



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 7.7.2014
COM(2014) 452 final

ANNEX 1

PŘÍLOHA

**Evropská dohoda o úpravě určitých aspektů úpravy pracovní doby v odvětví
vnitrozemské vodní dopravy**

k

návrhu směrnice Rady,

**kterou se provádí Evropská dohoda o úpravě určitých aspektů úpravy pracovní doby v
odvětví vnitrozemské vodní dopravy uzavřená Evropským svazem vnitrozemské plavby
(EBU), Evropskou organizací velitelů (ESO) a Evropskou federací pracovníků v
dopravě (ETF)**

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

PŘÍLOHA

vzhledem k těmto důvodům:

1. Směrnice 2003/88/ES o některých aspektech úpravy pracovní doby stanoví obecné minimální normy, které se s výjimkou oblastí uvedených v čl. 20 odst. 1 (denní doba odpočinku, přestávka, týdenní doba odpočinku, délka noční práce) vztahují i na úpravu pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy. Jelikož v těchto pravidlech nejsou dostatečně zohledněny zvláštní pracovní a životní podmínky v odvětví vnitrozemské vodní dopravy, je zapotřebí specifitějších ustanovení podle článku 14 směrnice 2003/88/ES.
2. Tato specifitější ustanovení mají zajistit bezpečnost a ochranu zdraví pracovníků v odvětví vnitrozemské vodní dopravy na vysoké úrovni.
3. Vnitrozemská vodní doprava je mezinárodní forma přepravy, která se vyznačuje převážně přeshraničními aktivitami v evropské síti vodních cest. V oblasti evropské vnitrozemské vodní dopravy by se tedy mělo usilovat o to, aby se vytvořily stejné rámcové podmínky pro trh práce v tomto odvětví a aby se zabránilo nekalé soutěži, která pramení z rozdílů v zákonné úpravě pracovní doby.
4. Evropská unie si s ohledem na význam dopravy pro hospodářskou konkurenceschopnost stanovila za cíl podporovat způsoby přepravy, které jsou méně náročné na spotřebu energie, jsou šetrnější k životnímu prostředí a bezpečnější¹. Vnitrozemská vodní doprava jakožto způsob přepravy, který je šetrný k životnímu prostředí a má ještě volnou kapacitu, může udržitelným způsobem přispět k odlehčení evropských silnic a železnic.
5. Organizace práce v rámci tohoto odvětví je různá. Počet pracovníků na palubě a jejich pracovní doba se liší v závislosti na organizaci práce, na podniku, zeměpisné oblasti provozu, délce cesty a velikosti plavidla. Některé lodě jsou v provozu neustále, tj. 24 hodin denně a posádka pracuje na směny. Naopak lodě především středních podniků jsou v provozu zpravidla 14 hodin denně pět nebo šest dní v týdnu. V odvětví vnitrozemské vodní dopravy není pracovní doba pracovníka na palubě tatáž jako provozní doba plavidla.
6. Pro odvětví vnitrozemské vodní dopravy je specifické, že pracovníci na palubě nejen pracují, ale mohou tam i bydlet. Je proto obvyklé, že na palubě tráví i dobu odpočinku. Mnozí pracovníci v odvětví vnitrozemské vodní dopravy, zejména lidé více vzdálení od domova, pracují na palubě několik po sobě jdoucích dní, aby ušetřili čas nutný pro cestování a poté mohli několik dní zůstat doma nebo na jiném místě podle své volby. Například v případě rozvržení 1 : 1 má pracovník stejný počet volných i pracovních dní. Proto počet po sobě jdoucích pracovních dní na palubě a počet volných dní může být odpovídajícím způsobem vyšší než u zaměstnaneckého poměru na souši.

¹ Viz sdělení Komise o podpoře vnitrozemské vodní dopravy „NAIADES“, KOM(2006) 6 v konečném znění ze dne 17. ledna 2006.

7. Významnou část průměrné pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy obvykle tvoří doba pracovní pohotovosti (například z důvodu neplánovaného čekání na zdymadlech nebo nakládky a vykládky plavidla), která může spadat i do nočních hodin. Proto mohou být maximální limity pro denní a týdenní pracovní dobu vyšší než limity stanovené ve směrnici 2003/88/ES.
8. Kromě toho je třeba uznat, že na pracovní zátěž v odvětví vnitrozemské vodní dopravy má vliv několik faktorů, např. hluk, vibrace a úprava pracovní doby. Aniž jsou dotčena ustanovení směrnice Rady 89/391/EHS ze dne 12. června 1989 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci², jsou za účelem ochrany pracovníků stanoveny každoroční zdravotní prohlídky, aby se zohlednily zvláštní pracovní podmínky v odvětví vnitrozemské vodní dopravy.
9. Je třeba přihlédnout k dalším nárokům kladeným na členy posádky během noční služby na palubě, a to omezením maximálního přípustného počtu hodin noční práce a vhodnou organizací práce.
10. V odvětví vnitrozemské vodní dopravy pracuje kromě zaměstnanců také mnoho samostatně výdělečně činných osob³. Definice statusu samostatně výdělečně činné osoby vychází z příslušného vnitrostátního práva.
11. Pracovní a životní podmínky na lodích pro osobní dopravu jsou jiné než u ostatních typů vnitrozemské vodní dopravy, a proto je na místě zavést zvláštní ustanovení. Rozdílné sociální prostředí, rozdílné provozní činnosti a sezónní charakter této dílčí oblasti odvětví evropské vnitrozemské vodní dopravy způsobují rozdíly v organizaci práce.

V souladu se Smlouvou o fungování Evropské unie, zejména s článkem 154 a čl. 155 odst. 2, uvedené smlouvy podepsané strany společně žádají, aby tato dohoda uzavřená na úrovni EU byla provedena prostřednictvím rozhodnutí Rady na návrh Komise. Podepsané strany se dohodly takto:

² Úř. věst. L 183, 29.6.1989, s. 1.

³ Viz sdělení Komise KOM(2010) 373 v konečném znění, 13.7.2010 – Potvrzení volného pohybu pracovníků: práva a hlavní vývojové změny, oddíl 1.1.

Odstavec 1

Oblast působnosti

1. Tato dohoda platí pro mobilní pracovníky, kteří jsou zaměstnáni jako členové posádky nebo lodního personálu na palubě plavidla, jež je v provozu na území členského státu a používá se k obchodní vnitrozemské vodní dopravě.
2. Podnikatelé v odvětví vnitrozemské vodní dopravy nejsou pro účely této dohody považováni za pracovníky, a to ani v případě, že mají status pracovníka ve vlastním podniku.
3. Touto dohodou nejsou dotčeny vnitrostátní ani mezinárodní předpisy v oblasti bezpečnosti lodní dopravy, které platí pro mobilní pracovníky a pro osoby uvedené v odst. 1 bodě 2.
4. Pokud existují rozdíly mezi touto dohodou a vnitrostátními nebo mezinárodními předpisy v oblasti bezpečnosti lodní dopravy, pokud jde o doby odpočinku u mobilních pracovníků, mají přednost ta ustanovení, která zajišťují vyšší úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví pracovníků.
5. Mobilní pracovníci, kteří jsou zaměstnáni jako členové posádky na palubě plavidla, jež je v provozu na území členského státu a nepoužívá se k obchodní vnitrozemské vodní dopravě, a jejichž pracovní podmínky jsou upraveny formou kolektivních smluv nebo smluv o mzdách uzavřených mezi organizacemi zaměstnavatelů a zaměstnanců, mohou být po dohodě s těmito organizacemi zaměstnavatelů a zaměstnanců a s jejich souhlasem zahrnuti do oblasti působnosti této dohody, pokud jsou pro pracovníky ustanovení této dohody výhodnější.

Odstavec 2

Definice

Pro účely této dohody platí následující definice:

- a) „plavidlem“ se rozumí loď nebo plovoucí stroj;
- b) „osobní loď“ se rozumí výletní nebo kajutová osobní loď postavená a vybavená pro přepravu více než dvanácti cestujících;
- c) „pracovní dobou“ se rozumí doba, během níž pracovník na základě pokynů od zaměstnavatele nebo jeho zástupce vykonává práci na plavidle nebo pro plavidlo, je pro tuto práci přidělen nebo musí být připraven tuto práci vykonat (doba pracovní pohotovosti);
- d) „dobou odpočinku“ se rozumí doba mimo pracovní dobu. Rozumí se tím doba odpočinku jak na pohyblivém plavidle, tak na plavidle v klidu a na pevnině.

Nezahrnuje krátké přestávky (maximálně do 15 minut);

- e) „dnem odpočinku“ se rozumí nepřerušená doba odpočinku v délce 24 hodin, kterou pracovník tráví na místě podle své volby;
- f) „podnikatelem v odvětví vnitrozemské vodní dopravy“ se rozumí každá osoba, která samostatně a na vlastní účet provozuje plavidla vnitrozemské vodní dopravy k obchodním účelům;
- g) „rozpis služeb“ zahrnuje plán pracovních dní a dní odpočinku, o kterém zaměstnavatel zaměstnance předem vyznamenal;
- h) „nočními hodinami“ se rozumí doba mezi 23:00 a 6:00;
- i) „nočním pracovníkem“ se rozumí
 - aa) buď každý pracovník, který odpracuje nejméně tři hodiny své běžné denní pracovní doby během nočních hodin,
 - bb) nebo každý pracovník, který příležitostně odpracuje během nočních hodin určitou část své roční pracovní doby, kterou stanoví příslušný členský stát:
 - aaa) ve svých vnitrostátních právních předpisech po konzultaci se sociálními partnery, nebo
 - bbb) v kolektivních smlouvách nebo dohodách uzavřených mezi sociálními partnery na celostátní nebo regionální úrovni;
- j) „pracovníkem na směny“ se rozumí každý pracovník, jehož rozpis služeb zahrnuje práci na směny;
- k) „lodním personálem“ se rozumí personál podle přílohy II článku 1.01 definice č. 103 směrnice 2006/87/ES⁴;
- l) „mobilním pracovníkem“ se rozumí každý pracovník zaměstnaný jako člen posádky v podniku, který provozuje osobní dopravu nebo přepravu zboží po vnitrozemských vodních cestách, a zmínky o „pracovnících“ v této dohodě je nutné vykládat obdobným způsobem;
- m) „sezónou“ se rozumí období maximálně devíti po sobě jdoucích měsíců v průběhu 12 měsíců, kdy jsou činnosti v důsledku vnějších okolností, jako jsou povětrnostní podmínky nebo turistická poptávka, vázány na určitá roční období.

Odstavec 3

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/87/ES ze dne 12. prosince 2006, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby a zrušuje směrnice Rady 82/714/EHS, Úř. věst. L 389, 30.12.2006, s. 1.

Pracovní doba a referenční období

1. Aniž jsou dotčena ustanovení odstavce 4, je základem pro stanovení pracovní doby osmihodinový pracovní den.
2. Pracovní doba může být prodloužena v souladu s odstavcem 4, pokud v průběhu 12 měsíců (referenční období) nepřekročí v průměru 48 hodin za týden.
3. Maximální pracovní doba za referenční období je 2 304 hodin (základ pro výpočet: 52 týdnů minus minimálně čtyři týdny dovolené x 48 hodin). Přiznané doby placené dovolené za kalendářní rok a doby volna z důvodů nemoci se do výpočtu průměru nezahrnují nebo jsou neutrální. Kromě toho se odečtou nároky na dobu odpočinku vyplývající ze státních svátků.
4. U zaměstnaneckých poměrů kratších, než je referenční období, se při výpočtu maximální pracovní doby vychází z výpočtu pro-rata-temporis (poměrným dílem).

Odstavec 4

Denní a týdenní pracovní doba

1. Pracovní doba nesmí překročit:
 - a) 14 hodin v období 24 hodin a
 - b) 84 hodin v období sedmi dnů.
2. Pokud je podle rozpisu služeb pracovních dní více než dní odpočinku, nesmí v období čtyř měsíců průměrná týdenní pracovní doba činit více než 72 hodin.

Odstavec 5

Pracovní dny a dny odpočinku

1. Nesmí být odpracováno více než 31 po sobě jdoucích pracovních dní.
2. Pokud není podle rozpisu služeb pracovních dní více než dní odpočinku, musí bezprostředně po odpracovaných po sobě jdoucích pracovních dnech následovat stejný počet po sobě jdoucích dní odpočinku. Výjimky z tohoto pravidla jsou povoleny pod podmínkou, že:
 - a) není překročen maximální počet 31 po sobě jdoucích pracovních dní a

- b) je zaručen minimální počet po sobě jdoucích dní odpočinku uvedený v bodě 3 písm. a), b) nebo c) bezprostředně navazujících na odpracované po sobě jdoucí pracovní dny a
 - c) prodloužená nebo změněná doba pracovních dní se v průběhu referenčního období vyrovná.
3. Pokud je podle rozpisu služeb více pracovních dní než dní odpočinku, pak minimální počet po sobě jdoucích dní odpočinku bezprostředně navazujících na odpracované po sobě jdoucí pracovní dny bude:
- a) 1–10 po sobě jdoucích pracovních dní: 0,2 dne odpočinku za každý po sobě jdoucí pracovní den (například: 10 po sobě jdoucích pracovních dní = 2 dny odpočinku);
 - b) 11–20 po sobě jdoucích pracovních dní: 0,3 dne odpočinku za každý po sobě jdoucí pracovní den (například: 20 po sobě jdoucích pracovních dní = 5 dní odpočinku);
 - c) 21–31 po sobě jdoucích pracovních dní: 0,4 dne odpočinku za každý po sobě jdoucí pracovní den (například: 31 po sobě jdoucích pracovních dní = 9,4 dne odpočinku).

Neúplné dny odpočinku se při výpočtu minimálního počtu po sobě jdoucích dní odpočinku sečtou a mohou být čerpány pouze v celých dnech.

Odstavec 6

Sezónní práce v oblasti osobní vodní dopravy

Aniž jsou dotčena ustanovení odstavců 4 a 5 této dohody, lze pro všechny pracovníky, kteří pracují v sezóně na palubě osobní lodi, použít tato ustanovení:

1. Pracovní doba nesmí překročit:
 - a) 12 hodin v období 24 hodin a
 - b) 72 hodin v období sedmi dnů.
2. Za každý pracovní den náleží pracovníkovi 0,2 dne odpočinku. V průběhu každého období 31 dní musí být skutečně přiznány nejméně dva dny odpočinku. Zbývající dny odpočinku jsou přiznány po dohodě.

3. S přihlédnutím k předchozímu bodu a k odst. 3 bodu 4 se čerpání dnů odpočinku a dodržování 48hodinové pracovní doby podle odstavce 3 uskutečňuje na základě kolektivních smluv nebo dohod mezi sociálními partnery, nebo, nejsou-li takové dohody uzavřeny, podle vnitrostátních právních předpisů.

Odstavec 7

Doby odpočinku

Pracovníci musí mít k dispozici pravidelné doby odpočinku, jejichž trvání je vyjádřeno v jednotkách času a které jsou dostatečně dlouhé a souvislé, aby zajistily, že v důsledku únavy nebo nepravidelného rozvržení práce nedojde ke zranění těchto nebo dalších pracovníků nebo ostatních osob, ani ke krátkodobému nebo dlouhodobému poškození zdraví.

Doba odpočinku nesmí být kratší než:

- a) 10 hodin v období každých 24 hodin, z toho minimálně 6 hodin nepřetržitě, a
- b) 84 hodin v období sedmi dnů.

Odstavec 8

Přestávka

Každý pracovník má při pracovní době delší než šest hodin nárok na přestávku na odpočinek, jejíž podrobnosti, včetně délky a podmínek pro její přiznání, stanoví kolektivní smlouvy nebo dohody uzavřené mezi sociálními partnery, nebo, nejsou-li takové dohody uzavřeny, vnitrostátní právní předpisy.

Odstavec 9

Maximální pracovní doba během nočních hodin

Při sedmihodinové noční době činí maximální týdenní pracovní doba během nočních hodin 42 hodin za období sedmi dní.

Odstavec 10

Dovolená za kalendářní rok

1. Každý pracovník má nárok na placenou dovolenou za kalendářní rok v délce trvání nejméně čtyř týdnů, případně na poměrnou část dovolené, je-li zaměstnán méně než rok, v souladu s podmínkami pro čerpání a přiznávání této dovolené stanovenými vnitrostátními právními předpisy a/nebo zvyklostmi.

2. Minimální dobu placené dovolené za kalendářní rok nelze nahradit finanční náhradou, s výjimkou případů ukončení pracovního poměru.

Odstavec 11

Ochrana mladistvých

1. Na pracovníky mladší 18 let se použijí ustanovení směrnice 94/33/ES o ochraně mladistvých pracovníků⁵.
2. Členské státy mohou výjimečně právními předpisy povolit práci dospívajících po dovršení 16 let věku, na které se podle vnitrostátního práva již nevztahuje povinná školní docházka, v době, kdy je podle směrnice 94/33/ES noční práce zakázána, pokud je to nutné k dosažení cíle vzdělávání v rámci uznaného odborného vzdělávání a za podmínky, že dospívajícím bude poskytnuta vhodná náhradní doba odpočinku a že nebudou zpochybněny cíle stanovené v článku 1 směrnice 94/33/ES.

Odstavec 12

Kontrola

1. Záznamy o denní pracovní době a době odpočinku každého pracovníka jsou vedeny tak, aby bylo možné sledovat dodržování ustanovení odstavců 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 a 13.
2. Tyto záznamy musí být uchovávány na palubě alespoň do konce referenčního období.
3. Tyto záznamy musí zaměstnavatel nebo jeho zástupce a pracovník ve vhodných intervalech (nejpozději do konce následujícího měsíce) společně zkontrolovat a potvrdit.
4. Záznamy musí obsahovat minimálně tyto informace:
 - a) název lodi;
 - b) jméno pracovníka;
 - c) jméno odpovědného velitele lodi;
 - d) datum;
 - e) pracovní den nebo den odpočinku;
 - f) začátek a konec denní pracovní doby nebo doby odpočinku.

⁵ Úř. věst. L 216, 20.8.1994, s. 12.

5. Pracovník obdrží kopii potvrzených záznamů, které se jej týkají. Tyto kopie musí pracovník vozit s sebou po dobu jednoho roku.

Odstavec 13

Nouzové situace

1. Velitel lodi nebo jeho zástupce má právo požadovat od pracovníka, aby odpracoval takový počet hodin, který je třeba k zajištění bezprostřední bezpečnosti plavidla, osob na palubě nebo nákladu nebo pro pomoc jiným lodím nebo osobám v nouzi.
2. V souladu s bodem 1 může velitel lodi nebo jeho zástupce od pracovníka požadovat, aby odpracoval takový počet hodin, který je potřeba k obnovení normální situace.
3. Jakmile je to po obnově normální situace možné, musí velitel lodi nebo jeho zástupce zajistit, aby všem pracovníkům, kteří během plánované doby odpočinku pracovali, byla poskytnuta odpovídající doba odpočinku.

Odstavec 14

Kontrola zdravotního stavu

1. Všichni pracovníci mají nárok na každoroční bezplatnou zdravotní prohlídku. Při zdravotních prohlídkách je třeba věnovat zvláštní pozornost příznakům nebo stavům, které mohou souviset s prací na palubě s minimálními denními dobami odpočinku a/nebo s minimálním počtem dnů odpočinku podle odstavců 5 a 6.
2. Noční pracovníci trpící zdravotními obtížemi, které byly uznány jako obtíže spojené s výkonem noční práce, musí být převedeni, kdykoli je to možné, na práci ve dne, pro kterou mají předpoklady.
3. Bezplatná zdravotní prohlídka podléhá lékařskému tajemství.
4. Bezplatná zdravotní prohlídka může být provedena v rámci veřejného zdravotnického systému.

Odstavec 15

Bezpečnost a ochrana zdraví

1. Pro noční pracovníky a pracovníky na směny musí být zajištěna bezpečnost a ochrana zdraví odpovídající povaze jejich práce.
2. Vhodné ochranné a preventivní služby nebo prostředky týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví nočních pracovníků a pracovníků na směny musí být rovnocenné takovým službám a prostředkům, které se vztahují na ostatní pracovníky, a musí být kdykoli k dispozici.

Odstavec 16

Rozvržení práce

Zaměstnavatel, který zamýšlí organizovat práci podle určitého rozvrhu, přihlíží k obecné zásadě, že práce má být přizpůsobena člověku, zejména s cílem omezit monotónní práce a práce s vnuceným pracovním tempem, v závislosti na typu pracovní činnosti a na požadavcích bezpečnosti a ochrany zdraví, zejména pokud jde o přestávky během pracovní doby.

Odstavec 17

Závěrečná ustanovení

1. Výhodnější ustanovení

Touto dohodou není dotčeno právo členských států

a) uplatňovat nebo zavádět právní a správní předpisy nebo

b) napomáhat nebo umožňovat uplatňování kolektivních smluv nebo dohod uzavřených mezi sociálními partnery,

kteé jsou pro bezpečnost ochranu zdraví pracovníků výhodnější než ustanovení této dohody.

2. Ustanovení o zákazu snížení úrovně právní ochrany

Provádění této dohody neodůvodňuje za žádných okolností snížení obecné úrovně ochrany pracovníků v oblastech, na které se tato dohoda vztahuje.

3. Kontrola plnění dohody

Sociální partneři sledují provádění a uplatňování této dohody v rámci výboru pro sociální dialog v odvětví vnitrozemské vodní dopravy, zejména s ohledem na otázky ochrany zdraví při práci.

4. Přezkum

Sociální partneři přezkoumají výše uvedená ustanovení dva roky po skončení lhůty pro provedení, která je stanovena v rozhodnutí Rady, jímž se tato dohoda provádí.

V Bruselu dne 15. února 2012

Evropský svaz vnitrozemské plavby (EBU)
Evropská organizace velitelů (ESO)

Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF)