

Briselē, 7.7.2014.  
COM(2014) 452 final

ANNEX 1

## **PIELIKUMS**

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

**dokumentam**

**Priekšlikums Padomes direktīvai,**

**ar ko īsteno starp European Barge Union (EBU), European Skippers Organisation  
(ESO) un Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF) noslēgto Eiropas nolīgumu  
par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem iekšējo ūdensceļu transporta  
nozarē**

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

## PIELIKUMS

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, atbilstoši Direktīvas 2003/88/EK 14. pantam 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 izvēlētā 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.

---

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

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 1989. gada 12. jūnija Direktīvas 89/391/EEK 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 ņēmejus, 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.
10. Iekšējo ūdensceļu transporta nozarē ir nodarbināti ne tikai darba ņēmēji, bet arī pašnodarbinātie<sup>3</sup>. Pašnodarbinātā statuss ir noteikts atbilstoši 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 sezonalitāte 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 līmenī noslēgtā minētā nolīguma īstenošanu ar Padomes lēmumu, balstoties uz Komisijas priekšlikumu. Nolīguma slēdzējas puses ir vienojušās par šādiem aspektiem.

---

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

<sup>3</sup> Skat. Komisijas paziņojumu "No jauna apstiprinot darba ņēmēju pārvietošanās brīvību – tiesības un svarīgākās norises" 1.1. sadaļu, COM(2010) 373, galīgā redakcija, 13.7.2010.

## 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": kuģis vai atsevišķa peldošas iekārtas daļa;
- b) "pasažieru kuģis": vienas dienas brauciena vai kajīšu kuģis, kas būvēts un aprīkots tā, lai tas varētu pārvadāt vairāk nekā 12 pasažieru;
- c) "darba laiks": 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": 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": nepārtraukts 24 stundu atpūtas laiks, ko darba ņēmējs pavada paša izvēlētajā vietā;
- f) "iekšējo ūdensceļu transporta operators": 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;
- h) "nakts": 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": katrs darba ņēmējs, kurš strādā maiņu darbu;
- k) "kuģa personāls" atbilstoši 103. definīcijai Direktīvas 2006/87/EK<sup>4</sup> II pielikuma 1.01. pantā;
- l) "mobilais darba ņēmējs": 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": 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 periods**

1. Neskarot 4. panta noteikumus, darba laiks ir balstīts uz astoņu stundu darba dienu.

---

<sup>4</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 12. decembra Direktīva 2006/87/EK, ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšējo ūdensceļu kuģiem un atceļ padomes Direktīvu 82/714/EEK, OV L 389, 30.12.2006., 1.–260. lpp.

2. Saskaņā ar 4. panta noteikumiem darba laiku var pagarināt ar nosacījumu, ka netiek pārsniegtas vidēji 48 stundas nedēļā 12 mēnešos (pārskata periods).
3. Maksimālais darba laiks pārskata periodā ir 2304 stundas (aprēķins balstīts uz 52 nedēļām mīnus četru nedēļu minimālais atvaļinājums, t.i., 48 stundas). Apmaksātā gadskārtējā atvaļinājuma periodi un slimības periodi, 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 perioda 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 periodā un
  - b) 84 stundas septiņu dienu periodā.
2. Ja saskaņā ar darba grafiku darba dienu skaits pārsniedz atpūtas dienu skaitu, nedrīkst pārsniegt vidēji 72 stundu darba laiku nedēļā četru mēnešu periodā.

#### **5. pants**

##### **Darba dienas un atpūtas dienas**

1. Nedrīkst strādāt vairāk kā 31 secīgu darba dienu.
2. Ja saskaņā ar darba grafiku darba dienu skaits pārsniedz atpūtas dienu skaitu, secīgām darba dienām nekavējoties seko tāds pats skaits secīgu atpūtas dienu. Atkāpes no iepriekšminētā ir pieļaujamas ar nosacījumu, ka:
  - a) netiek pārsniegta maksimāli pieļaujamā 31 secīga darba diena, un
  - b) 3. panta a), b) un c) apakšpunktā noteiktais minimālais secīgu atpūtas dienu skaits tiek piešķirts nekavējoties pēc nostrādātajām secīgajām darba dienām, un
  - c) pagarinātais vai samainītais darba dienu periods tiek izlīdzināts pārskata periodā.

3. Ja saskaņā ar darba grafiku darba dienu skaits pārsniedz atpūtas dienu skaitu, minimālais secīgu atpūtas dienu skaits, kas nekavējoties seko secīgām darba dienām, ir:
- a) 1.–10. secīgā darba diena: 0,2 atpūtas dienas par katru secīgu darba dienu (piemēram, 10 secīgas darba dienas = 2 atpūtas dienas);
  - b) 11.–20. secīgā darba diena: 0,3 atpūtas dienas par katru secīgu darba dienu (piemēram, 20 secīgas darba dienas = 5 atpūtas dienas);
  - c) 21.–31. secīgā darba diena: 0,4 atpūtas dienas par katru secīgu darba dienu (piemēram, 31 secīgas darba dienas = 9,4 atpūtas dienas).

Minētajā aprēķinā nepilnas darba dienas 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 nosacījumiem visiem darba ņēmējiem, kas sezonā nodarbināti uz pasažieru pārvadājumu kuģa, var piemērot šādus nosacījumus.

1. Darba laiks nepārsniedz:
  - a) 12 stundas 24 stundu periodā un
  - b) 72 stundas septiņu dienu periodā.
2. Darba ņēmējiem piešķir 0,2 atpūtas dienas par katru darba dienu. Katrā 31 dienas periodā piešķir vismaz divas atpūtas dienas. Atlikušās atpūtas dienas piešķir pēc vienošanās.
3. Ņemot vērā iepriekšējo apakšpunktu un 3. panta 4. apakšpunktu, piešķir atpūtas dienas un atbilstoši 3. pantam 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 periodi, kas 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 periodā, no kurām vismaz 6 stundām jābūt bez pārtraukuma, un
- b) 84 stundām septiņu dienu periodā.

## **8. pants**

### **Pārtraukumi**

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

## **9. pants**

### **Maksimāli pieļaujamais nakts darba periods**

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

## **10. pants**

### **Gadskārtējais atvaļinājums**

1. Katram darba ņēmējam ir tiesības uz vismaz 4 nedēļām gadskārtējā atvaļinājuma vai uz atbilstošu, proporcionālu tā daļu, ja nodarbinātības periods 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 periodu 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>5</sup> nosacījumi.
2. Izņēmuma kārtā dalībvalstis ar tiesību aktiem var atļaut tādu jauniešu darbu, kas vecāki par 16 gadiem un uz kuriem saskaņā 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 nosacījumu, 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 nosacījumiem, uzskaita katra darba ņēmēja dienas darba laiku un atpūtas laiku.
2. Šādus uzskaites datus glabā uz kuģa vismaz līdz pārskata perioda 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.
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 periodu 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.

---

<sup>5</sup> OV L 216, 20.8.1994., 12. lpp.

2. Saskaņā ar 1. apakšpunktu kapteinis vai viņa vietnieks var likt darba ņēmējām 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 ieplānotajā atpūtas laikā, saņemtu atbilstošu atpūtas periodu.

#### **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 laiku 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 atbilstoša drošības un veselības aizsardzība.
2. Ar nakts darba ņēmēju un maiņu darba ņēmēju drošību un veselību saistīti atbilstoši 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 atbilstoši konkrētam modelim, 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 neietekmē 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

Šī 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 perioda beigām, kas noteikts Padomes lēmumā, ar kuru šis nolīgums stājas spēkā.

Briselē, 2012. gada 15. februārī

*European Barge Union (EBU)*  
*European Skippers' Organisation (ESO)*

Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF)