

# DIREKTĪVAS

**PADOMES DIREKTĪVA 2014/112/ES**

**(2014. gada 19. decembris),**

**ar ko īsteno Eiropas Nolīgumu par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem iekšējo ūdensceļu transporta nozarē, kas noslēgts starp Eiropas Kuģu savienību (EKS), Eiropas Kuģu kapteiņu organizāciju (EKKO) un Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF)**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 155. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Darba devēji un darba ņēmēji, turpmāk "sociālie partneri", saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 155. panta 2. punktu var kopīgi lūgt, lai viņu Savienības līmenī noslēgtos nolīgumos jautājumos, uz kuriem attiecas LESD 153. pants, īstenotu, Padomei pieņemot lēmumu pēc Komisijas priekšlikuma.
- (2) Ar 2007. gada 10. decembra vēstuli Eiropas Kuģu savienība (EKS), Eiropas Kuģu kapteiņu organizācija (EKKO) un Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF) informēja Komisiju par vēlmi saskaņā ar LESD 155. panta 1. punktu sākt sarunas nolūkā noslēgt nolīgumu Savienības līmenī.
- (3) 2012. gada 15. februārī EKS, EKKO un ETF noslēdza Eiropas nolīgumu par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem iekšējo ūdensceļu transporta nozarē ("nolīgums").
- (4) Šajā nolīgumā bija ietverts kopīgs lūgums, lai nolīgums tiktu īstenots, Padomei pieņemot lēmumu pēc Komisijas priekšlikuma saskaņā ar LESD 155. panta 2. punktu.
- (5) Atbilstīgais instruments šā nolīguma īstenošanai ir direktīva.
- (6) Komisija ir informējusi Eiropas Parlamentu par savu priekšlikumu.
- (7) Komisija izstrādāja direktīvas priekšlikumu saskaņā ar 1998. gada 20. maija paziņojumu par sociālā dialoga pielāgošanu un veicināšanu Kopienas līmenī, ņemot vērā parakstītāju pušu pilnvarojuma statusu un katra nolīguma punkta likumību.
- (8) Lai veicinātu saskaņotu tiesisko regulējumu attiecībā uz darba laika organizēšanu, šīs direktīvas īstenošanā būtu jāņem vērā spēkā esošie Savienības tiesību akti, un, ņemot vērā nolīguma saturu, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/88/EK<sup>(1)</sup>. Minētajā direktīvā ir noteiktas minimālās veselības un drošības prasības attiecībā uz darba laika organizēšanu, tostarp iekšējo ūdensceļu transporta nozarē strādājošu darba ņēmēju darba laika organizēšanu.
- (9) Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pēc kopīga lūguma uzticēt sociālajiem partneriem šīs direktīvas īstenošanu ar noteikumu, ka dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek sasniegti šīs direktīvas mērķi.

<sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/88/EK (2003. gada 4. novembris) par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem (OV L 299, 18.11.2003., 9. lpp.).

- (10) Piemērojot Direktīvas 2003/88/EK 14. pantu, šajā direktīvā un tai pievienotajā nolīgumā noteiktas konkrētākas prasības mobilo darba ņēmēju darba laika organizēšanai iekšējo ūdensceļu transporta nozarē nekā prasības, kas noteiktas pirmajā minētajā direktīvā.
- (11) Šī direktīva būtu jāpieņem, neskarot jebkurus Savienības tiesību aktus, kuri ir konkrētāki vai ar kuriem piešķir augstāku aizsardzības līmeni mobilajiem darba ņēmējiem iekšējo ūdensceļu transporta nozarē.
- (12) Šī direktīva nebūtu jāizmanto, lai pamatotu darba ņēmēju aizsardzības vispārējā līmeņa mazināšanu jomās, uz kurām attiecas nolīgums.
- (13) Šajā direktīvā un tai pievienotajā nolīgumā ir noteikti minimālie standarti. Dalībvalstīm un sociālajiem partneriem būtu jāspēj saglabāt vai ieviest izdevīgākus noteikumus.
- (14) Šajā direktīvā ir ievērotas Eiropas Savienības Pamattiesību hartā, un jo īpaši tās 31. pantā, atzītās pamattiesības un principi.
- (15) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas, kas paredzēta, lai aizsargātu darba ņēmēju veselību un drošību galvenokārt pārrobežu nozarē, mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. panta 3. punktā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (16) Nolīguma īstenošana sekmē LESD 151. pantā izvirzīto mērķu sasniegšanu.
- (17) Saskaņā ar iedibināto Eiropas Savienības Tiesas judikatūru <sup>(1)</sup> tas, ka kāda direktīvā minēta darbība konkrētajā dalībvalstī vēl nepastāv, minēto dalībvalsti neatbrīvo no pienākuma pieņemt tiesību aktus, lai nodrošinātu visu šīs direktīvas noteikumu pienācīgu transponēšanu. Kā juridiskās noteiktības princips, tā arī nepieciešamība nodrošināt direktīvu pilnīgu piemērošanu juridiski, ne tikai faktiski, prasa, lai visas dalībvalstis attiecīgās direktīvas prasības pārņemtu skaidra, precīza un pārredzama tiesiskā regulējuma satvarā, paredzot obligātas tiesību normas. Dalībvalstīm ir šāds pienākums, lai plānotu jebkādas izmaiņas situācijā, kāda tajās ir konkrētajā brīdī, un lai nodrošinātu, ka visi tiesību subjekti Kopienā, tostarp tiesību subjekti tajās dalībvalstīs, kurās direktīvā minēta konkrēta darbība nepastāv, skaidri un precīzi varētu zināt, kādas jebkuros apstākļos ir viņu tiesības un pienākumi. Saskaņā ar judikatūru transponēšana nav obligāta tikai tad, ja direktīvas transponēšanai nav jēgas ģeogrāfisku iemeslu dēļ. Šādos gadījumos dalībvalstīm par to būtu jāinformē Komisija.
- (18) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem <sup>(2)</sup> dalībvalstis ir apņēmušās pamatotos gadījumos paziņojumam par transponēšanas pasākumiem pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros ir paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un attiecīgajām daļām valsts pieņemtos transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs šādu dokumentu nosūtīšanu uzskata par pamatotu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

### 1. pants

Ar šo direktīvu īsteno Eiropas Nolīgumu par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem iekšējo ūdensceļu transporta nozarē, kuru 2012. gada 15. februārī noslēdza Eiropas Kuģu savienība (EKS), Eiropas Kuģu kapteiņu organizācija (EKKO) un Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF), kā izklāstīts direktīvas pielikumā.

### 2. pants

1. Dalībvalstis var saglabāt vai ieviest noteikumus, kas ir izdevīgāki nekā tie, kas paredzēti šajā direktīvā.

<sup>(1)</sup> Skatīt, *inter alia*, Tiesas 2010. gada 14. janvāra spriedumu lietā C-343/08, Komisija/Čehijas Republika ((2010) Krājums I-275).  
<sup>(2)</sup> OVC 369, 17.12.2011., 14. lpp.

2. Šīs direktīvas īstenošana nekādā gadījumā nerada pietiekamu pamatojumu tam, lai attaisnotu darba ņēmēju aizsardzības vispārējā līmeņa samazināšanu jomās, uz kurām attiecas šī direktīva. Tas neskar dalībvalstu un sociālo partneru tiesības, ņemot vērā mainīgos apstākļus, izstrādāt normatīvus, reglamentējošus vai līguma noteikumus, kas atšķiras no tiem, kas ir spēkā šīs direktīvas pieņemšanas brīdī, ar noteikumu, ka tiek ievērotas šajā direktīvā paredzētās minimālās prasības.

3. Šīs direktīvas piemērošana un interpretēšana neskar citus Savienības vai valstu noteikumus, paražas vai praksi, kas attiecīgajiem darba ņēmējiem paredz izdevīgākus nosacījumus.

### 3. pants

Dalībvalstis nosaka, kādas sankcijas ir piemērojamas, ja tiek pārkāpti valsts noteikumi, kas ir spēkā, ievērojot šo direktīvu. Šīs sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un atturošas.

### 4. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz 2016. gada 31. decembrim. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

### 5. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

### 6. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2014. gada 19. decembrī

Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs  
S. GOZI

## PIELIKUMS

**Eiropas Nolīgums par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem iekšējo ūdensceļu transporta nozarē**

Tā kā:

- (1) Direktīvā 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem ir noteikti vispārīgi minimālie standarti, kas, izņemot 20. panta 1. punktā noteiktās jomas (ikdienas atpūta, pārtraukumi, iknedēļas atpūta, nakts darba ilgums), attiecas arī uz darba laika organizēšanu iekšējo ūdensceļu transporta nozarē. Tomēr, tā kā noteikumos nav pienācīgi ņemti vērā darba un dzīves apstākļi iekšējo ūdensceļu transporta nozarē, ievērojot Direktīvas 2003/88/EK 14. pantu, ir nepieciešami konkrētāki noteikumi.
- (2) Minētajiem konkrētākajiem noteikumiem jānodrošina arī augsts darba ņēmēju veselības un drošības līmenis iekšējo ūdensceļu transporta nozarē.
- (3) Iekšējo ūdensceļu transports ir tāds starptautiska transporta veids, kuru, pirmkārt, raksturo pārrobežu darbības Eiropas iekšējo ūdensceļu transporta tīklā. Tādēļ Eiropas iekšējo ūdensceļu transporta nozarei būtu jāstrādā, lai izveidotu viendabīgus pamatnosacījumus darba tirgum minētajā nozarē un lai novērstu negodīgu konkurenci, kas balstīta uz atšķirībām ar likumu noteiktās darba laika struktūrās.
- (4) Ņemot vērā transporta nozares būtisko lomu ekonomikas konkurētspējā, Eiropas Savienība ir izvirzījusi mērķi veicināt tādus transporta veidus, kuriem ir mazāks energopatēriņš un kuri ir videi draudzīgāki vai drošāki<sup>(1)</sup>. Iekšējo ūdensceļu kuģošana ir videi draudzīgs transporta veids ar potenciālu, kas var sniegt ilgtspējīgu ieguldījumu Eiropas ceļu un dzelzceļu transporta atslogošanā.
- (5) Nozarē ir dažāda darba organizēšana. Darba ņēmēju skaits un viņu darba laika ilgums uz kuģa atšķiras atkarībā no darba organizēšanas veida, konkrētā uzņēmuma, uzdevuma ģeogrāfiskā novietojuma, ceļojuma ilguma un kuģa izmēra. Daži kuģi kuģo nepārtraukti, t. i., 24 stundas diennaktī, un darba ņēmēji strādā maiņās. Lielākoties vidēja lieluma uzņēmumi mēdz nodarbināt savus kuģus 14 stundas diennaktī piecas vai sešas dienas nedēļā. Iekšējo ūdensceļu transporta nozarē darba ņēmēja darba laiks uz kuģa nav tāds pats kā kuģa darbības laiks.
- (6) Viena no iekšējo ūdensceļu transporta nozares īpašām iezīmēm ir iespēja darba ņēmējiem ne tikai strādāt, bet arī dzīvot uz kuģa. Tādēļ darba ņēmējiem ir ierasti pavadīt atpūtas laiku uz kuģa. Daudzi darba ņēmēji iekšējo ūdensceļu transporta nozarē, jo īpaši tie, kas ir ilgi prom no mājām, uz kuģa strādā vairākas dienas pēc kārtas, lai ietaupītu ceļošanas laiku un pēc tam varētu pavadīt vairākas dienas mājās vai kādā citā pašu izvēlēta vietā. Piemēram, ievērojot 1:1 grafiku, darba ņēmējam ir vienāds atpūtas un darba dienu skaits. Minētā iemesla dēļ secīgu darba dienu skaits uz kuģa un atpūtas dienu skaits var būt attiecīgi lielāks, nekā strādājot uz sauszemes.
- (7) Vidējais darba laiks iekšējo ūdensceļu transporta nozarē parasti ietver būtisku laika daudzumu gaidīšanas režīmā (piemēram, neplānotas gaidīšanas rezultātā pie slūžām vai kuģa kravas iekraušanas vai izkraušanas laikā), kas var notikt arī naktī. Tādējādi maksimālais noteiktais dienas vai nedēļas darba laiks var pārsniegt Direktīvā 2003/88/EK paredzētos laikus.
- (8) Tajā pat laikā jāatzīmē, ka darba slodzi iekšējo ūdensceļu transporta nozarē ietekmē vairāki faktori, piemēram, troksnis, vibrācija un darba laika organizēšana. Neskarot Padomes Direktīvas 89/391/EEK (1989. gada 12. jūnijs) par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā<sup>(2)</sup>, nosacījumus, ir paredzēta gadskārtēja veselības pārbaude, lai aizsargātu darba ņēmējus, ņemot vērā īpašos darba apstākļus šajā nozarē.
- (9) Būtu jāņem vērā papildu prasības, kas darba ņēmējiem izvirzītas nakts darbā, ierobežojot maksimāli pieļaujamās nakts darba laika stundas un pienācīgi organizējot darbu.

<sup>(1)</sup> Sk. Komisijas paziņojumu par iekšējo ūdensceļu transporta veicināšanu "Naiades", COM(2006) 6 galīgā redakcija, 17.1.2006.

<sup>(2)</sup> OV L 183, 29.6.1989., 1. lpp.

- (10) Iekšējo ūdensceļu transporta nozarē ir nodarbināti ne tikai darba ņēmēji, bet arī pašnodarbinātie <sup>(1)</sup>. Pašnodarbinātā statuss ir noteikts atbilstīgi piemērojamajiem valsts tiesību aktiem.
- (11) Darba un sadzīves situācija uz pasažieru pārvadājumu kuģiem atšķiras no citiem iekšējo ūdensceļu transporta veidiem, tādēļ ir atrunāti īpaši noteikumi. Atšķirīga sociālā vide, atšķirīgi darba pienākumi un sezonālitate šajā Eiropas iekšējo ūdensceļu transporta nozares apakšnozarē atspoguļojas atšķirīgā darba organizēšanas veidā.

Saskaņā ar Līgumu par Eiropas Savienības darbību, un jo īpaši tā 154. pantu un 155. panta 2. punktu, apakšā parakstījušās nolīguma slēdzējas puses vienojas par ES līmeni noslēgtā minētā nolīguma īstenošanu ar Padomes lēmumu, balstoties uz Komisijas priekšlikumu. Nolīguma slēdzējas puses ir vienojušās par šādiem aspektiem.

### 1. pants

#### Darbības joma

1. Šis nolīgums attiecas uz mobiliem darba ņēmējiem, kas nodarbināti kā kuģa apkalpes locekļi (apkalpe) vai citā amatā (kuģa personāls) uz kuģa, kuru izmanto dalībvalsts teritorijā komerciālā iekšējo ūdensceļu transporta nozarē.
2. Iekšējo ūdensceļu transporta pārvadātāji nav uzskatāmi par darba ņēmējiem šā nolīguma izpratnē, pat ja viņiem ir darba ņēmēju statuss savā uzņēmumā.
3. Šis nolīgums neskar valsts un starptautiskos noteikumus attiecībā uz kuģošanas drošību, ko piemēro mobiliem darba ņēmējiem un 1. panta 2. punktā minētajām personām.
4. Ja starp šo nolīgumu un valsts vai starptautiskiem ar kuģošanas drošību saistītiem noteikumiem ir atšķirības attiecībā uz mobilo darba ņēmēju atpūtas laiku, priekšroka dodama tiem noteikumiem, kuros darba ņēmējiem paredzēta augstāka līmeņa veselības un drošības aizsardzība.
5. Ja minētie šā nolīguma nosacījumi darba ņēmējiem ir labvēlīgāki, šo nolīgumu pēc apspriešanās ar darba devēju un darba ņēmēju organizācijām un to piekrišanas gadījumā, var piemērot mobilajiem darba ņēmējiem, kuri tiek nodarbināti uz tāda kuģa, kuru izmanto dalībvalsts teritorijā ārpus komerciālā iekšējo ūdensceļu transporta nozares un kuru darba nosacījumi ir atkarīgi no starp darba devēju un darba ņēmēju organizācijām noslēgtām darba koplīguma noslēgšanas sarunām un atalgojuma nolīgumiem.

### 2. pants

#### Definīcijas

Nolīgumā piemēro šādas definīcijas:

- a) "mazais kuģis" ir kuģis vai atsevišķa peldošas iekārtas daļa;
- b) "pasažieru kuģis" ir vienas dienas brauciena vai kajīšu kuģis, kas būvēts un aprīkots tā, lai tas varētu pārvadāt vairāk nekā 12 pasažieru;
- c) "darba laiks" ir laiks, kad darba ņēmējam paredzēts strādāt vai būt pieejamam, lai strādātu (laiks gaidīšanas režīmā) uz kuģa vai kuģa vajadzībām pēc darba devēja vai darba devēja pārstāvja norādēm;
- d) "atpūtas laiks" ir laiks ārpus darba laika; šis termins attiecas uz atpūtas laikposmiem uz kustībā esoša kuģa, uz stacionāra kuģa un uz sauszemes; tas neattiecas uz īsiem pārtraukumiem (līdz 15 minūtēm);
- e) "atpūtas diena" ir nepārtraukts 24 stundu atpūtas laiks, ko darba ņēmējs pavada paša izvēlētajā vietā;
- f) "iekšējo ūdensceļu transporta operators" ir katra persona, kas uz sava rēķina vada kuģi komerciālos nolūkos iekšējo ūdensceļu transporta nozarē;
- g) "darba grafiks" ietver plānotās darba dienas un atpūtas dienas, par kurām darba devējs iepriekš informējis darba devēju;

<sup>(1)</sup> Sk. Komisijas paziņojuma "No jauna apstiprinot darba ņēmēju pārvietošanās brīvību – tiesības un svarīgākās norises" 1.1. sadaļu, COM(2010) 373 galīgā redakcija, 13.7.2010.

- h) "nakts" ir laiks starp plkst. 23.00 un 06.00;
- i) "nakts darba ņēmējs":
  - aa) katrs darba ņēmējs, kurš parasti vismaz trīs stundas no ikdienas darba laika strādā naktī;
  - bb) katrs darba ņēmējs, kurš konkrētu daļu gada darba laika strādā naktī, ko nosaka attiecīgā dalībvalsts:
    - aaa) valsts tiesību aktos pēc apspriešanās ar sociālajiem partneriem
    - vai
    - bbb) koplīgumā vai nolīgumos, kas noslēgti starp sociālajiem partneriem valsts vai reģionālā līmenī;
- j) "maiņu darba ņēmējs" ir katrs darba ņēmējs, kurš strādā maiņu darbu;
- k) "kuģa personāls" definēts saskaņā ar 103. definīciju Direktīvas 2006/87/EK <sup>(1)</sup> II pielikuma 1.01. pantā;
- l) "mobilais darba ņēmējs" ir katrs darba ņēmējs, kuru kā kuģojoša personāla locekli nodarbina uzņēmums, kurš pārvadā personas vai preces iekšējo ūdensceļu transporta nozarē; šajā nolīgumā attiecīgi jāinterpretē arī atsauce uz "darba ņēmēju";
- m) "sezona" ir laikposms, kas ilgst ne vairāk kā deviņus secīgus mēnešus no divpadsmit mēnešiem, kura gaitā darbības ir piesaistītas konkrētiem laikposmiem gadā ārēju apstākļu ietekmē, piemēram, laika apstākļi vai tūristu pieprasījums.

### 3. pants

#### *Darba laiks un pārskata laikposms*

1. Neskarot 4. panta noteikumus, darba laiks ir balstīts uz astoņu stundu darba dienu.
2. Saskaņā ar 4. panta noteikumiem darba laiku var pagarināt ar nosacījumu, ka netiek pārsniegtas vidēji 48 stundas nedēļā 12 mēnešos (pārskata laikposms).
3. Maksimālais darba laiks pārskata laikposmā ir 2 304 stundas (aprēķins balstīts uz 52 nedēļām mīnus četru nedēļu minimālais atvaļinājums, t. i., 48 stundas). Apmaksātā gadskārtējā atvaļinājuma laikposmi un slimības laikposmi, aprēķinot vidējo netiek ņemti vērā vai paliek neitrāli. Aprēķinā iekļauj arī tiesības uz atpūtas laiku, kas izriet no paredzētajām oficiālajām valsts brīvdienām.
4. Darba attiecībām, kas ir īsākas par pārskata laikposma ilgumu, maksimālais pieļaujamais darba laiks tiek aprēķināts proporcionāli (*pro rata*).

### 4. pants

#### *Dienas un nedēļas darba laiks*

1. Darba laiks nepārsniedz:
  - a) 14 stundas 24 stundu laikposmā; un
  - b) 84 stundas septiņu dienu laikposmā.
2. Ja saskaņā ar darba grafiku darbdienu skaits pārsniedz atpūtas dienu skaitu, nedrīkst pārsniegt vidēji 72 stundu darba laiku nedēļā četru mēnešu laikposmā.

<sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/87/EK (2006. gada 12. decembris), ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem un atceļ padomes Direktīvu 82/714/EEK (OV L 389, 30.12.2006., 1. lpp.).

### 5. pants

#### *Darbdienas un atpūtas dienas*

1. Nedrīkst strādāt vairāk kā 31 secīgu darbdienu.
2. Ja saskaņā ar darba grafiku darbdienu skaits pārsniedz atpūtas dienu skaitu, secīgām darbdienu nekavējoties seko tāds pats skaits secīgu atpūtas dienu. Atkāpes no iepriekšminētā ir pieļaujamas ar nosacījumu, ka:
  - a) netiek pārsniegta maksimāli pieļaujamā 31 secīga darbdienu; un
  - b) 3. panta a), b) un c) punktā noteiktais minimālais secīgu atpūtas dienu skaits tiek piešķirts nekavējoties pēc nostrādātajām secīgajām darbdienu; un
  - c) pagarinātais vai samainītais darbdienu laikposms tiek izlīdzināts pārskata laikposmā.
3. Ja saskaņā ar darba grafiku darbdienu skaits pārsniedz atpūtas dienu skaitu, minimālais secīgu atpūtas dienu skaits, kas nekavējoties seko secīgām darbdienu, ir:
  - a) 1. līdz 10. secīgā darbdienu: 0,2 atpūtas dienas par katru secīgu darbdienu (piemēram, 10 secīgas darbdienu = 2 atpūtas dienas);
  - b) 11. līdz 20. secīgā darbdienu: 0,3 atpūtas dienas par katru secīgu darbdienu (piemēram, 20 secīgas darbdienu = 5 atpūtas dienas);
  - c) 21. līdz 31. secīgā darbdienu: 0,4 atpūtas dienas par katru secīgu darbdienu (piemēram, 31 secīga darbdienu = 9,4 atpūtas dienas).

Minētajā aprēķinā nepilnas darbdienu pieskaita minimālajam atpūtas dienu skaitam un piešķir vienīgi kā pilnas dienas.

### 6. pants

#### *Sezonāls darbs uz pasažieru pārvadājumu kuģiem*

Neatkarīgi no 4. un 5. panta noteikumiem visiem darba ņēmējiem, kas sezonā nodarbināti uz pasažieru pārvadājumu kuģa, var piemērot šādus noteikumus:

1. Darba laiks nepārsniedz:
  - a) 12 stundas 24 stundu laikposmā; un
  - b) 72 stundas septiņu dienu laikposmā.
2. Darba ņēmējiem piešķir 0,2 atpūtas dienas par katru darbdienu. Katrā 31 dienu laikposmā piešķir vismaz divas atpūtas dienas. Atlikušās atpūtas dienas piešķir pēc vienošanās.
3. Ņemot vērā iepriekšējo punktu un 3. panta 4. punktu, piešķir atpūtas dienas un saskaņā ar 3. pantu ievēro vidēji 48 stundu darba laiku, pamatojoties uz koplīgumiem, līgumiem starp sociālajiem partneriem vai šādu līgumu neesamības gadījumā – pamatojoties uz valsts tiesību aktiem.

### 7. pants

#### *Atpūtas laiks*

Darba ņēmējiem ir regulāri atpūtas laikposmi, kuri ir pietiekami gari un nepārtraukti un kuru ilgums ir izteikts laika vienībās, lai nodrošinātu, ka noguruma un neregulāra darba modeļu ietekmē darba ņēmēji netraumē sevi, savus kolēģus vai citus cilvēkus un ka tie nenodara kaitējumu veselībai ne īstermiņā, ne garākā termiņā.

Atpūtas laiks nedrīkst būt īsāks par:

- a) 10 stundām katrā 24 stundu laikposmā, no kurām vismaz sešām stundām jābūt bez pārtraukuma; un
- b) 84 stundām septiņu dienu laikposmā.

#### 8. pants

##### *Pārtraukumi*

Katram darba ņēmējam, kura dienas darba laiks pārsniedz sešas stundas, piešķir pārtraukumu. Minētā pārtraukuma apraksts, jo īpaši tā ilgums un piešķiršanas noteikumi, tiek noteikti koplīgumos, līgumos starp sociālajiem partneriem vai šādu līgumu neesamības gadījumā – valsts tiesību aktos.

#### 9. pants

##### *Maksimāli pieļaujamais nakts darba laiks*

Ņemot vērā septiņu stundu nakti, maksimāli pieļaujamais nedēļas (septiņu dienu laikposms) nakts darba laiks ir 42 stundas.

#### 10. pants

##### *Gadskārtējais atvaļinājums*

1. Katram darba ņēmējam ir tiesības uz vismaz četrām nedēļām gadskārtējā atvaļinājuma vai uz atbilstīgu, proporcionālu tā daļu, ja nodarbinātības laikposms ir īsāks par vienu gadu, saskaņā ar valsts tiesību aktos un/vai praksē noteiktajām tiesībām un šāda atvaļinājuma piešķiršanas nosacījumiem.
2. Gadskārtējā apmaksātā minimālā atvaļinājuma laikposmu nedrīkst aizstāt ar finansiālu kompensāciju, izņemot gadījumu, kad darba attiecības tiek pārtrauktas.

#### 11. pants

##### *Nepilngadīgo aizsardzība*

1. Uz darba ņēmējiem, kas ir jaunāki par 18 gadiem, attiecas Direktīvas 94/33/EK par jauniešu darba aizsardzību<sup>(1)</sup> noteikumi.
2. Izņēmuma kārtā dalībvalstis ar tiesību aktiem var atļaut tādu jauniešu darbu, kuri vecāki par 16 gadiem un uz kuriem saskaņā ar valsts tiesību aktiem vairs neattiecas obligātā pilna laika izglītība, tajā laikposmā, kad saskaņā ar Direktīvu 94/33/EK ir aizliegts nakts darbs, ja tas nepieciešams, lai sasniegtu atzīta mācību kursa uzdevumu, un ar noteikumu, ka pusaudžiem piešķir pienācīgu atpūtas laiku un ka netiek apšaubīti Direktīvas 94/33/EK 1. pantā noteiktie mērķi.

#### 12. pants

##### *Pārbaudes*

1. Lai varētu pārbaudīt atbilstību 3., 4., 5., 6., 7., 9., 10., 11. un 13. panta noteikumiem, uzskaita katra darba ņēmēja dienas darba laiku un atpūtas laiku.
2. Šādus uzskaites datus glabā uz kuģa vismaz līdz pārskata laikposma beigām.
3. Ar piemērotiem starplaikiem (ne vēlāk kā līdz nākamā mēneša beigām) darba devējs vai tā pārstāvis kopā ar darba ņēmēju uzskaites datus pārbauda un apstiprina.

<sup>(1)</sup> OVL 216, 20.8.1994., 12. lpp.



4. Uzskaites datus iekļauj šādu informācijas minimumu:
  - a) kuģa nosaukumu;
  - b) darba ņēmēja vārdu, uzvārdu;
  - c) kapteiņa/atbildīgās personas vārdu, uzvārdu;
  - d) datumu;
  - e) darba dienu vai atpūtas dienu;
  - f) dienas darba vai atpūtas laikposmu sākumu un beigas.
5. Darba ņēmējam izsniedz apstiprināto viņa uzskaites datu kopiju. Darba ņēmējs to glabā vienu gadu.

### 13. pants

#### *Ārkārtas situācijas*

1. Kuģa kapteinim vai viņa vietniekam ir tiesības likt darba ņēmējam strādāt tik stundu, cik nepieciešams tiešas kuģa, uz kuģa esošo personu vai kravas drošības nodrošināšanai, kā arī palīdzības sniegšanai citam nelaimē nonākušam kuģim vai personām.
2. Saskaņā ar 1. punktu kapteinis vai viņa vietnieks var likt darba ņēmējam strādāt tik stundu, cik nepieciešams, līdz situācijas normalizēšanai.
3. Tiklīdz kā iespējams pēc situācijas normalizēšanas, kapteinis vai viņa vietnieks nodrošina, lai visi darba ņēmēji, kas strādājuši iepriekšējā atpūtas laikā, saņemtu atbilstīgu atpūtas laikposmu.

### 14. pants

#### *Veselības pārbaude*

1. Visiem darba ņēmējiem ir tiesības uz bezmaksas gadskārtējo veselības pārbaudi. Minētajā pārbaudē īpaša uzmanība tiek pievērsta tādu simptomu vai stāvokļa noteikšanai, ko varētu būt izraisījis darbs uz kuģa ar minimālo dienas atpūtas laikposmu un/vai minimālo atpūtas dienu skaitu saskaņā ar 5. un 6. pantu.
2. Nakts darba ņēmēji, kuriem ir tādas veselības problēmas, kas atzītas par saistītām ar nakts darba veikšanu, pēc iespējas tiek pārcelti uz viņiem piemērotu dienas darbu.
3. Bezmaksas veselības pārbaude ir konfidenciāla.
4. Bezmaksas veselības pārbaudi var veikt valsts veselības sistēmas iestādēs.

### 15. pants

#### *Drošības un veselības aizsardzība*

1. Nakts darba ņēmējiem un maiņu darba ņēmējiem ir veicamajam darbam atbilstīga drošības un veselības aizsardzība.
2. Ar nakts darba ņēmēju un maiņu darba ņēmēju drošību un veselību saistīti atbilstīgi aizsardzības un profilakses pakalpojumi vai dienesti atbilst pārējo darba ņēmēju drošības un veselības aizsardzības pakalpojumiem un dienestiem, un tie pieejami vienmēr.

## 16. pants

*Darba modelis*

Darba devējs, kurš gatavojas organizēt darbu saskaņā ar konkrētu modeli, ņem vērā vispārējos principus darba pielāgošanai darba ņēmējam nolūkā izvairīties no monotona darba un mašīnu noteikta darba modeļa atkarībā no darbības veida un drošības un veselības prasībām, jo īpaši attiecībā uz pārtraukumiem darba laikā.

## 17. pants

*Nobeiguma noteikumi*

## 1. Izdevīgāki noteikumi

Šis nolīgums neskar dalībvalsts tiesības:

- a) piemērot vai ieviest tiesību aktus; vai
- b) veicināt vai atļaut tādu koplīgumu vai starp sociālajiem partneriem noslēgtu līgumu piemērošanu, kas darba ņēmēju drošībai un veselības aizsardzībai ir izdevīgāki par šā nolīguma noteikumiem.

## 2. Noteikumu stingrības nepazemināšanas klauzula

Šā nolīguma īstenošana nekādā gadījumā neattaisno tādu darba ņēmēju vispārējā drošības un veselības aizsardzības līmeņa pazemināšanu, uz kuriem attiecas šis nolīgums.

## 3. Nolīguma izpildes pārraudzība

Sociālie partneri pārrauga nolīguma īstenošanu un piemērošanu iekšzemes ūdensceļu transporta nozares dialoga komitejas kontekstā, jo īpaši attiecībā uz arodslimību gadījumiem.

## 4. Pārskats

Sociālie partneri pārskata iepriekš minētos noteikumus divus gadus pēc īstenošanas laikposma beigām, kas noteikts Padomes lēmumā, ar kuru šis nolīgums stājas spēkā.

Briselē, 2012. gada 15. februārī

*Eiropas Kuģu savienību (EKS)*

*Eiropas Kuģu kapteiņu organizāciju (EKKO)*

*Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF)*

---