveetranspordi sektoris

Võttes arvesse järgmist:

- 1) Direktiivis 2003/88/EÜ tööaja korralduse teatavate aspektide kohta on kehtestatud miinimumnõuded, mis kehtivad ka tööaja korraldamise kohta siseveetranspordi sektoris, välja arvatud artikli 20 lõikes 1 nimetatud valdkonnad (igapäevane puhkeaeg, vaheaeg, iganädalane puhkeaeg, öötöö kestus). Kuna kõnealused eeskirjad ei võta siseveetranspordi sektori töö- ja eluolusid piisavalt hästi arvesse, on vastavalt direktiivi 2003/88/EÜ artiklile 14 vaja erieeskirju.
- 2) Nende erieeskirjadega tuleb tagada siseveetranspordi sektoris töötajate kõrgetasemeline töö- ja tervisekaitse.
- 3) Siseveetransport on rahvusvaheline transpordivorm, milles on ülekaalus piiriülene tegevus Euroopa veeteede võrgus. Seepärast tuleks Euroopa siseveetranspordis püüelda selle poole, et tööturu suhtes kehtestataks ühtsed raamtingimused ja takistataks ebaausat konkurentsi, mis on tingitud seaduslike tööajakorralduste erinevustest.
- 4) Euroopa Liit on seoses transpordisektori tähtsusega majanduse konkurentsivõimele seadnud eesmärgiks soodustada väiksema energiakuluga, keskkonnasäästlikumate ja ohutumate transpordiliikide osatähtsust⁽¹⁾. Siseveetransport on keskkonnasäästlik transpordiliik, kus on veel vaba võimsust ja mis saab jätkusuutlikul viisil kaasa aidata kaubavahetuse koormuse vähendamisele Euroopa maantee- ja raudteetranspordis.
- 5) Sektorisiselt on töökorraldus erinev. Töötajate arv ja tööaeg veesõiduki pardal sõltub töökorraldusest, ettevõttest, tegevuspiirkonnast, sõidudistantsi pikkusest ja veesõiduki suurusest. Mõned laevad on meeskonna vahetustega tööga käigus 24 tundi ööpäevas. Eelkõige keskmise suurusega ettevõtted aga hoiavad oma laevu harilikult käigus 14 tundi järjest viiel või kuuel päeval nädalas. Töötaja tööaega pardal ei saa võrdsustada siseveetranspordi aluse käigus olemise ajaga.
- 6) Siseveetranspordi eripära on veel see, et laeva pardal võivad olla nii töötaja töökoht kui ka eluruumid või korter. Seega on tavaline, et ka puhkepausid veedetakse veesõiduki pardal. Paljud siseveetranspordi sektori töötajad, eriti need, kes kodust kaugemal on, töötavad mitu päeva järjest pardal, et säästa reispäevi ja veeta pärast rohkem päevi kodus või muus oma valitud kohas. Näiteks on 1: 1 rütmis töötaval töötajal võrdne arv töö- ja puhkepäevi. Seega võib järjestikuste tööpäevade arv pardal ja ka puhkepäevade arv olla suurem kui maal töötades.
- 7) Keskmine tööaeg siseveetranspordi sektoris sisaldab põhimõtteliselt suurt osa ooteaega (näiteks ettenägematute ooteagade tõttu lüüesides või veesõiduki lastimisel ja lossimisel), mis võib langeda ka öisele ajale. Seega võib päevase ja nädalase tööaja määrata suuremaks, kui on ette nähtud direktiivis 2003/88/EÜ.
- 8) Samas tuleb arvesse võtta, et töökoormust siseveetranspordi sektoris mõjutavad mitmed tegurid, nt müra, vibratsioon ja tööaja korraldus. Piiramata nõukogu 12. juuni 1989. aasta direktiivi 89/391/EMÜ (töötajate tervishoiu ja tööohutuse parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta)⁽²⁾ kohaldamist on töötajate tervise kaitseks ette nähtud iga-aastased tervisekontrollid, et võtta arvesse siseveetranspordi sektori töötingimuste eripära.
- 9) Arvesse tuleb võtta lisakoormust, mida tekitab öine töökord laeval, ja kehtestada lubatud öötöö ülempiir ning korraldada tööd asjakohaselt.

⁽¹⁾ Vrd komisjoni teatis siseveetranspordi edendamise kohta „Naiades”, KOM(2006) 6 (lõplik), 17.1.2006.

⁽²⁾ EÜT L 183, 29.6.1989, lk 1.

- 10) Siseveetranspordi sektoris töötab lisaks töötajatele ka füüsilisest isikust ettevõtjaid (¹). Füüsilisest isikust ettevõtja staatus määratakse kindlaks vastavalt siseriiklikule õigusele.
- 11) Töö- ja elutingimused reisilaevadel erinevad ülejäänud siseveetranspordi liikidel töötamisest ja seega on eritingimuste kehtestamine õigustatud. Erineva sotsiaalse keskkonna, tööülesannete ja hooajalisuse tõttu on selles Euroopa siseveetranspordi osas ka töökorraldus teistsugune.

Vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingule, eelkõige selle artiklile 154 ja artikli 155 lõikele 2, esitavad allkirjutajad koos taotluse, et kõnealune ELi tasandil sõlmitud kokkulepe rakendataks ellu komisjoni ettepaneku põhjal vastu võetud nõukogu otsusega. Allkirjutanud on kokku leppinud järgmises:

Artikkel 1

Reguleerimisala

1. Kõnealune kokkulepe kehtib ainult liikuvate töötajate suhtes, kes töötavad laevameeskonna liikmena või muus ülesandes (pardapersonal) veesõiduki pardal, mida kasutatakse liikmesriigi territooriumil siseveetranspordis äriatel eesmärkidel.
2. Siseveetranspordi ettevõtjaid ei loeta käesoleva kokkulepe tähenduses töötajateks isegi siis, kui nad oma ettevõttes töötajana arvel on.
3. Kõnealune kokkulepe ei ole vastuolus laevaliikluse ohutusnõudeid käsitlevate riigisiseste ega rahvusvaheliste eeskirjadega, mida kohaldatakse liikuvate töötajate ja artikli 1 lõikes 2 nimetatud isikute suhtes.
4. Kui mobiilsete töötajate puhkeaega reguleerivad sätted on käesolevas kokkuleppes ja laevaliikluse ohutusnõudeid käsitlevates riigisisestes või rahvusvahelistes eeskirjades erinevad, kehtivad sätted, mis tagavad töötajale parema ohutuse ja tervise kaitse.
5. Kõnealuseid tingimusi võidakse juhul, kui need töötajale soodsamad on, kohaldada ka liikuvate töötajate suhtes, kes töötavad veesõidukil, mida kasutatakse liikmesriigi territooriumil väljaspool äriatel eesmärkidel toimuvat siseveetransporti, ja kelle töötingimused on reguleeritud tööandjate ja töötajate organisatsioonide vahel sõlmitud kollektiivlepingutega, kui viimased sellega nõus on.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas kokkuleppes kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „veesõiduk” — laev või ujuv alus;
- b) „reisilaev” — ühепäevareiside laev või kajutitega laev, mis on ehitatud ja varustatud nii, et see saab vedada rohkem kui 12 reisijat;
- c) „tööaeg” — aeg, mille jooksul töötaja teeb veesõidukil ja veesõidukiga tööd tööandja või selle esindaja juhtnõõride järgi, on tööle määratud või peab olema tööks kättesaadav (valveaeg);
- d) „puhkeaeg” — aeg väljaspool tööaega; mõiste hõlmab puhkeaega sõitval ja seisval veesõidukil ning maal. See ei hõlma lühikesi puhkepause (kuni 15 min);
- e) „puhkepäev” — katkestusteta 24-tunnine puhkeaeg, mille töötaja veedab vabalt valitud kohas;
- f) „siseveetranspordiettevõtja” — iga isik, kes käitab veesõidukeid sõltumatult ja omal vastutusel siseveetranspordi sektoris äriatel eesmärkidel;
- g) „töögraafik” — sisaldab planeeritud töö- ja puhkepäevi, mille tööandja töötajale eelnevalt teatavaks teeb;

⁽¹⁾ Vt komisjoni teatis KOM(2010) 373 (lõplik), 13.7.2010 „Töötajate vaba liikumine — õiguste tagamine ja olulisemad muutused”, punkt 1.1.

- h) „ööaeg” — aeg kella 23.00 kuni 6.00;
- i) „öötöötaja” —
 - aa) iga töötaja, kes töötab tavaliselt ööajal vähemalt kolm tundi oma igapäevasest tööajast;
 - bb) iga töötaja, kes tõenäoliselt töötab ööajal teatava osa oma iga-aastasest tööajast, mis määratletakse vastavalt asjaomase liikmesriigi valikule kas:
 - aaa) siseriiklikes õigusaktides pärast konsulteerimist tööturu osapooltega
või
 - bbb) sotsiaalpartnerite vahel siseriiklikul või piirkondlikul tasandil sõlmitud kollektiivlepingutes või kokkulepetes;
- j) „vahetustega töötaja” — töötaja, kelle tööplaan kuulub vahetustega töö alla;
- k) „pardapersonal” — määratletud kooskõlas direktiivi 2006/87/EÜ⁽¹⁾ II lisa artikli 1.01 mõistega 103;
- l) „liikuv töötaja” — iga laevapere liikmena toimiv töötaja ettevõttes, mis osutab reisijate või kaupade veo teenust siseveetranspordi sektoris; käesolevas kokkuleppes esitatud viiteid „töötajale” tuleb niimoodi tõlgendada;
- m) „hooaeg” — vähemalt üheksast järjestikusest kuust koosnev ajavahemik 12 kuu sees, kus tegevus on teatavatel välistel põhjustel, nagu ilmaolud või turisminõudlus, seotud teatavate aasta perioodidega.

Artikkel 3

Tööaeg ja arvestusperiood

1. Piiramata artikli 4 sätteid, võetakse tööaja arvestamisel aluseks kaheksatunnine tööpäev.
2. Tööaega võib vastavalt artiklile 4 pikendada, kui 12 kuu jooksul (arvestusperiood) ei ületata keskmiselt 48 töötundi nädalas.
3. Arvestusperioodi maksimaalne tööaeg on 2 304 tundi (arvutuskeem: 52 nädalat — minimaalselt neli nädalat puhkust × 48 tundi). Antud tasulise põhipuhkuse ja haiguspuhkuse aeg jäetakse keskmise arvutamisel arvesse võtmata või see on arvutamise suhtes neutraalne. Maha arvatakse ka riiklikest puhkepäevadest tulenevad puhkeajad.
4. Töösuhete puhul, mille kestus on lühem kui arvestusperiood, arvutatakse maksimaalne lubatud tööaeg proportsionaalse arvestuse alusel.

Artikkel 4

Päevane ja nädalane tööaeg

1. Tööaeg ei tohi ületada:
 - a) 14 tundi 24-tunnise ajavahemiku jooksul ja
 - b) 84 tundi seitsmepäevase ajavahemiku jooksul.
2. Kui töögraafikus on ette nähtud rohkem töö- kui puhkepäevi, ei tohi keskmine nädalane tööaeg nelja kuu lõikes ületada 72 tundi.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/87/EÜ, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 82/714/EMÜ (ELT L 389, 30.12.2006, lk 1).

Artikkel 5

Töö- ja puhkepäevad

1. Töötada võib järjest maksimaalselt 31 päeva.
2. Kui vastavalt töögraafikule on ette nähtud võrdne arv töö- ja puhkepäevi, peab järjestikku töötatud tööpäevadele vahetult järgnema võrdne arv järjestikuseid puhkepäevi. Vahetult järgnevatest järjestikustest puhkepäevadest võib erandi teha tingimusel, et:
 - a) ei ületata maksimaalset lubatud 31 järjestikust tööpäeva ja
 - b) punkti 3 alapunktides a, b ja c nimetatud minimaalsed järjestikused puhkepäevad antakse vahetult pärast järjestikku töötatud tööpäevi ja
 - c) pikendatud või vahetatud tööpäevade periood tasakaalustatakse arvestusperioodi jooksul.
3. Kui töögraafikus on ette nähtud rohkem töö- kui puhkepäevi, on järjestikustele tööpäevadele vahetult järgnevate järjestikuste puhkepäevade minimaalne arv järgmine:
 - a) 1–10 järjestikust tööpäeva: 0,2 puhkepäeva iga järjestikuse tööpäeva kohta (nt 10 järjestikust tööpäeva = 2 puhkepäeva);
 - b) 11–20 järjestikust tööpäeva: 0,3 puhkepäeva iga järjestikuse tööpäeva kohta (nt 20 järjestikust tööpäeva = 5 puhkepäeva);
 - c) 21–31 järjestikust tööpäeva: 0,4 puhkepäeva iga järjestikuse tööpäeva kohta (nt 31 järjestikust tööpäeva = 9,4 puhkepäeva).

Poolikud puhkepäevad liidetakse käesolevas arvutuses järjestikustele puhkepäevadele ja neid antakse vaid tervete päevade kaupa.

Artikkel 6

Hooajatöö reisilaevadel

Erandina käesoleva kokkuleppe artiklite 4 ja 5 sätetest võidakse järgmisi tingimusi kohaldada kõigi töötajate suhtes, kes hooajal reisilaeva pardal töötavad.

1. Tööaeg ei tohi ületada:
 - a) 12 tundi 24-tunnise ajavahemiku jooksul ja
 - b) 72 tundi seitsmepäevase ajavahemiku jooksul.
2. Töötajale antakse iga töötatud päeva kohta 0,2 puhkepäeva. Iga 31-päevase perioodi jooksul tuleb kaks puhkepäeva ka realselt anda. Ülejäänud puhkepäevad antakse vastavalt kokkuleppele.
3. Võttes arvesse eelmist lõiget ja artikli 3 lõiget 4 toimub puhkepäevade andmine ja artikli 3 kohasest 48-tunnisest keskmisest tööajast kinnipidamine vastavalt kollektiivlepingule või sotsiaalpartnerite vahel sõlmitud kokkuleppele või riigisisestele eeskirjadele, kui sellised kokkulepped puuduvad.

Artikkel 7

Puhkeaeg

Töötajatel peavad olema korrapärased puhkeajad, mille kestust väljendatakse ajaühikutes ja mis on piisavalt pikad ja järjestikused tagamaks, et töötajad ei põhjusta väsimuse või muu korrapärase töökorralduse tõttu vigastusi endale, kaas-töötajatele või teistele ega kahjusta ei lühema- ega pikemaajaliselt oma tervist.

Puhkeaeg peab olema vähemalt:

- a) kümme tundi iga 24-tunnise ajavahemiku jooksul, sellest vähemalt kuus tundi korraga, ja
- b) 84 tundi seitsmepäevase ajavahemiku jooksul.

Artikkel 8

Puhkepaus

Igale töötajale, kelle päevane tööaeg on rohkem kui kuus tundi, tuleb anda puhkepaus. Puhkepausi üksikasjad, eelkõige kestus ja andmise tingimused, määratakse kindlaks sotsiaalpartnerite vahel sõlmitavate kollektiivlepingute või kokkulepete või selliste kokkulepete puudumise korral riigisiseste eeskirjadega.

Artikkel 9

Maksimaalne tööaeg ööajal

Seitsmetunnisel ööajal on iganädalane (seitse päeva) maksimaalne lubatud tööaeg 42 tundi.

Artikkel 10

Põhipuhkus

Igal töötajal on õigus vähemalt neljanädalasele või lühema kui aastase töösuhte korral proportsionaalsele osale tasustatud põhipuhkusele, mille saamise tingimused ja andmise kord on kindlaks määratud riigisiseste eeskirjade ja/või tavadega.

Minimaalset tasulist põhipuhkust ei või asendada hüvitisega, välja arvatud töösuhte lõpetamise korral.

Artikkel 11

Alaealiste kaitse

1. Alla 18-aastaste töötajate suhtes kehtivad direktiivi 94/33/EÜ (noorte kaitse kohta tööl) ⁽¹⁾ sätted.
2. Erandkorras võivad liikmesriigid õigusaktiga lubada rakendada noori, kes on vanemad kui 16 aastat ja kelle suhtes koolikohustus enam ei kehti, öötööl ka siis, kui see direktiivi 94/33/EÜ kohaselt keelatud on, kui see on heakskiidetud koolituskursuse eesmärgi saavutamiseks vajalik ja kui neile antakse piisav kompenseeriv puhkeaeg ning kui see ei lähe vastuollu määruse 94/33/EÜ artikli 1 eesmärkidega.

Artikkel 12

Kontroll

1. Iga töötaja päevane töö- ja puhkeaeg registreeritakse, et täita artiklite 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 ja 13 tingimusi.
2. Andmeid tuleb pardal hoida vähemalt arvestusperioodi lõpuni.
3. Tööandja või tema esindaja ning töötaja kontrollivad koos neid andmeid ja kinnitavad need asjakohaste ajavahemike järel (vähemalt enne järgmise kuu lõppu).

⁽¹⁾ EÜTL 216, 20.8.1994, lk 12.

4. Andmed peavad sisaldama järgmist:
 - a) laeva nimi,
 - b) töötaja nimi,
 - c) vastutava kapteni nimi,
 - d) kuupäev,
 - e) töö- ja puhkepäevad,
 - f) päevase töö- ja puhkeaja algus ja lõpp.
5. Töötajale antakse koopia tema kohta täidetud vastavate andmete kohta. Seda koopiat peab töötaja aasta aega alles hoidma.

Artikkel 13

Hädaolukorrad

1. Laeva kaptenil või tema kohusetäitjal on õigus nõuda töötajalt töötundide tegemist, mis on vajalikud veesõiduki, veesõidukil olevate isikute või lasti ohutuse huvides või teiste merehädas olevate laevade või isikute abistamiseks.
2. Vastavalt lõikele 1 võib kapten või tema kohusetäitja töötajalt nõuda nii suures mahus töötundide tegemist, kui on vajalik normaalse olukorra taastamiseks.
3. Normaalse olukorra taastamise järel tagab kapten või tema kohusetäitja võimalikult kiiresti, et graafikujärgsel puhkeajal töötanud töötajatele antaks piisav puhkeaeg.

Artikkel 14

Tervisekontroll

1. Igal töötajal on õigus iga-aastasele tasuta tervisekontrollile. Arstlikus kontrollis tuleb pöörata tähelepanu eelkõige nendele sümptomitele või tingimustele, mis võivad olla tingitud tööst veesõidukil minimaalsete päevaste puhkeagade või minimaalsete puhkepäevade juures vastavalt artiklitele 5 ja 6.
2. Öötööst tingitud tervisehäirete all kannatavad öötöötajad viiakse võimalikult kiiresti üle neile sobivale päevasele tööle.
3. Tasuta tervisekontrolli suhtes kohaldatakse arstisladuse nõuet.
4. Tasuta tervisekontrolli võib läbi viia riikliku tervishoiusüsteemi raames.

Artikkel 15

Töötervishoid ja -ohutus

1. Öötöötajatele ja vahetustega töötajatele tagatakse nende töö iseloomule vastav tööohutus ja tervise kaitse.
2. Öötöötajate ja vahetusega töötajate ohutuse tagamiseks ja tervise kaitseks rakendatavad kaitse- ja ennetusteenused või -vahendid on samaväärsel tasemel teiste töötajate suhtes kasutatavatega ning kogu aeg kättesaadavad.

*Artikkel 16**Töökorraldus*

Tööandja, kes kavatseb korraldada töö teatud mudeli järgi, võtab arvesse üldpõhimõtet, et töökorraldus tuleb töötajaga kohandada, pidades eriti silmas üksluise töö ja etteantud tempos töötamise vähendamist sõltuvalt tegevuse tüübist ning ohutus- ja tervishoiunõudeid, eriti tööajal tehtavaid puhkepause käsitlevaid nõudeid.

*Artikkel 17**Lõppsätted*

1. Soodsamad eeskirjad

Ei piirata liikmesriikide õigust

a) säilitada või kehtestada õigus- ja halduseeskirju või

b) soodustada või lubada kollektiivlepingute või sotsiaalpartnerite kokkulepete kohaldamist,

mis on töötajate ohutuse ja tervise kaitse seisukohast soodsamad kui käesoleva kokkuleppe sätted.

2. Kaitse taseme säilitamine

Käesoleva kokkuleppe rakendamist ei tohi mingil juhul kasutada selleks, et õigustada käesoleva kokkuleppega hõlmatud töötajate üldise kaitstuse taseme alandamist.

3. Kokkuleppe järelkontroll

Sotsiaalpartnerid kontrollivad käesoleva kokkuleppe rakendamist ja kohaldamist siseveetranspordi sektori dialoogikomitee raames, pöörates erilist tähelepanu töötervishoiule.

4. Lävivaatamine

Sotsiaalpartnerid vaatavad kaks aastat pärast nõukogu otsuses sätestatud käesoleva kokkuleppe rakendamise tähtaja lõppemist eespool nimetatud sätted läbi.

Brüssel, 15. veebruar 2012

Euroopa Siseveetranspordi Liit (EBU)

Euroopa Kiprite Liit (ESO)

Euroopa Transporditöötajate Föderatsioon (ETF)
