



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 18.11.1998
COM(1998) 662 def.

98/0318 (SYN)
98/0319 (SYN)
98/0320 (PRT)
98/0321 (SYN)

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

AAN DE RAAD, AAN HET EUROPEES PARLEMENT,
AAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITE
EN AAN HET COMITE VAN DE REGIO'S

betreffende de organisatie van de arbeidstijd in de van Richtlijn 93/104/EG
van 23 november 1993 uitgesloten sectoren en activiteiten

Voorstellen voor

RICHTLIJNEN VAN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 93/104/EG van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd om de van deze richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten te bestrijken

inzake de organisatie van de arbeidstijd van rijdend personeel in het wegvervoer en eigen rijders

inzake de Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden gesloten door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST)

betreffende de handhaving van de arbeidstijd van zeevarenden aan boord van schepen die communautaire havens aandoen

(ingediend door de Commissie)

AANBEVELING VAN DE COMMISSIE

betreffende de bekrachtiging van Verdrag nr. 180 van de IAO betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen en

de bekrachtiging van het Protocol van 1996 bij het Verdrag betreffende de minimumnormen voor koopvaardij schepen van 1976

HET DOEL VAN DEZE MEDEDELING

1. Deze mededeling licht de plannen van de Commissie toe om de thans niet onder de richtlijn betreffende de arbeidstijd (93/104/EG) vallende werknemers te beschermen tegen de schadelijke effecten voor hun gezondheid en veiligheid als gevolg van excessief lange werktijden, ongeëigende rusttijden of onregelmatige werkroosters. De Commissie heeft sinds de goedkeuring van deze richtlijn op het standpunt gestaan dat voor de werknemers in deze sectoren minimumnormen in verband met de arbeidstijd moeten gelden om hun eigen gezondheid en veiligheid en de veiligheid van derden te beschermen. Zij heeft bijvoorbeeld herhaaldelijk gewezen op de gevaren voor de gezondheid en veiligheid en de eerlijke concurrentie op de interne markt als gevolg van het uitblijven van een regeling van de arbeidstijd in de vervoersector.
2. De Commissie stelt de volgende maatregelen voor:
 - 2.1. Wijziging van de richtlijn betreffende de arbeidstijd om alle niet-mobiele werknemers en de mobiele werknemers in de spoorwegsector te bestrijken en om enige bepalingen ten aanzien van andere mobiele werknemers vast te stellen.
 - 2.2. Specifieke maatregelen inzake de arbeidstijd in het wegvervoer.
 - 2.3. Specifieke maatregelen inzake de arbeidstijd van zeevarenden.
3. Er is een tabel bijgevoegd waarin de verschillende activiteiten worden aangegeven die onder deze voorstellen vallen.
4. De voorstellen van de Commissie moeten worden beschouwd als een pakket maatregelen dat rekening houdt met de gezondheids- en veiligheidsnormen en operationele moeilijkheden van deze sectoren, dat zorgt voor de samenhang met andere wetgeving op het gebied van de vervoersveiligheid en dat de nodige aandacht besteedt aan internationale en concurrentiefactoren. Waar relevant, zijn de voorstellen gebaseerd op overeenkomsten tussen de sociale partners. Op de gebieden waarvoor geen overeenkomsten zijn gesloten, houden de voorstellen naar behoren rekening met de punten waarover tijdens de onderhandelingen tussen de sociale partners overeenstemming is bereikt.

ACHTERGROND

5. De Raad van Ministers heeft Richtlijn 93/104/EG betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd op 23 november 1993 goedgekeurd. Sommige sectoren en activiteiten zijn van de werkingssfeer van de richtlijn uitgesloten. Het gaat hierbij om het lucht-, spoorweg-, weg- en zeevervoer, de binnenvaart, de zeevisserij, andere activiteiten op zee en de activiteiten van artsen in opleiding.

6. Tijdens de onderhandelingen met het Europees Parlement in tweede lezing heeft de Commissie zich ertoe verbonden om initiatieven te nemen in verband met de van de richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten. In haar mededeling aan het Europees Parlement¹ heeft de Commissie bijvoorbeeld te kennen gegeven dat zij voornemens was *"zo snel mogelijk passende initiatieven te nemen ten aanzien van de verschillende sectoren die van het toepassingsgebied van de richtlijn zijn uitgesloten. Het voorbereidende werk voor de uitvoering van deze initiatieven wordt gedaan in het kader van de paritaire comités van de betrokken sectoren (waar deze bestaan)."*
7. In het sociale actieprogramma voor de middellange termijn 1995-1997 heeft de Commissie aangegeven dat *"met de sociale partners verder zal worden gesproken over en/of verder worden gestudeerd op de beste manier om deze kwestie van de van de richtlijn inzake de organisatie van de arbeidstijd uitgesloten werkzaamheden en sectoren... te regelen. Zo nodig zal de Commissie in 1996-1997 met voorstellen komen tot aanvulling van de richtlijn inzake de arbeidstijd"*.

HET RAADPLEGINGSPROCES

8. Op 15 juli 1997 heeft de Commissie een Witboek over de van de richtlijn betreffende de arbeidstijd uitgesloten sectoren en activiteiten goedgekeurd (COM (97) 334). Toen het Witboek naar de sociale partners werd gestuurd, werd hun verzocht het te behandelen als de eerste ronde van een formele raadpleging over de arbeidstijd in de van de richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten.
9. Het Witboek onderzocht de aard en de omvang van de uitsluiting, de grootte van het probleem, de wettelijke en contractuele situatie in de lidstaten en de genomen initiatieven. Het verstreekte een analyse van de verschillende sectoren en een evaluatie van de specifieke kenmerken en problemen van elke sector en activiteit.
10. Het Witboek gaf de criteria aan op grond waarvan de gekozen beleidsoptie moest worden beoordeeld. Voor actie ten aanzien van de niet onder de richtlijn betreffende de arbeidstijd vallende werknemers leken de volgende criteria geëigend te zijn. De voorgestelde actie moest zorgen voor een passende bescherming van de gezondheid en veiligheid van de werknemers ten aanzien van de arbeidstijd; moest de bedrijven de nodige operationele flexibiliteit bieden; moest rekening houden met de eventuele gevolgen voor de werkgelegenheid; mocht de bedrijven, met name de kleine en middelgrote bedrijven, niet op onredelijke wijze belasten; moest rekening houden met de specifieke kenmerken van sectoren zoals de zeevisserij en de heterogene aard van de zeevisserij; moest het subsidiariteitsbeginsel naleven; en moest het evenredigheidsbeginsel naleven.

¹ SEC(93) 1054 van 7 juli 1993

11. De Commissie concludeerde dat van een pragmatische aanpak moest worden uitgegaan. De Commissie stelde daarom voor om voort te gaan op grond van de door haar gekozen optie, namelijk de zogenaamde "gedifferentieerde" aanpak. Bij deze optie moet een onderscheid worden gemaakt tussen de activiteiten die in het kader van de richtlijn betreffende de arbeidstijd kunnen worden geregeld en die waarvoor specifieke sectorale maatregelen nodig zijn, waarbij de sociale partners worden aangemoedigd om aanbevelingen en overeenkomsten op te stellen die de basis zouden kunnen vormen voor of in de plaats zouden kunnen komen van de voorstellen van de Commissie.
12. Het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité hebben adviezen goedgekeurd waarin zij de aanpak van de Commissie grotendeels ondersteunen.
13. Op 31 maart 1998 heeft de Commissie op grond van de reacties op het Witboek het startsein gegeven voor de tweede fase van het raadplegingsproces in verband met de inhoud van het voorgenomen voorstel. Het betreffende document vat de reacties van de sociale partners op het Witboek samen en analyseerde de antwoorden. De Commissie bleef ook haar "gedifferentieerde aanpak" steunen.
14. Het document riep de sociale partners op om binnen zes weken na de datum van ontvangst:
 - de Commissie advies uit te brengen of, zo nodig, gezamenlijke aanbevelingen te doen over de doelstellingen en de inhoud van de voorgenomen voorstellen;
 - of de Commissie gezamenlijk, indien nodig en als zij dat nog niet hadden gedaan, in kennis te stellen van hun voornemen om onderhandelingen aan te gaan.

REACTIES OP HET RAADPLEGINGSDOCUMENT

15. Er zijn vijftien antwoorden van de geraadpleegde sociale partners ontvangen. Deze omvatten de UNICE, alle voornaamste sectorale organisaties die de werkgevers in de vervoersectoren vertegenwoordigen en Europeche namens de zeevisserij-industrieën. Het CEEP antwoordde namens de werkgevers in de overheidssector, waaronder het openbaar vervoer. De UEAPME antwoordde voor het mkb. Wat de vakbonden betreft, werd een gemeenschappelijk antwoord toegestuurd door het EVV, aangevuld met brieven van de FST, Eurocadres en EMCEF.
16. De meeste respondenten toonden zich voorstander van de opname van de niet-mobiele werknemers in de werkingssfeer van de richtlijn.

17. Er was wijdverbreide steun voor de gedifferentieerde aanpak, onder meer van het CEEP en het EVV, hoewel de UEAPME een sectorale aanpak verkoos. De UEAPME was van mening dat nieuwe maatregelen het mkb geen extra administratieve lasten mogen opleggen, maar erkende de noodzaak om te zorgen voor eerlijke concurrentie op de interne markt. UNICE bleef een niet-bindende sectorale aanpak voorstaan.
18. Zowel de IRU (werkgevers in het wegvervoer) als de ECSA (werkgevers in het zeevervoer) verwezen naar de lopende onderhandelingen en spraken de wens uit dat alle overeenkomsten intact zouden blijven wanneer zij in het Gemeenschapsrecht werden omgezet. De ECSA wees er ook op dat het van belang is dat de lidstaten ILO-Verdrag 180 (werktijden van zeevarenden) en het Protocol bij Verdrag 147 betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen ratificeren. Deze beide punten kregen de steun van de betrokken vakbonden. De AEA (luchtvervoer) steunde de uitbreiding van de bepalingen van de richtlijn betreffende de arbeidstijd tot alle personeelscategorieën in de burgerluchtvaart. Zij sprak de wens uit om een gesprek aan te knopen.
19. Europêche (zeevisserij) herinnerde aan haar reserves ten aanzien van de toepassing van de regelingen betreffende de rusttijden op haar sector, gezien de aard van het werk en de verschillen in de sector. Zij ondersteunde het voorstel inzake de medische keuringen voor nachtarbeiders en opperde dat een jaarlijkse begrenzing van de arbeidstijd geëigend zou kunnen zijn, als een passende definitie van arbeidstijd zou kunnen worden gevonden. Zij herinnerde eraan dat sommige delegaties gekant waren tegen de opname van zeevissers in de werkingssfeer van de richtlijn en zij wees in het bijzonder op de problemen die zouden rijzen als gevolg van de toepassing van de jaarlijkse vakantie van vier weken op de zeevissers.
20. Aan vakbondszijde bleef het EVV de aanpak van de Commissie in het algemeen steunen, maar wees het voorstel voor de berekening van de arbeidstijd op jaarbasis af. Het vestigde de aandacht op de bij de onderhandelingen geboekte vooruitgang en verklaarde dat de overeenkomsten door een besluit van de Raad moeten worden onderbouwd. Waar geen overeenkomst bestaat, zoals voor de binnenvaart en de zeevisserij, moet de Commissie voorstellen doen. Wat de offshoresector betreft, moet de Commissie de gesprekken tussen de sociale partners vergemakkelijken. Voor de artsen in opleiding steunde het EVV het voorstel van de Commissie, waaronder het voorstel om de werkzaamheden van de arts-assistenten onder de mogelijke afwijkingen te laten vallen. Het EVV eiste echter dat de overeenkomsten over de arbeidstijd op nationaal niveau worden gesloten met de representatieve organisaties die op het niveau van de EU officieel worden vertegenwoordigd door de permanente werkgroep van arts-assistenten (PWG). Het EVV vroeg ook om een herziening van de richtlijn ter beperking van het aantal afwijkingsmogelijkheden, met name ten aanzien van het leidinggevend personeel met een autonome beslissingsbevoegdheid.
21. Ingevolge het raadplegingsproces werden de gesprekken tussen de sociale partners in de meeste betrokken paritaire comités geïntensiveerd (behalve voor de binnenvaart).

22. Op 30 september 1998 werden formele overeenkomsten betreffende de arbeidstijd in het spoorweg- en zeevervoer ondertekend. Voor het spoorwegvervoer kwamen de sociale partners overeen dat de bepalingen van de richtlijn betreffende de arbeidstijd, met enige aanpassingen wat de afwijkingen betreft, op alle spoorwegarbeiders moeten worden toegepast, mits tegelijkertijd soortgelijke bepalingen op de andere vervoersectoren van toepassing zijn en de bestaande regelingen betreffende de arbeidstijd via wetgeving op alle nieuwkomers in de bedrijfstak worden toegepast. Voor de zeevarenden vroegen de partijen dat de Commissie een voorstel doet voor de tenuitvoerlegging van de overeenkomst bij een besluit van de Raad overeenkomstig artikel 4, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek.
23. De intensieve onderhandelingen in het wegvervoer leidden niet tot een overeenkomst maar stelden de hoofdelementen vast die in overweging moeten worden genomen.
24. De aanpak van de Commissie verschilt daarom enigszins van die welke in het Witboek is geschetst, om de overeenkomsten van de sociale partners ten uitvoer te leggen en rekening te houden met de standpunten die tijdens het raadplegingsproces naar voren zijn gebracht. Daarom zullen de mobiele werknemers in het spoorwegvervoer volledig onder Richtlijn 93/104 vallen, inclusief de mogelijkheid tot het vaststellen van afwijkingen om rekening te houden met de bijzondere operationele vereisten van de bedrijfstak. Daarentegen zullen de mobiele werknemers in het zeevervoer uitsluitend onder de richtlijn tot uitvoering van de overeenkomst tussen de sociale partners in die sector vallen. Tenslotte zullen de werknemers die werkzaam zijn in andere activiteiten op zee ten volle onder de richtlijn vallen, omdat het ontwerp-voorstel rekening houdt met het bijzondere operationele ploegendienststelsel dat in deze bedrijfstak nodig is.

DE AANPAK VAN DE COMMISSIE – VERBAND MET DE VERSCHILLENDE INITIATIEVEN INZAKE DE ARBEIDSTIJD

25. De aanpak houdt rekening met de operationele moeilijkheden die in eerste instantie tot de uitsluiting van deze sectoren hebben geleid, zorgt voor de samenhang met andere wetgeving op het gebied van de vervoersveiligheid en besteedt de nodige aandacht aan internationale en concurrentiefactoren. De voorstellen zijn gebaseerd op de overeenkomsten tussen de sociale partners in het zee- en spoorwegvervoer en houden, omdat geen overeenkomst is gesloten, naar behoren rekening met de punten waarover in het wegvervoer tijdens de onderhandelingen tussen de sociale partners overeenstemming is bereikt.
26. In het licht van het raadplegingsproces en de gedetailleerde onderhandelingen tussen de sociale partners stelt de Commissie voor om als volgt te werk te gaan.

Horizontale maatregelen

Wijziging van de richtlijn betreffende de arbeidstijd

27. Er wordt voorgesteld om de richtlijn betreffende de arbeidstijd te wijzigen om ervoor te zorgen dat alle **niet-mobiele** werknemers, onder wie **artsen in opleiding**, onder de richtlijn vallen. Er zullen geëigende aanpassingen worden aangebracht in de afwijkingen en de referentieperiode voor de werknemers in de offshoresector.
28. De richtlijn zal ook van toepassing zijn op alle mobiele **spoorwegaarbeiders**, overeenkomstig de door de sociale partners in die sector gesloten overeenkomst. Geëigende afwijkingen zullen rekening houden met de operationele en veiligheidsvereisten van deze bedrijfstak.
29. Bovendien zullen de mobiele werknemers in het **weg- en luchtvervoer**, de **binnenvaart** en de **zeevisserij** de garantie krijgen van een passende rusttijd en een begrenzing van het maximumaantal jaarlijks te werken uren. Zij zullen ook onder sommige basisbepalingen voor nachtarbeiders en arbeiders in ploegendienst vallen, waaronder medische keuringen. De bepalingen van de richtlijn betreffende de jaarlijkse vakantie van vier weken zullen ook op deze werknemers van toepassing zijn, met uitzondering van deelvissers.

Sectorale maatregelen

30. Er worden specifieke maatregelen voorgesteld voor het **weg- en zeevervoer**.
31. Als gevolg daarvan zal de situatie in de verschillende sectoren als volgt zijn:

Wegvervoer

32. De gewijzigde richtlijn betreffende de arbeidstijd zal van toepassing zijn op alle niet-mobiele werknemers en zal ervoor zorgen dat de mobiele werknemers de garantie van een passende rusttijd en een begrenzing van het maximumaantal jaarlijks te werken uren krijgen. Deze werknemers zullen ook onder de bepalingen van de richtlijn betreffende de jaarlijkse vakantie van vier weken vallen, alsmede onder sommige basisbepalingen voor nachtarbeiders en arbeiders in ploegendienst, waaronder medische keuringen.
33. Het specifieke voorstel voor een richtlijn betreffende de mobiele werknemers die wegvervoeractiviteiten verrichten en de zelfstandige chauffeurs betreft de arbeidstijd, de pauzes, de rusttijden en de begrenzing van de nachtarbeid voor deze werknemers. Deze sectorspecifieke maatregelen zullen prevaleren boven de betreffende bepalingen van de gewijzigde richtlijn betreffende de arbeidstijd, overeenkomstig artikel 14 van deze richtlijn.

Zeevervoer

34. De gewijzigde richtlijn betreffende de arbeidstijd zal van toepassing zijn op de niet-mobiele werknemers.
35. De specifieke maatregelen omvatten de volgende elementen:
 - 35.1. Een voorstel voor een richtlijn tot uitvoering van de op 30 september 1998 gesloten Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden.
 - 35.2. Een voorstel voor een richtlijn betreffende de handhaving van de arbeidstijd van zeevarenden aan boord van schepen die communautaire havens aandoen.
 - 35.3. Een aanbeveling van de Commissie betreffende de bekrachtiging van Verdrag nr. 180 van de IAO betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen en de bekrachtiging van het Protocol van 1996 bij het Verdrag betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976. Deze aanbeveling is afzonderlijk tot de lidstaten gericht.
36. Omdat de richtlijn tot uitvoering van de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden op de Overeenkomst betreffende de sociale politiek is gebaseerd, is zij niet van toepassing op het Verenigd Koninkrijk (tenzij zij wordt goedgekeurd krachtens artikel 139 van het Verdrag van Amsterdam na de inwerkingtreding daarvan). De Commissie zal daarom de Raad te zijner tijd een voorstel voor een richtlijn van de Raad tot uitbreiding van de richtlijn betreffende het Sociaal protocol tot het Verenigd Koninkrijk voorleggen.

Luchtvervoer, binnenvaart, zeevisserij

37. De gewijzigde richtlijn betreffende de arbeidstijd zal van toepassing zijn op de niet-mobiele werknemers.
38. De gewijzigde richtlijn betreffende de arbeidstijd zal er ook voor zorgen dat de mobiele werknemers de garantie van een passende rusttijd en een begrenzing van het maximumaantal jaarlijks te werken uren krijgen. Deze werknemers zullen ook onder de bepalingen van de richtlijn betreffende de jaarlijkse vakantie van vier weken vallen (met uitzondering van deelvissers), alsmede onder sommige basisbepalingen voor nachtarbeiders en arbeiders in ploegendienst, waaronder medische keuringen.
39. De Commissie is thans bezig met de opstelling van een voorstel voor een richtlijn die bepalingen zal bevatten over de rusttijden en de begrenzing van de vaartijden in de **binnenvaart**. Zij zal ook een specifieke richtlijn betreffende de arbeidstijd en de rusttijden van **zeevissers** voorstellen. Deze zal ook voorzien in passende alternatieve regelingen voor de jaarlijkse vakantie van deelvissers. Dergelijke sectorspecifieke maatregelen zullen prevaleren boven de betreffende bepalingen van de gewijzigde richtlijn betreffende de arbeidstijd, overeenkomstig artikel 14 van deze richtlijn.

40. Ingevolge de discussies met de betrokken partijen stelt de Commissie thans voorstellen op voor een communautaire regeling tot beperking van de vliegtijden, gebaseerd op operationele veiligheidsoverwegingen. Men hoopt dat deze regeling de in de gewijzigde richtlijn betreffende de arbeidstijd voorgestelde maatregelen ten aanzien van het vliegend personeel in het **luchtvervoer** zal aanvullen en tezelfdertijd zal dienen om tegemoet te komen aan de veiligheids- en gezondheidsbehoeften van deze personeelscategorie. Bovendien kunnen de onderhandelingen voor het vliegend personeel in het paritair comité voor de burgerluchtvaart worden hervat. Alle wetgevende voorstellen die eventueel uit deze onderhandelingen zullen voortvloeien, zullen ook prevaleren boven de betreffende bepalingen van de gewijzigde richtlijn betreffende de arbeidstijd, overeenkomstig artikel 14 van deze richtlijn.

VERSCHILLENDE ACTIVITEITEN DIE ONDER DE VOORSTELLEN VOOR DE VAN DE RICHTLIJN BETREFFENDE DE ARBEIDSTIJD UITGESLOTEN SECTOREN VALLEN

Activiteit	Toepassing van alle bepalingen van 93/104/EG	Wijziging van afwijkingen van 93/104/EG	Wijziging van 93/104/EG om te voorzien in				Sector-specifieke aanvullende bepalingen	Alleen sector-specifiek
			Passende rusttijd	Jaarlijkse vakantie	Jaarlijks begrensde arbeidstijd	Medische keuringen		
Niet-mobiele werknemers in lucht-, weg- en zeevervoer, binnenvaart en zeevisserij	X	X						
Artsen in opleiding	X	X						
Spoorwegvervoer	X	X						
Offshore	Alle, maar jaarlijks begrensde arbeidstijd	X			X			
Zeevissers			X	X (uitgezonderd deelvissers)	X	X	In voorbereiding	

Activiteit	Toepassing van alle bepalingen van 93/104/EG	Wijziging van afwijkingen van 93/104/EG	Wijziging van 93/104/EG om te voorzien in					Sector-specifieke aanvullende bepalingen	Alleen sectorspecifiek
			Passende rusttijd	Jaarlijkse vakantie	Jaarlijks begrensde arbeidstijd	Medische keuringen			
Vliegend personeel			X	X	X	X	Begrenzing vliegtijd in voorbereiding + mogelijke onderhandelingen in paritair comité		
Mobiele werknemers binnenvaart			X	X	X	X	In voorbereiding		
Mobiele werknemers wegvervoer			X	X	X	X	Voorstel voor richtlijn		
Zeevarenden								Voorstellen voor richtlijnen + Overeenkomst + Aanbeveling voor de ratificatie van de ILO-Verdragen	

Voorstel voor een RICHTLIJN VAN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 93/104/EG van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd om de van deze richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten te bestrijken

MEMORIE VAN TOELICHTING

Doel van het voorstel

1. Dit voorstel beoogt de wijziging van de richtlijn van de Raad betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd (93/104/EG) om ervoor te zorgen dat de thans niet onder de richtlijn betreffende de arbeidstijd (93/104/EG) vallende werknemers worden beschermd tegen de schadelijke effecten voor hun gezondheid en veiligheid als gevolg van excessief lange werktijden, ongeëigende rusttijden of onregelmatige werkroosters.
2. Er wordt met name voorgesteld om de richtlijn betreffende de arbeidstijd te wijzigen om ervoor te zorgen dat de **niet-mobiele** werknemers, onder wie **artsen in opleiding**, onder de richtlijn vallen. De gewijzigde richtlijn zal ook van toepassing zijn op alle werknemers in het **spoorvervoer** en in de **offshore-sector**. Er zullen geëigende aanpassingen worden aangebracht in de afwijkingen en de referentieperiode voor de werknemers in de offshore-sector.
3. Bovendien zullen de mobiele werknemers in het **weg- en luchtvervoer**, de **binnenvaart** en de **zeevisserij** de garantie krijgen van een passende rusttijd en een begrenzing van het maximumaantal jaarlijks te werken uren. Zij zullen ook onder de bepalingen van de richtlijn betreffende de jaarlijkse vakantie van vier weken vallen, alsmede onder sommige basisbepalingen voor nachtarbeiders en arbeiders in ploegendienst, waaronder medische keuringen.

Materiële inhoud

4. De volgende wijzigingen worden in Richtlijn 93/104/EG voorgesteld (een vergelijkende tabel met een overzicht van de voorgestelde wijzigingen is bijgevoegd).
5. Artikel 1.3 (werkingssfeer): Om mogelijke lacunes in het toepassingsgebied te vermijden worden alle bestaande uitzonderingen afgeschaft. Dit zal er met name voor zorgen dat de richtlijn van toepassing is op alle niet-mobiele werknemers en alle andere werknemers die niet onder de specifieke communautaire wetgeving betreffende de arbeidstijd vallen. Alleen de werknemers op wie het voorstel voor de tenuitvoerlegging van de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden van toepassing is, zullen buiten de werkingssfeer van de gewijzigde richtlijn betreffende de arbeidstijd vallen. De definities van deze werknemers zijn dezelfde als die welke in de betreffende voorstellen worden gebruikt. Er zij op gewezen dat artikel 14 van de richtlijn (meer specifieke Gemeenschapsvoorschriften) niet wordt gewijzigd. Als verdere waarborg tegen onzekerheid wordt voorgenomen dat verdere voorstellen voor richtlijnen hun relatie met de richtlijn betreffende de arbeidstijd zelf duidelijk maken.

6. Artikel 2 (Definities) De algemene definities van Richtlijn 93/104/EG blijven behouden. Met name de definitie van "arbeidstijd" die drie elementen bevat waaraan tegelijkertijd moet worden voldaan (d.w.z. dat de werknemer (1) werkzaam is, (2) ter beschikking van de werkgever staat en (3) zijn werkzaamheden of functie uitoefent) zal de lidstaten in staat blijven stellen om de arbeidstijd restrictief te definiëren, waarbij een ruimere definitie mogelijk wordt gemaakt. Bovendien worden drie nieuwe concepten ingevoerd: "mobiele werknemers", "offshorowerkzaamheden" en "passende rusttijd".
7. *Mobiele werknemer*: De definities van Verordening 1408/71 (betreffende de sociale zekerheid van migrerende werknemers) worden als model gebruikt. Het concept is echter beperkt omdat enerzijds is overeengekomen dat alle bepalingen van de richtlijn met enige aanpassingen op de spoorwagenaarbeiders van toepassing zijn en anderzijds de zeevarenden niet onder dit voorstel vallen. De enige werknemers die onder deze definitie vallen zijn bijgevolg zeevissers, mobiele werknemers in het wegvervoer, vliegend personeel en werknemers in de binnenvaart. De positie van de werknemers in het wegvervoer voor "eigen rekening"¹ zal worden verduidelijkt in het afzonderlijke voorstel voor het wegvervoer.
8. *Offshorowerkzaamheden*: de definitie houdt rekening met het advies van de vertegenwoordigers van de industrie.
9. *Passende rusttijd*: De Commissie heeft in haar Witboek de moeilijkheid erkend om zelfs de flexibele bepalingen van de richtlijn betreffende de arbeidstijd op sommige categorieën van werknemers toe te passen. De voorgestelde definitie van *passende rusttijd* beoogt de vaststelling van de criteria die moeten worden gehanteerd, zonder daarbij numerieke grenzen voor te schrijven. De betrokken werknemers moeten beschikken over regelmatige rustperiodes die voldoende lang zijn om ervoor te zorgen dat zij, als gevolg van vermoeidheid wegens lange werktijden of andere onregelmatige werkroosters, geen letsel toebrengen aan zichzelf, hun collega-werknemers of anderen en hun gezondheid niet schaden, hetzij op korte, hetzij op langere termijn. De Commissie is van mening dat rusttijdbepalingen die in overeenstemming zijn met de artikelen 3, 4 en 5 van de richtlijn betreffende de arbeidstijd aan deze criteria voldoen.
10. Artikel 5 (wekelijkse rusttijd): De tweede alinea van artikel 5, die betrekking heeft op de zondagsrust, wordt geschrapt. Hiermee wordt formeel gevolg gegeven aan het arrest van het Europese Hof van Justitie, waarnaar hierboven wordt verwezen.

¹ D.w.z. chauffeurs in dienst van andere firma's dan professionele wegvervoerbedrijven, bv. chemicaliën, olieproducten, levensmiddelen, bouw en groot/detailhandel.

11. Artikel 17 (afwijkingen): Er wordt een aantal wijzigingen in artikel 17, lid 2, voorgesteld om duidelijk te maken dat de afwijkingen gelden voor sommige activiteiten die vroeger van de richtlijn betreffende de arbeidstijd waren uitgesloten. De gegeven voorbeelden zijn "spoorwegpersoneel aan boord van treinen" (17.2.1(a)), "de activiteiten van artsen in opleiding" (17.2.1(c)(i)), "andere werknemers die direct betrokken zijn bij de verlening van vervoerdiensten" (17.2.1(c)(ii)) en "olie"-productie (17.2.1 (c)(iv)).
12. Er wordt een nieuwe afwijking (*artikel 17.2.4*) voorgesteld ten aanzien van de maximale werkweek voor artsen in opleiding, gedurende een overgangperiode. Wanneer tussen de werkgever en de vertegenwoordigers van de werknemers een overeenkomst bestaat, kan de begrenzing van het gemiddelde aantal wekelijks gewerkte uren tot 54 worden verhoogd (d.w.z. een uur per dag) over een referentieperiode van vier maanden. De Commissie is vastbesloten om ervoor te zorgen dat de werkuren van arts-assistenten tot redelijke niveaus worden teruggebracht. De voorgestelde verdere flexibiliteit is echter noodzakelijk, omdat het duidelijk is dat in sommige lidstaten, tenminste, de onmiddellijke overgang naar een maximale werkweek van gemiddeld 48 uur ernstige gevolgen zou hebben voor de gezondheidszorg, niet alleen wegens de toegenomen kosten, maar ook wegens het tekort aan opgeleide artsen. De Commissie is van mening dat deze bijkomende flexibiliteit, gedurende een overgangperiode, de ziekenhuisbesturen voldoende tijd zal bieden om de noodzakelijke veranderingen te plannen, waaronder een modernisering van de werkorganisatie, in overleg met de vertegenwoordigers van de betrokken artsen. Voor deze overgangperiode wordt een periode van zeven jaar voorgesteld. Dit weerspiegelt de lengte van de medische opleiding aan de universiteiten in een aantal lidstaten.
13. Artikel 17A (nieuw) (Mobiele werknemers en offshorewerkzaamheden): De Commissie is voornemens om alle bepalingen van de richtlijn toe te passen op zoveel mogelijk werknemers, onder wie niet-mobiele werknemers, alle mobiele en niet-mobiele spoorwegarbeiders en offshorearbeiders; om de bepalingen van de richtlijn betreffende de jaarlijkse vakantie van 4 weken en sommige bepalingen in verband met nachtarbeid en arbeid in ploegendienst (waaronder medische keuringen) tot bepaalde mobiele werknemers uit te breiden; en om deze werknemers de garantie van een passende rusttijd te geven en het aantal jaarlijks door hen gewerkte uren te begrenzen. De laatste bepaling zal ook van toepassing zijn op de offshorearbeiders.
14. De schrapping van de uitzonderingen zal tot gevolg hebben dat alle bepalingen van de richtlijn tot alle werknemers worden uitgebreid. De doelstellingen van dit artikel zijn daarom:
- niet toepassen van de bepalingen van de artikelen 3 (dagelijkse rusttijd), 4 (pauzes), 5 (wekelijkse rusttijd) en 8 (duur van de nachtarbeid) op de betrokken mobiele werknemers;
 - ervoor zorgen dat deze werknemers recht krijgen op een passende rusttijd;

- toestaan dat de begrenzing van de arbeidstijd (artikel 6) voor deze werknemers en de offshorearbeiders over een referentieperiode van 12 maanden wordt berekend; en
- de bepalingen betreffende de jaarlijkse vakantie niet toepassen op deelvissers. (Deelvissers zijn leden van de bemanning van een vissersvaartuig die als beloning een deel van de opbrengst van het vaartuig krijgen).

Motivering van het voorstel

15. De Commissie is van mening dat actie nodig is om op het niveau van de EG te zorgen voor de bescherming van de gezondheid en veiligheid, wat de arbeidstijd betreft, van de werknemers in de van de richtlijn betreffende de arbeidstijd uitgesloten sectoren en activiteiten. Dit voorstel betreft de maatregelen die kunnen worden genomen door het wijzigen van de richtlijn betreffende de arbeidstijd. Aangezien de oorspronkelijke uitsluiting plaatsvond wegens de aard van het werk en niet omdat de betrokken werknemers geen bescherming behoeften, kan de communautaire actie worden gerechtvaardigd op soortgelijke gronden als die welke voor de oorspronkelijke richtlijn zijn gebruikt.
16. Aldus heeft het Europese Hof² in verband met de naleving van het subsidiariteitsbeginsel besloten dat *"zodra de Raad heeft vastgesteld dat het nodig is om het bestaande beschermingsniveau, wat de gezondheid en veiligheid van de werknemers betreft, te verbeteren en de voorwaarden op dit gebied te harmoniseren onder handhaving van de gemaakte verbeteringen, de verwezenlijking van dit doel via het opleggen van minimumeisen noodzakelijkerwijs actie in de gehele Gemeenschap veronderstelt"*. Er bestaat immers in termen van subsidiariteit geen objectief verschil tussen de van de richtlijn betreffende de arbeidstijd uitgesloten sectoren en de sectoren die onder de werkingssfeer daarvan vallen. Daarom moet worden geconcludeerd dat geen bezwaar kan worden gemaakt tegen wetgevende actie uit het oogpunt van de subsidiariteit.
17. Wat het evenredigheidsbeginsel betreft, heeft het Hof op consistente wijze gesteld dat, om vast te stellen of een bepaling van het gemeenschapsrecht aan het evenredigheidsbeginsel beantwoordt, nagegaan moet worden of de middelen die aangewend worden *geschikt zijn voor het nagestreefde doel* en of zij niet *verder gaan dan wat* voor de verwezenlijking van dit doel *noodzakelijk is*. Daarom moet worden vastgesteld of de intensiteit van de door middel van de richtlijn ondernomen communautaire actie verder gaat dan wat nodig is om de doelstelling van de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van de werknemers te bereiken. Ook hier besluit het Europese Hof van Justitie dat dit in het geval van de richtlijn betreffende de arbeidstijd niet het geval is. Aangezien het huidige voorstel niet verder gaat dan de bepalingen van de richtlijn betreffende de arbeidstijd, is de Commissie van mening dat ook aan het evenredigheidsbeginsel is voldaan.

². Arrest van het Hof van 12 november 1996 in zaak C-84/94: Verenigd Koninkrijk tegen de Raad van de Europese Unie.

Rechtsgrondslag

18. Aangezien het voorstel een wijziging van Richtlijn 93/104/EG betreft, is artikel 118A de geëigende rechtsgrondslag.

Voorstel voor een RICHTLIJN VAN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 93/104/EG van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd om de van deze richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten te bestrijken

98/0318 (SYN)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 118 A,

Gezien het voorstel van de Commissie¹,

In samenwerking met het Europees Parlement²,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité³,

Overwegende dat in artikel 118 A van het Verdrag wordt bepaald dat de Raad door middel van richtlijnen minimumvoorschriften vaststelt om de verbetering van met name het arbeidsmilieu te bevorderen ten einde een hogere graad van bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers te waarborgen;

Overwegende dat volgens dit artikel in deze richtlijnen wordt vermeden administratieve, financiële en juridische verplichtingen op te leggen die de oprichting en ontwikkeling van kleine en middelgrote ondernemingen zouden kunnen hinderen;

Overwegende dat Richtlijn 93/104/EG⁴ van de Raad van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd minimumvoorschriften betreffende veiligheid en gezondheid voor de organisatie van de arbeidstijd vaststelt in verband met de minimale dagelijkse rusttijd, wekelijkse rusttijd en jaarlijkse vakantie, pauzes en maximale wekelijkse arbeidstijd; en bepaalde aspecten van nachtarbeid, ploegenarbeid en werkrooster.

Overwegende dat sommige activiteitssectoren zijn uitgesloten van de werkingssfeer van Richtlijn 93/104/EG, namelijk het weg-, lucht-, zee- en spoorwegvervoer, de binnenvaart, de zeevisserij, andere activiteiten op zee, alsmede de activiteiten van artsen in opleiding;

Overwegende dat het, gezien de specifieke aard van het betreffende werk, nodig is om passende maatregelen in verband met de organisatie van de arbeidstijd te nemen ter bescherming van de gezondheid en veiligheid van de werknemers in de sectoren en activiteiten die van de werkingssfeer van deze richtlijn zijn uitgesloten;

1

2

3

4 PB L 307/18 van 13.12.93

Overwegende dat Richtlijn 93/104/EG moet worden toegepast op de niet-mobiele werknemers in de thans uitgesloten sectoren en activiteiten;

Overwegende dat enige verdere flexibiliteit nodig is wat de artsen in opleiding betreft;

Overwegende dat ten minste enige basisbescherming ten aanzien van de arbeidstijd moet worden geboden aan de mobiele werknemers en de in "andere activiteiten op zee" werkzame werknemers die thans van de richtlijn zijn uitgesloten; overwegende dat deze basisbescherming de bestaande regels inzake de jaarlijkse vakantie en sommige basisbepalingen voor nachtarbeiders en arbeiders in ploegendienst, waaronder medische keuringen, moet omvatten; overwegende dat de bestaande bepalingen betreffende de arbeidstijd en de rusttijden moeten worden aangepast;

Overwegende dat wegens de specifieke aard van de arbeidsverhouding van deelvissers, deze van de bepaling betreffende de jaarlijkse vakantie moeten worden uitgesloten;

Overwegende dat een Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden thans in werking wordt gesteld door middel van een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie, overeenkomstig artikel 4, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek; overwegende dat de bepalingen van deze richtlijn dienovereenkomstig niet op de zeevarenden van toepassing zijn;

Overwegende dat, ondanks intensieve onderhandelingen, geen overeenkomst mogelijk is geweest voor de mobiele werknemers in bedrijven die betrokken zijn bij het wegvervoer voor derden; overwegende dat de sociale partners in het wegvervoer zijn overeengekomen dat de bepalingen van de richtlijn betreffende de arbeidstijd met enige aanpassingen van toepassing zijn op alle werknemers van de bedrijfstak;

Overwegende dat in het licht van de jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie de bepaling betreffende de zondagsrust moet worden geschrapt;

Overwegende dat, overeenkomstig de in artikel 3, onder b), van het Verdrag bedoelde subsidiariteits- en evenredigheidsbeginselen, de doelstellingen van de voorgestelde actie, als hierboven aangegeven, niet naar behoren door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, aangezien de actie tot doel heeft ervoor te zorgen dat alle werknemers in de Gemeenschap een passende bescherming van hun gezondheid en veiligheid genieten; overwegende dat, gezien de omvang en het effect van de voorgestelde actie, deze doelstellingen op communautair niveau het best kunnen worden verwezenlijkt door de invoering van minimumvoorschriften die voor de gehele Europese Gemeenschap gelden; overwegende dat deze richtlijn niet meer is dan het minimum dat voor de verwezenlijking van deze doelstellingen noodzakelijk is;

Overwegende dat, in het licht van het voorgaande, Richtlijn 93/104/EG van de Raad dienovereenkomstig moet worden gewijzigd;

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 93/104/EG wordt hierbij als volgt gewijzigd:

1. Artikel 1, lid 3, wordt vervangen door het volgende:

"3.1. Onverminderd artikel 17 is deze richtlijn van toepassing op alle particuliere en openbare sectoren in de zin van artikel 2 van Richtlijn 89/391/EEG.

3.2. Deze richtlijn is niet van toepassing op zeevarenden, als omschreven in Richtlijn .../EG inzake de Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden

2. De volgende punten worden ingevoegd aan het einde van artikel 2:

"7. Mobiele werknemer: iedere werknemer aan boord van een zeevissersvaartuig dat de vlag van een lidstaat voert of als lid van het rijdend of vliegend personeel in dienst van een bedrijf dat voor rekening van derden vervoerdiensten voor passagiers of goederen over de weg, in de lucht of in de binnenvaart verricht.

8. Offshorewerkzaamheden: werkzaamheden die hoofdzakelijk op of vanaf offshore-installaties (waaronder boortorens) worden verricht en die direct of indirect verbonden zijn met de winning of de exploitatie van minerale hulpbronnen en duikwerkzaamheden in verband met dergelijke activiteiten, uitgevoerd vanaf een offshore-installatie of een vaartuig.

9. Passende rusttijd: regelmatige rustperioden waarover de werknemers beschikken en die voldoende lang moeten zijn om ervoor te zorgen dat zij, als gevolg van vermoeidheid wegens lange werktijden of andere onregelmatige werkroosters, geen letsel toebrengen aan zichzelf, hun collega-werknemers of anderen en hun gezondheid niet schaden, hetzij op korte, hetzij op langere termijn."

3. De volgende alinea wordt in artikel 5 geschrapt:

"De in de eerste alinea bedoelde minimumrusttijd omvat in beginsel de zondag."

4. Het volgende wordt aan het einde van artikel 17.2.1(a) ingevoegd:

"met name spoorwegpersoneel aan boord van treinen"

5. Het volgende wordt na "instellingen" in artikel 17.2.1(c)(i) ingevoegd:

"waaronder de activiteiten van artsen in opleiding,"

6. Artikel 17.2.1(c)(ii) wordt vervangen door het volgende:
- "werknemers die direct bij de verlening van vervoerdiensten zijn betrokken en ander haven- of luchthavenpersoneel "
7. Artikel 17.2.1(c)(iv) wordt vervangen door het volgende:
- "gas-, olie-, water- en elektriciteitsproductie en -voorziening, huisvuilophaaldiensten of verbrandingsinstallaties"
8. Het volgende wordt aan het einde van artikel 17.2 ingevoegd:
- "2.4. van artikel 6, voor een overgangperiode van zeven jaar, gerekend vanaf de datum van goedkeuring van deze richtlijn, in het geval van artsen in opleiding, wanneer een overeenkomst tussen de werkgever en de vertegenwoordigers van de werknemers bestaat. In geen geval mag het aantal wekelijks gewerkte uren meer bedragen dan gemiddeld 54 over een referentieperiode van vier maanden."
9. Het volgende artikel wordt ingevoegd:

"Artikel 17A:

Mobiele werknemers en offshorewerkzaamheden

1. De bepalingen van de artikelen 3, 4, 5 en 8 zijn niet van toepassing op mobiele werknemers.
2. De lidstaten nemen echter de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat dergelijke mobiele werknemers recht op passende rusttijd hebben.
3. Met inachtneming van de algemene beginselen inzake de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers kunnen de lidstaten, om objectieve of technische redenen of om redenen in verband met de werkorganisatie, de in artikel 16, punt 2, bedoelde referentieperiode tot 12 maanden verlengen voor mobiele werknemers en werknemers die hoofdzakelijk offshorewerkzaamheden verrichten.
4. Artikel 7 is niet van toepassing op deelvisserij.

Artikel 2

1. (a) De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [2 jaar na de datum van goedkeuring] aan deze richtlijn te voldoen of vergewissen zich er uiterlijk op die datum van dat de sociale partners via overeenkomsten de nodige maatregelen nemen; de lidstaten nemen in dit laatste geval alle noodzakelijke maatregelen om te allen tijde de door deze richtlijn geëiste resultaten te kunnen waarborgen.

(b) De lidstaten stellen de Commissie onverwijld daarvan in kennis.

2. Wanneer de lidstaten de in lid 1 bedoelde bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden door de lidstaten vastgesteld.

3. Onverminderd het recht van de lidstaten om, in het licht van de ontwikkeling van de situatie, andersluidende wettelijke, bestuursrechtelijke en contractuele bepalingen aan te nemen op het gebied van de arbeidstijd en mits de hand wordt gehouden aan de minimumeisen van deze richtlijn, vormt de tenuitvoerlegging van deze richtlijn geen rechtvaardiging voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de werknemers.

4. De lidstaten delen de Commissie de tekst mede van de bepalingen van intern recht die op het onder deze richtlijn vallende gebied reeds zijn vastgesteld of die zij op dat gebied vaststellen.

Artikel 3

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te

Voor de Raad

De Voorzitter

EVALUATIE VAN DE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL VOOR HET BEDRIJFSLEVEN, MET NAME HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

Titel van het voorstel:

Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 93/104/EG van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd om de van deze richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten te bestrijken

Referentienummer van het document: 98017

Het voorstel

1. *Waarom is, rekening houdende met het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de hoofddoelstellingen?*

De Raad van Ministers heeft Richtlijn 93/104/EG betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd op 23 november 1993 goedgekeurd. Zij was gebaseerd op artikel 118A van het EG-Verdrag. Dit bepaalt dat de *"lidstaten zich beijveren om de verbetering van met name het arbeidsmilieu te bevorderen, ten einde de veiligheid en de gezondheid van de werknemers te beschermen ..."*.

De hoofddoelstellingen zijn ervoor te zorgen dat de werknemers worden beschermd tegen de schadelijke effecten voor hun gezondheid en veiligheid als gevolg van excessief lange werktijden, ongeëigende rusttijden of onregelmatige werkroosters. De richtlijn voorziet ruimschoots in de nodige flexibiliteit voor de toepassing van de beginselen van de richtlijn in specifieke situaties.

Het oorspronkelijke voorstel van de Commissie voor een richtlijn betreffende de arbeidstijd bestreek alle economische sectoren en activiteiten. De Raad besloot echter om sommige sectoren en activiteiten van de werkingssfeer van de richtlijn uit te sluiten. De precieze bewoordingen in verband met de werkingssfeer van de richtlijn zijn: *"Deze richtlijn is van toepassing op alle particuliere of openbare sectoren ... met uitzondering van het weg-, lucht-, zee- en spoorwegvervoer, andere activiteiten op zee, alsmede de activiteiten van artsen in opleiding"* (artikel 1, lid 3).

De zestiende overweging bij de richtlijn luidt als volgt: *"overwegende dat het, vanwege de specifieke aard van de arbeid, nodig kan zijn afzonderlijke maatregelen te treffen voor de aanpassing van de arbeidstijd in bepaalde sectoren of voor bepaalde activiteiten die buiten de werkingssfeer van deze richtlijn vallen"*.

Naar de mening van de Raad stonden de uitsluitingen bijgevolg direct in verband met het type arbeid. Er werd niet gesuggereerd dat de gezondheid en veiligheid, wat de arbeidstijd betreft, in deze sectoren en activiteiten voldoende beschermd waren.

Dit voorstel beoogt de wijziging van Richtlijn 93/104/EG betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd om ervoor te zorgen dat de thans niet onder de richtlijn vallende werknemers worden beschermd tegen de schadelijke effecten voor hun gezondheid en veiligheid als gevolg van excessief lange werktijden, ongeëgde rusttijden of onregelmatige werkroosters.

De kwestie van de subsidiariteit is specifiek door het Europese Hof van Justitie behandeld in verband met de richtlijn betreffende de arbeidstijd. In zijn arrest naar aanleiding van het verzoek van het Verenigd Koninkrijk om annulering van de richtlijn betreffende de arbeidstijd wijst het Hof erop dat *"zodra de Raad heeft vastgesteld dat het nodig is om het bestaande beschermingsniveau, wat de gezondheid en veiligheid van de werknemers betreft, te verbeteren en de voorwaarden op dit gebied te harmoniseren onder handhaving van de gemaakte verbeteringen, de verwezenlijking van dit doel via het opleggen van minimumeisen noodzakelijkerwijs actie in de gehele Gemeenschap veronderstelt"*.

Er bestaat immers in termen van subsidiariteit geen objectief verschil tussen de van de richtlijn betreffende de arbeidstijd uitgesloten sectoren en de sectoren die onder de werkingssfeer daarvan vallen. Daarom kan worden geconcludeerd dat wetgevende actie op communautair niveau uit het oogpunt van de subsidiariteit kan worden gerechtvaardigd.

Gevolgen voor de ondernemingen

2. *Op wie is het voorstel van toepassing?*

Het voorstel is van toepassing op alle werknemers in de thans van de richtlijn betreffende de arbeidstijd uitgesloten sectoren en activiteiten, met uitzondering van de zeevarenden en de mobiele werknemers in het wegvervoer.

3 *Welke maatregelen moeten de ondernemingen nemen om aan de eisen van het voorstel te voldoen?*

De ondernemingen moeten ervoor zorgen dat zij aan de bepalingen van de richtlijn voldoen, met name wat de rusttijden, de begrenzing van de arbeidstijd en de jaarlijkse vakantie betreft.

4. *Welke economische effecten kan het voorstel hebben?*

(a) *Wat zullen de gevolgen zijn*

– voor de werkgelegenheid?

De gevolgen voor de werkgelegenheid zullen afhangen van de wijze waarop de nodige veranderingen worden doorgevoerd. In de eerste plaats zouden zich positieve gevolgen voor de werkgelegenheid kunnen voordoen, als extra werknemers in dienst worden genomen om de vermindering van het aantal overuren en de vergroting van het aantal vakantiedagen op te vangen.

- voor de investeringen en het creëren van nieuwe ondernemingen?

Te verwaarlozen

- voor het concurrentievermogen van de ondernemingen?

Aangezien de hieronder sub c) en d) beschreven kosten en baten elkaar in evenwicht houden, zullen de effecten vrij neutraal zijn.

- (b) *Zullen nieuwe administratieve procedures moeten worden ingevoerd?*

Er zullen eenmalige kosten ontstaan voor de invoering van nieuwe werkroosters. De meeste firma's beschikken reeds over geëigende controlesystemen, maar sommige uitbreidingen kunnen noodzakelijk zijn om te kunnen aantonen dat aan de eisen wordt voldaan.

- c) *Kosten-baten in kwantitatieve en/of kwalitatieve termen*

De Commissie heeft een evaluatie van het effect op de bedrijven⁵ laten uitvoeren ter vaststelling van het eventuele effect van de richtlijn betreffende de arbeidstijd op de van de richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten.

De studie laat zien dat de kosten waarmee de ondernemingen worden geconfronteerd, in drie groepen kunnen worden verdeeld:

- (1) de administratieve kosten om ervoor te zorgen dat intern aan de eisen wordt voldaan en om extern aan te tonen dat dit het geval is: opzetten en toepassen van systemen voor de controle op de arbeidstijd en medische keuringen;
- (2) de totale kosten voor het aantrekken van extra werknemers: wervingskosten, directe en indirecte loonkosten;
- (3) de kosten voor de herstructurering van de organisatie van de arbeidstijd: nieuwe ploegdienstregelingen, extra voorzieningen voor rustperiodes, nieuwe overeenkomsten met vakbonden/ondernemingsraden.

Als aan de nieuwe regels wordt voldaan, kunnen voor de werkgever baten ontstaan die de bruto kosten zullen verminderen. Deze zijn:

- (1) vermindering van de kosten door het geringer aantal werkonderbrekingen als gevolg van minder ongevallen en minder ziekteverzuim;
- (2) toename van de productiviteit van de afzonderlijke werknemers als gevolg van een betere gezondheid en een lagere vermoeidheid;
- (3) toename van de productiviteit van de ondernemingen als gevolg van de reorganisatie van de arbeidstijd waarover tegelijk met de nieuwe regelingen zal worden onderhandeld;

⁵ Business Impact Assessment, Working Time Directive: excluded sectors, Cambridge Policy Consultants, oktober 1998

- (4) besparingen op toeslagen voor overwerk als gevolg van de verkorting van de arbeidstijd van degenen die thans meer dan het maximumaantal uren in de nieuwe regelingen werken.
- d) *Wat zal de richtlijn kosten?*

Uit de hierboven vermelde evaluatie blijkt dat een precieze raming van de kosten en baten van de toepassing van de richtlijn niet mogelijk is. Voor een raming zijn evaluaties op grond van de beschikbare gedeeltelijke gegevens nodig en de foutenmarge is daarom groot. De grootste kosten vloeien voort uit de extra wervingskosten als gevolg van de toepassing van de begrenzing van de werkweek en de bepalingen inzake de jaarlijkse vakantie. De grootste baten vloeien voort uit de vermindering van de toeslagen voor overwerk, de hogere individuele productiviteit en de vermindering van het ziekteverzuim en het aantal arbeidsongevallen. De beste indicatie van de waarschijnlijke orde van grootte van het totale effect van de richtlijn is echter als volgt. Wat de bepalingen in verband met zes sectoren en activiteiten betreft, d.w.z. lucht-, weg-, spoorweg- en zeevervoer, zeevisserij en andere activiteiten op zee, varieert het netto effect (kosten *min* baten) van netto baten van 1% tot netto kosten van 1% van het gemiddelde jaarloon van de betrokken werknemers. Voor artsen in opleiding bedraagt de raming 2% van het gemiddelde jaarloon. Er is onvoldoende informatie beschikbaar om een schatting voor de binnenvaart te maken.

5. *Houdt het voorstel maatregelen in waarmee beoogd wordt rekening te houden met de specifieke situatie van het midden- en kleinbedrijf (gereduceerde of andere eisen, enz.)?*

Neen. Er wordt voorzien in de nodige flexibiliteit voor bedrijven van alle grootten.

Raadpleging

6. *Lijst van de organisaties die over het voorstel zijn geraadpleegd en overzicht van de wezenlijke elementen van hun standpunt.*

Het Witboek is op grote schaal verspreid, onder meer onder alle representatieve organisaties waarnaar wordt verwezen in de Mededeling inzake de tenuitvoerlegging van het Protocol betreffende de sociale politiek⁶. Deze representatieve organisaties zijn ook tijdens de tweede raadplegingsfase geraadpleegd. Hun standpunten worden in de begeleidende mededeling aangegeven. Bovendien zijn de kwesties over een periode van vijf jaar besproken in de paritaire comités van de vijf vervoersectoren en de zeevisserij.

⁶ Mededeling inzake de tenuitvoerlegging van het Protocol betreffende de sociale politiek: COM (93) 600 van 14.12.1993.

WERKDOCUMENT: VERGELIJKENDE TABEL

Voorstel voor een RICHTLIJN VAN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 93/104/EG van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd om de van deze richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten te bestrijken

<p><i>RICHTLIJN 93/104/EG VAN DE RAAD van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd</i> DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE</p> <p>[Overwegingen]</p>	<p><i>Voorgestelde wijzigingen</i></p> <p>Ongewijzigd</p>
HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD.	
AFDELING I TOEPASSINGSGEBIED - DEFINITIES	
Artikel 1	
Doel en toepassingsgebied	
1. Deze richtlijn bepaalt minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid op het gebied van de organisatie van de arbeidstijd.	Ongewijzigd
2. Deze richtlijn is van toepassing op:	
(a) de minimale dagelijkse en wekelijkse rusttijden en de minimale jaarlijkse vakantie, alsmede op de pauzes en de maximale wekelijkse arbeidstijd, en	Ongewijzigd
(b) bepaalde aspecten van nacht- en ploegenarbeid en van het werkrooster.	
3. Onverminderd artikel 17 is deze richtlijn van toepassing op alle particuliere of openbare sectoren in de zin van artikel 2 van Richtlijn 89/391/EEG, met uitzondering van het weg-, lucht-, zee- en spoorwegvervoer, de binnenvaart, de zeevisserij, andere activiteiten op zee, alsmede de activiteiten van artsen in opleiding;	<p>3.1. Onverminderd artikel 17 is deze richtlijn van toepassing op alle particuliere en openbare sectoren in de zin van artikel 2 van Richtlijn 89/391/EEG.</p> <p>3.2. Deze richtlijn is niet van toepassing op zeevarenden, als omschreven in Richtlijn .../EG inzake de Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden.</p>

4. Het bepaalde in Richtlijn 89/391/EEG is ten volle van toepassing op de in lid 2 bedoelde aangelegenheden, onverminderd strengere en/of meer specifieke bepalingen die in deze richtlijn vervat zijn.	Ongewijzigd
Artikel 2 - Definities	
Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:	
1. arbeidstijd: de tijd waarin de werknemer werkzaam is, ter beschikking van de werkgever staat en zijn werkzaamheden of functie uitoefent, overeenkomstig de nationale wetten en/of gebruiken;	Ongewijzigd
2. rusttijd: de tijd die geen arbeidstijd is;	Ongewijzigd
3. nachttijd: een tijdvak van ten minste zeven uren, als vastgesteld bij de nationale wetgeving, dat in ieder geval de periode tussen vierentwintig uur en vijf uur omvat;	Ongewijzigd
4. nachtarbeider:	
(a) enerzijds, een werknemer die normaal gedurende ten minste drie uren van zijn dagelijkse arbeidstijd werkzaam is binnen de nachttijd; en	
(b) anderzijds, een werknemer die gedurende een bepaald gedeelte van zijn jaarlijkse arbeidstijd binnen de nachttijd werkzaam kan zijn, als vastgesteld, naar keuze van de betrokken Lid-Staat bij:	Ongewijzigd
(i) de nationale wetgeving na raadpleging van de sociale partners ;of (ii) collectieve overeenkomsten of bedrijfsakkoorden tussen de sociale partners op nationaal of regionaal niveau;	Ongewijzigd

5. ploegenarbeid: een regeling van de arbeid in ploegen, waarbij de werknemers na elkaar op dezelfde werkplek werken, volgens een bepaald rooster, ook bij toerbeurt en al dan niet continu, met als gevolg dat de werknemers over een bepaalde periode van dagen of weken op verschillende tijden moeten werken;	Ongewijzigd
6. werknemer in ploegendienst: een werknemer die volgens een ploegdienstrooster werkt.	Ongewijzigd

Geen bepaling	<p>7. <u>Mobiele werknemer: iedere werknemer aan boord van een zeevissersvaartuig dat de vlag van een lidstaat voert of als lid van het rijdend of vliegend personeel in dienst van een bedrijf dat voor rekening van derden vervoerdiensten voor passagiers of goederen over de weg, in de lucht of in de binnenvaart verricht.</u></p> <p>8. <u>Offshorewerkzaamheden: werkzaamheden die hoofdzakelijk op of vanaf offshore-installaties (waaronder boortorens) worden verricht en die direct of indirect verbonden zijn met de winning of exploitatie van minerale hulpbronnen en duikwerkzaamheden in verband met dergelijke activiteiten, uitgevoerd vanaf een offshore-installatie of een vaartuig.</u></p> <p>9. <u>Passende rusttijd: regelmatige rustperioden waarover de werknemers beschikken en die voldoende lang moeten zijn om ervoor te zorgen dat zij, als gevolg van vermoeidheid wegens lange werktijden of andere onregelmatige werkroosters, geen letsel toebrengen aan zichzelf, hun collega-werknemers of anderen en hun gezondheid niet schaden, hetzij op korte, hetzij op langere termijn.</u></p>
---------------	--

AFDELING II MINIMUMRUSTTIJDEN - ANDERE ASPECTEN VAN DE ORGANISATIE VAN DE ARBEIDSTIJD	
Artikel 3	
Dagelijkse rusttijd	
De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen opdat alle werknemers in elk tijdvak van vierentwintig uur een rusttijd van ten minste elf aaneengesloten uren genieten.	Ongewijzigd
Artikel 4	
Pauzes	
De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen opdat alle werknemers, wanneer de dagelijkse arbeidstijd meer dan zes uren bedraagt, een pauze hebben waarvan de praktische details, met name de duur en de voorwaarden voor de toekenning, worden vastgesteld bij collectieve overeenkomst of bedrijfsakkoord tussen de sociale partners of, bij ontstentenis daarvan, bij de nationale wetgeving.	Ongewijzigd
Artikel 5	Artikel 5
Wekelijkse rusttijd	Wekelijkse rusttijd
De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen opdat alle werknemers voor elk tijdvak van zeven dagen een ononderbroken minimumrusttijd van vierentwintig uren genieten waaraan de in artikel 3 bedoelde elf uren dagelijkse rusttijd worden toegevoegd. De in de eerste alinea bedoelde minimumrusttijd omvat in beginsel de zondag. Indien objectieve, technische of arbeidsorganisatorische omstandigheden dit rechtvaardigen, kan voor een minimumrusttijd van vierentwintig uren worden gekozen.	De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen opdat alle werknemers voor elk tijdvak van zeven dagen een ononderbroken minimumrusttijd van vierentwintig uren genieten waaraan de in artikel 3 bedoelde elf uren dagelijkse rusttijd worden toegevoegd. Geschrapt Ongewijzigd

Artikel 6	
Maximale wekelijkse arbeidstijd	
<p>De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen opdat in verband met de noodzakelijke bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers:</p> <p>1. de wekelijkse arbeidstijd via wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen of via collectieve overeenkomsten of bedrijfsakkoorden tussen de sociale partners wordt beperkt;</p> <p>2. de gemiddelde arbeidstijd in elk tijdvak van zeven dagen, inclusief overwerk, niet meer dan achtenveertig uren bedraagt.</p>	Ongewijzigd
Artikel 7 Jaarlijkse vakantie	
<p>1. De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen opdat aan alle werknemers jaarlijks een vakantie met behoud van loon van ten minste vier weken wordt toegekend, overeenkomstig de in de nationale wetten en/of gebruiken geldende voorwaarden voor het recht op en de toekenning van een dergelijke vakantie.</p> <p>2. De minimumperiode van de jaarlijkse vakantie met behoud van loon kan niet door een financiële vergoeding worden vervangen, behalve in geval van beëindiging van het dienstverband.</p>	Ongewijzigd

<p>AFDELING III NACHTARBEID - PLOEGENARBEID - WERKROOSTER</p>	
<p>Artikel 8</p>	
<p>Duur van de nachtarbeid</p>	
<p>De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen opdat:</p> <p>1. de normale arbeidstijd voor nachtarbeiders gemiddeld niet langer is dan acht uren per tijdvak van vierentwintig uur;</p> <p>2. nachtarbeiders wier werk bijzondere risico's dan wel grote lichamelijke of geestelijke spanningen meebrengt, niet langer werken dan acht uren in een periode van vierentwintig uur waarin zij nachtarbeid verrichten.</p> <p>Voor de toepassing van dit punt wordt arbeid die bijzondere risico's dan wel grote lichamelijke of geestelijke spanningen meebrengt, gedefinieerd in de nationale wetten en/of gebruiken of in collectieve overeenkomsten of bedrijfsakkoorden tussen de sociale partners, met inachtneming van de specifieke effecten en risico's van nachtarbeid.</p>	<p>Ongewijzigd</p>
<p>Artikel 9</p>	
<p>Medische keuring en overgang van nachtarbeiders naar dagwerk;</p>	
<p>1. De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen opdat:</p> <p>(a) nachtarbeiders alvorens zij bij nachtarbeid worden ingezet en daarna op gezette tijden, recht hebben op een gratis medische keuring;</p> <p>(b) nachtarbeiders met gezondheidsproblemen waarvan vaststaat dat deze verband houden met de nachtarbeid, waar mogelijk passend dagwerk krijgen.</p>	<p>Ongewijzigd</p>

2. Bij de in lid 1, onder a), bedoelde gratis medische keuring moet het medisch geheim worden gerespecteerd.	Ongewijzigd
3. De in lid 1, onder a), bedoelde gratis medische keuring kan deel uitmaken van de nationale gezondheidszorg.	
Artikel 10	
Garanties voor nachtarbeid	
De Lid-Staten kunnen de arbeid van bepaalde categorieën nachtarbeiders die bij hun werk in nachttijd een veiligheids- of gezondheidsrisico lopen, op bepaalde, in de nationale wetten en/of gebruiken vastgestelde voorwaarden, afhankelijk stellen van bepaalde garanties.	Ongewijzigd
Artikel 11	
Kennisgeving wanneer regelmatig gebruik wordt gemaakt van nachtarbeiders De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen opdat werkgevers die regelmatig gebruik maken van nachtarbeiders, de bevoegde autoriteiten daarvan op hun verzoek in kennis stellen.	Ongewijzigd
Artikel 12	
Bescherming op het gebied van veiligheid en gezondheid	
De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen opdat:	

<p>1. nachtarbeiders en werknemers in ploegdienst ten aanzien van hun veiligheid en gezondheid een mate van bescherming genieten die op de aard van hun werk is afgestemd;</p> <p>2. de passende beschermings- en preventiediensten of -voorzieningen voor de veiligheid en de gezondheid van nachtarbeiders en werknemers in ploegdienst gelijkwaardig zijn aan die welke voor andere werknemers gelden, en steeds ter beschikking staan.</p>	Ongewijzigd
Artikel 13	
Werkrooster	
<p>De Lid-Staten treffen de nodige maatregelen opdat werkgevers die voornemens zijn de werkzaamheden volgens een bepaald rooster in te delen, vooral wat de pauzes tijdens de arbeidstijd betreft, rekening houden met het algemene beginsel van de aanpassing van de arbeid aan de mens, met name ten einde monotone en tempogebonden arbeid, afhankelijk van het soort werk en de veiligheids- en gezondheidseisen, te verlichten.</p>	Ongewijzigd
<p>AFDELING IV DIVERSE BEPALINGEN</p>	
Artikel 14	
Meer specifieke Gemeenschapsvoorschriften	
<p>De bepalingen van deze richtlijn gelden niet wanneer andere communautaire besluiten meer specifieke voorschriften voor bepaalde beroepen of beroepswerkzaamheden bevatten.</p>	Ongewijzigd

Artikel 15	
Gunstiger bepalingen	
Deze richtlijn staat er niet aan in de weg dat de Lid-Staten wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen toepassen of invoeren die gunstiger zijn voor de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers, dan wel de toepassing bevorderen of mogelijk maken van collectieve overeenkomsten of bedrijfsakkoorden tussen de sociale partners die gunstiger zijn voor de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers.	Ongewijzigd
Artikel 16	
Referentieperioden	
De Lid-Staten mogen een referentieperiode vaststellen die:	
<p>1. voor de toepassing van artikel 5 (wekelijkse rusttijd), niet langer is dan veertien dagen;</p> <p>2. voor de toepassing van artikel 6 (maximale wekelijkse arbeidstijd), niet langer is dan vier maanden.</p> <p>De perioden van overeenkomstig artikel 7 toegekende jaarlijkse vakantie en de perioden van ziekteverlof worden niet meegerekend of zijn neutraal voor de berekening van het gemiddelde;</p> <p>3. voor de toepassing van artikel 8 (duur van de nachtarbeid), is vastgesteld na raadpleging van de sociale partners of in collectieve overeenkomsten of bedrijfsakkoorden op nationaal of regionaal niveau tussen de sociale partners.</p> <p>Indien de bij artikel 5 vereiste wekelijkse minimumrusttijd van vierentwintig uren in de referentieperiode valt, wordt daarmee geen rekening gehouden voor de berekening van het gemiddelde.</p>	Ongewijzigd

Artikel 17	
Afwijkingen	
<p>1. Met inachtneming van de algemene beginselen inzake de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers, kunnen de Lid-Staten afwijken van de artikelen 3, 4, 5, 6, 8 en 16, wanneer de duur van de arbeidstijd wegens de bijzondere kenmerken van de verrichte werkzaamheid niet wordt gemeten en/of vooraf bepaald, of door de werknemers zelf kan worden bepaald, en met name wanneer het gaat om:</p> <p>(a) leidinggevend personeel of andere personen met een autonome beslissingsbevoegdheid;</p> <p>(b) arbeidskrachten in gezins- of familieverband; of</p> <p>(c) werknemers die in kerken en religieuze gemeenschappen de eredienst verzorgen.</p>	Ongewijzigd
<p>2. Mits de betrokken werknemers gelijkwaardige compenserende rusttijden worden geboden of, in de uitzonderlijke gevallen waarin dit op objectieve gronden niet mogelijk is, een passende bescherming, kan bij wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling, bij collectieve overeenkomst of bedrijfsakkoord tussen de sociale partners worden afgeweken:</p>	Ongewijzigd
2.1. van de artikelen 3, 4, 5, 8 en 16:	2.1. van de artikelen 3, 4, 5, 8 en 16:
(a) voor werkzaamheden waarbij de werkplek en de woonplaats van de werknemer ver van elkaar verwijderd zijn of waarbij de verschillende arbeidsplaatsen van de werknemer ver van elkaar verwijderd zijn;	(a) voor werkzaamheden waarbij de werkplek en de woonplaats van de werknemer ver van elkaar verwijderd zijn of waarbij de verschillende arbeidsplaatsen van de werknemer ver van elkaar verwijderd zijn; <u>met name spoorwegpersoneel aan boord van treinen</u>

(b) voor bewakings-, surveillance- en wachtdiensten die verband houden met de noodzakelijke bescherming van goederen en personen, met name wanneer het gaat om bewakers, conciërges of bewakingsfirma's;	Ongewijzigd
(c) voor werkzaamheden waarbij de continuïteit van de dienst of de productie moet worden gewaarborgd, met name in geval van:	Ongewijzigd
(i) opvang, behandeling en/of verzorging in ziekenhuizen of soortgelijke instellingen, tehuizen en gevangenissen;	i) opvang, behandeling en/of verzorging in ziekenhuizen of soortgelijke instellingen, <u>waaronder de activiteiten van artsen in opleiding</u> , tehuizen en gevangenissen;
(ii) haven- en luchthavenpersoneel;	(ii) <u>werknemers die direct bij de verlening van vervoerdiensten zijn betrokken en ander haven- of luchthavenpersoneel</u>
(iii) pers, radio, televisie, filmproductie, post en telecommunicatie, diensten van ambulances, brandweer en civiele bescherming;	
(iv) gas-, water- en elektriciteitsproductie en -voorziening, huisvuilophaaldiensten of verbrandingsinstallaties;	(iv) gas-, <u>olie</u> , water- en elektriciteitsproductie en -voorziening, huisvuilophaaldiensten of verbrandingsinstallaties;
(v) bedrijven waar het arbeidsproces om technische redenen niet kan worden onderbroken;	Ongewijzigd
(vi) onderzoek- en ontwikkelingswerkzaamheden;	
(vii) landbouw;	
(d) in geval van te verwachten toename van het werk, inzonderheid:	
(i) in de landbouw;	
(ii) in het toerisme;	
(iii) bij de posten;	
2.2. van de artikelen 3, 4, 5, 8 en 16:	

<p>(a) in de in artikel 5, lid 4, van Richtlijn 89/391/EEG bedoelde omstandigheden; (b) in geval van ongeval of dreigend ongeval;</p>	
<p>2.3. van de artikelen 3 en 5:</p>	
<p>(a) voor ploegenarbeid, telkens wanneer de werknemer van ploeg verandert en tussen het eind van de ene dienst en het begin van de volgende geen dagelijkse en/of wekelijkse rusttijd kan genieten; (b) bij werkzaamheden waarbij de arbeidstijd over de dag is opgesplitst, inzonderheid het werk van schoonmaakpersoneel.</p>	<p>Ongewijzigd</p>
<p>Geen bepaling</p>	<p>2.4. <u>"van artikel 6, voor een overgangperiode van zeven jaar, gerekend vanaf de datum van goedkeuring van deze richtlijn, in het geval van artsen in opleiding, wanneer een overeenkomst tussen de werkgever en de vertegenwoordigers van de werknemers bestaat. In geen geval mag het aantal wekelijks gewerkte uren meer bedragen dan gemiddeld 54 over een referentieperiode van vier maanden."</u></p>
<p>3. Van de artikelen 3, 4, 5, 8 en 16 mag worden afgeweken bij collectieve overeenkomst of bedrijfsakkoord tussen de sociale partners op nationaal of regionaal niveau of, conform de door deze sociale partners vastgelegde regels, bij collectieve overeenkomst of bedrijfsakkoord tussen de sociale partners op een lager niveau.</p>	<p>Ongewijzigd</p>

<p>Lid-Staten waar er geen wettelijke regeling bestaat voor het sluiten van collectieve overeenkomsten of bedrijfsakkoorden tussen de sociale partners op nationaal of regionaal niveau op de door deze richtlijn bestreken gebieden, of Lid-Staten waar daartoe een specifiek wetgevend kader bestaat, binnen de grenzen van genoemd kader, kunnen overeenkomstig de nationale wetten en/of gebruiken toestaan dat er van de artikelen 3, 4, 5, 8 en 16 wordt afgeweken bij collectieve overeenkomst of bedrijfsakkoord tussen de sociale partners op een passend collectief niveau.</p>	<p>Ongewijzigd</p>
<p>De afwijkingen bedoeld in de eerste en de tweede alinea zijn slechts toegestaan mits de betrokken werknemers gelijkwaardige compenserende rusttijden worden geboden of, in uitzonderlijke gevallen waarin dat op objectieve gronden niet mogelijk is, de betrokken werknemers een passende bescherming wordt geboden.</p>	
<p>De Lid-Staten kunnen regels opstellen:</p>	
<p>- voor de toepassing van dit lid door de sociale partners, en</p>	
<p>- voor de uitbreiding van de bepalingen van de overeenkomstig dit lid gesloten collectieve overeenkomsten of bedrijfsakkoorden tot andere werknemers, overeenkomstig de nationale wetten en/of gebruiken.</p>	
<p>4. De in lid 2, punt 2.1 en punt 2.2, en in lid 3, bedoelde mogelijkheid om af te wijken van artikel 16, punt 2, mag niet tot gevolg hebben dat er een referentieperiode wordt vastgesteld die langer is dan zes maanden.</p>	

<p>De Lid-Staten kunnen evenwel, met inachtneming van de algemene beginselen inzake de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers, toestaan dat om objectieve, technische of arbeidsorganisatorische redenen in collectieve overeenkomsten of bedrijfsakkoorden tussen de sociale partners langere referentieperioden worden vastgesteld, die echter in geen geval langer mogen zijn dan twaalf maanden.</p>	<p>Ongewijzigd</p>
<p>Vóór het verstrijken van een periode van zeven jaar, te rekenen vanaf de in artikel 18, lid 1, onder a), genoemde datum, bespreekt de Raad aan de hand van een voorstel van de Commissie, dat vergezeld gaat van een evaluatieverslag, de bepalingen van dit lid opnieuw en beslist hij welk gevolg daaraan moet worden gegeven.</p>	<p>Ongewijzigd</p>
<p>Geen bepaling</p>	<p><u>Artikel 17A</u></p>
	<p><u>Mobiele werknemers en offshorewerkzaamheden</u> <u>1. De bepalingen van de artikelen 3, 4, 5 en 8 zijn niet van toepassing op mobiele werknemers.</u> <u>2. De lidstaten nemen echter de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat dergelijke mobiele werknemers recht op passende rusttijd hebben.</u> <u>3. Met inachtneming van de algemene beginselen inzake de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers kunnen de lidstaten, om objectieve of technische redenen of om redenen in verband met de werkorganisatie, de in artikel 16, punt 2, bedoelde referentieperiode tot 12 maanden verlengen voor mobiele werknemers en werknemers die hoofdzakelijk offshorewerkzaamheden verrichten.</u> <u>4. Artikel 7 is niet van toepassing op deelvissers.</u></p>

Artikel 18

Slotbepalingen

1. (a) De Lid-Staten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 23 november 1996 aan deze richtlijn te voldoen of vergewissen zich er uiterlijk op die datum van dat de sociale partners via overeenkomsten de nodige maatregelen nemen; de Lid-Staten nemen in dit laatste geval alle noodzakelijke maatregelen om te allen tijde de door deze richtlijn geëiste resultaten te kunnen waarborgen.

(b) (i) Een Lid-Staat kan evenwel, met inachtneming van de algemene beginselen inzake de bescherming van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers, besluiten artikel 6 niet toe te passen, mits hij door de nodige maatregelen te treffen het volgende waarborgt:

- geen enkele werkgever verlangt dat een werknemer meer dan achtenveertig uur werkt tijdens een periode van zeven dagen, berekend als gemiddelde van de in artikel 16, punt 2, bedoelde referentieperiode, tenzij de werknemer met het verrichten van dergelijke arbeid heeft ingestemd,

- geen enkele werknemer mag nadeel ondervinden van het feit dat hij niet bereid is dergelijke arbeid te verrichten,

- de werkgever houdt registers bij van alle werknemers die dergelijke arbeid verrichten,

- de registers worden ter beschikking gesteld van de bevoegde autoriteiten die, in verband met de veiligheid en/of de gezondheid van de werknemers, de mogelijkheid om de maximale wekelijkse arbeidstijd te overschrijden, kunnen verbieden of beperken,

- de werkgever verstrekt de bevoegde autoriteiten, op hun verzoek, inlichtingen over de gevallen waarin werknemers ermee hebben ingestemd om langer dan achtenveertig uur te werken tijdens een periode van zeven dagen, berekend als gemiddelde van de in artikel 16, punt 2, bedoelde referentieperiode.

Ongewijzigd

<p>Vóór het verstrijken van een periode van zeven jaar, te rekenen vanaf de onder a) genoemde datum, bespreekt de Raad aan de hand van een voorstel van de Commissie, dat vergezeld gaat van een evaluatieverslag, de bepalingen van het onderhavige punt i) opnieuw en beslist hij welk gevolg daaraan moet worden gegeven.</p> <p>(ii) Evenzo kunnen de Lid-Staten, wat de toepassing van artikel 7 betreft, een overgangperiode aanhouden van ten hoogste drie jaar, te rekenen vanaf de onder a) genoemde datum, mits gedurende deze overgangperiode:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aan alle werknemers jaarlijks een vakantie met behoud van loon van drie weken wordt toegekend, overeenkomstig de in de nationale wetten en/of gebruiken geldende voorwaarden voor het recht op en de toekenning van een dergelijke vakantie, en - de periode van drie weken jaarlijkse vakantie met behoud van loon niet door een financiële vergoeding kan worden vervangen, behalve in geval van beëindiging van het dienstverband. <p>(c) De Lid-Staten stellen de Commissie onverwijld daarvan in kennis.</p> <p>2. Wanneer de Lid-Staten de in lid 1 bedoelde bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de Lid-Staten.</p> <p>3. Onverminderd het recht van de Lid-Staten om, in het licht van de ontwikkeling van de situatie, andersluidende wettelijke, bestuursrechtelijke en contractuele bepalingen aan te nemen op het gebied van de arbeidstijd en mits de hand wordt gehouden aan de minimumeisen van deze richtlijn, vormt de tenuitvoerlegging van deze richtlijn geen rechtvaardiging voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de werknemers.</p>	<p>Ongewijzigd</p>
---	--------------------

<p>4. De Lid-Staten delen de Commissie de tekst mede van de bepalingen van intern recht die op het onder deze richtlijn vallende gebied reeds zijn vastgesteld of die zij op dat gebied vaststellen.</p> <p>5. De Lid-Staten brengen de Commissie om de vijf jaar verslag uit over de praktische tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze richtlijn, onder vermelding van de standpunten van de sociale partners.</p> <p>De Commissie stelt het Europees Parlement, de Raad, het Economisch en Sociaal Comité en het Raadgevend Comité voor de veiligheid, de hygiëne en de gezondheidsbescherming op de arbeidsplaats hiervan in kennis.</p> <p>6. Met inachtneming van de leden 1 tot en met 5, legt de Commissie om de vijf jaar aan het Europees Parlement, de Raad en het Economisch en Sociaal Comité een verslag voor over de uitvoering van deze richtlijn.</p>	Ongewijzigd
Artikel 19	
Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.	Ongewijzigd
<p>Gedaan te Brussel, 23 november 1993.</p> <p>Voor de Raad</p> <p>De Voorzitter</p> <p>M. SMET</p>	
<p>(1) PB nr. C 254 van 9. 10. 1990, blz. 4.</p> <p>(2) PB nr. C 72 van 18. 3. 1991, blz. 95 en besluit van 27 oktober 1993 (nog niet verschenen in het Publikatieblad).</p> <p>(3) PB nr. C 60 van 8. 3. 1991, blz. 26.</p> <p>(4) PB nr. L 183 van 29. 6. 1989, blz. 1.</p>	

**VOORSTEL INZAKE
DE ORGANISATIE VAN DE ARBEIDSTIJD
VAN RIJDEND PERSONEEL IN HET WEGVERVOER
EN EIGEN RIJDERS**

TOELICHTING

A. INLEIDING

1. Op 23 november 1993 heeft de Raad zijn goedkeuring gehecht aan Richtlijn 93/104/EG¹ betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd; de juridische grondslag was artikel 118A van het EG-Verdrag. Met de richtlijn wordt beoogd werknemers te beschermen tegen schadelijke effecten op hun gezondheid en veiligheid die worden veroorzaakt door te lange werktijden, onvoldoende pauzes of een ontregelend werkrooster. Het voorstel van de Commissie voor de richtlijn omvatte oorspronkelijk alle economische sectoren en activiteiten. De Raad besloot echter bepaalde sectoren en activiteiten, waaronder het vervoer, buiten de werkingssfeer van de richtlijn te houden, met dien verstande dat voor deze sectoren en activiteiten afzonderlijke maatregelen konden worden genomen.
2. Op 15 juli 1997 heeft de Commissie een Witboek² over de aldus uitgesloten sectoren en activiteiten aangenomen; daarin werd de noodzaak benadrukt te zorgen voor een passende bescherming op het gebied van veiligheid en gezondheid voor werknemers in de betrokken sectoren en activiteiten, en werd tevens voorzien in vier mogelijke benaderingen voor de aanpak van deze kwestie. De Commissie geeft de voorkeur aan een gedifferentieerde aanpak, die erin zou bestaan ander personeel dan rijdend personeel in de algemene richtlijn op te nemen en voor rijdend personeel op de specifieke sectoren toegesneden wetgeving vast te stellen.
3. Vervolgens zijn, wat het wegvervoer betreft, de sociale partners in het kader van een paritair comité op communautair niveau in oktober 1997 begonnen aan verkennende besprekingen om na te gaan hoe de bepalingen van de Richtlijn 93/104/EG het beste kunnen worden aangepast om rekening te houden met de bijzondere omstandigheden in hun sector. In de daaropvolgende maanden is enige vooruitgang geboekt en hebben de verkennende besprekingen geleidelijk het karakter van onderhandelingen gekregen. Tussen de vertegenwoordigers van beide partijen kon op een voldoende aantal punten overeenstemming worden bereikt om een ontwerp-overeenkomst op te stellen. Uiteindelijk kon geen overeenstemming tussen de partijen worden bereikt vóór 30 september 1998. De Commissie heeft de sociale partners laten weten dat zij, aangezien er op die datum geen akkoord was, zelf voorstellen zou voorleggen.
4. De Commissie komt nu zelf met voorstellen voor specifieke bepalingen inzake de arbeidstijd voor het wegvervoer. Dit maatregelenpakket omvat in de eerste plaats een zodanige uitbreiding van de algemene arbeidstijdrichtlijn, namelijk 93/104/EG, dat ook ander dan rijdend personeel in het wegvervoer daaronder valt; daarnaast worden voor alle werknemers bepalingen toegevoegd inzake de jaarlijkse vakantie, medische controles voor nachtarbeiders, passende rusttijden en de maximale jaarlijkse arbeidstijd. Een tweede onderdeel van het pakket is een voorstel voor een richtlijn die

¹ PB L 307 van 13.12.1993, blz. 18.

² COM(97) 334.

van toepassing zal zijn op alle rijdend personeel in het wegvervoer, waaronder ook voor eigen rekening werkende personen, en eigen rijders.

5. Het onderhavige voorstel is het tweede deel van dit pakket. Het beoogt niet alleen de gezondheid en de veiligheid van de werknemers te beschermen, maar ook concurrentievervalsing te voorkomen en de verkeersveiligheid te verbeteren. De algemene opzet van het voorstel, die zowel voor alle rijdend personeel als de eigen rijders geldt, is afgestemd op het zeer concurrentiegerichte karakter van deze sector en beoogt het uiteenvallen van wegvervoerbedrijven in kleinere individuele eenheden tegen te gaan. In deze benadering komt ook het feit tot uitdrukking dat de huidige Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad³ tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer op vervoersactiviteiten in het algemeen zal gaan worden toegepast.
6. In het Witboek van de Commissie staat dat voor eigen rekening werkend rijdend personeel onder de bepalingen van Richtlijn 93/104/EG valt. In haar aan de sociale partners gerichte overlegdocument van 31 maart 1998 heeft de Commissie duidelijk gemaakt dat zij voor eigen rekening opererende rijdend personeel niet van de toepassing van Richtlijn 93/104/EG zou uitsluiten tenzij een gelijkwaardige bescherming wordt geboden door de desbetreffende sectorale wetgeving. Dit voorstel is op een aantal punten een afspiegeling van de bepalingen van de richtlijn en is wat de maximale wekelijkse arbeidstijd betreft gunstiger dan de bepalingen van de algemene richtlijn; daarom is deze categorie rijdend personeel in het voorstel opgenomen.
7. In het Witboek had de Commissie oorspronkelijk het voornemen te kennen gegeven een aantal in Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad vervatte elementen met betrekking tot de arbeidstijd over te nemen. Sinds de publicatie van dit discussiestuk heeft zij echter met een aantal factoren rekening moeten houden: ten eerste de bij de verkennende bespreking binnen de Raad van oktober 1997 naar voren gebrachte bezwaren van de lidstaten, alsook het gebrek aan animo bij de federatie van de werkgevers in het wegvervoer; ten tweede, het feit dat het wenselijk is een bredere scala van activiteiten te reguleren dan alleen die welke rechtstreeks betrekking hebben op het voertuig, zoals laden en lossen; ten derde, de verschillen in arbeidstijdregelingen tussen de lidstaten, die tot uiting komen in de bepalingen van Richtlijn 93/104/EG, en de noodzaak het subsidiariteitsbeginsel in acht te nemen; tenslotte, de noodzaak ervoor te zorgen dat het debat over de arbeidstijd niet wordt verstoord door discussies over de herziening van de huidige bepalingen van de verordening. Om al deze redenen lijkt een richtlijn het meest passende instrument.
8. Dit voorstel is bedoeld als een aanvulling op Verordening (EEG) nr. 3820/85. De bepalingen inzake pauzes en rusttijden alsook andere specifieke onderdelen van die verordening blijven bijgevolg gelden voor de betrokken eigen rijders en rijdende personeelsleden. Alle eigen rijders en rijdend personeel waarop de verordening niet van toepassing is zullen, wat pauzes en rusttijden betreft, onder de bepalingen van dit voorstel vallen.

³ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1.

9. In dit voorstel heeft de Commissie de elementen van de door de sociale partners opgestelde tekst opgenomen waarover consensus bestond. Wat betreft de punten waarover verschil van inzicht was, met name het aspect afwijkingen, stelt de Commissie compromissen voor. Het betreft de volgende punten:
- Artikel 3: een specifieke bepaling van Verordening (EEG) nr. 3820/85, waarbij voor ongeregeld internationaal passagiersvervoer een maximale wekelijkse rijtijd van 65 uur wordt toegestaan, wordt gehandhaafd. Hiermee wordt recht gedaan aan de flexibiliteit van de verordening, maar tevens wordt een beperking ingebouwd door het voorschrift dat de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 48 uur over een periode van vier maanden in acht moet worden genomen en door de verplichting aantekening te houden van de gevallen waarin zolang wordt gewerkt;
 - Artikel 7: Afwijkingen: deze gelden voor de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd, pauzes en nachtarbeid, en worden toegestaan op voorwaarde dat gelijkwaardige compenserende rusttijden worden geboden. De referentieperiode voor de gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd mag slechts worden verlengd tot zes maanden, i. p. v. de twaalf maanden waarin de algemene arbeidstijdrichtlijn voorziet. Zo kan binnen een stringenter referentieperiode de door de afwijkingen geboden extra flexibiliteit worden benut, waardoor een evenwichtige situatie wordt bereikt. Ook wordt een afwijking opgenomen op grond waarvan de referentieperiode verder kan worden verlengd tot 9 resp. 12 maanden mits de gemiddelde werkweek ingekort wordt tot 39 resp. 35 uur. Deze bepaling houdt verband met de met het voorstel beoogde doelstelling een kortere werkweek te bevorderen.
 - Artikelen 10 en 11: opneming van een stelsel van sancties en van de verplichting om de twee jaar verslag uit te brengen over de tenuitvoerlegging van de voorgestelde richtlijn en over de ontwikkelingen op het betrokken gebied.
 - Opneming van eigen rijders in de werkingssfeer van de richtlijn.

B. MOTIVERING VAN EEN ACTIE OP COMMUNAUTAIR NIVEAU

I. Subsidiariteit

- a) Wat is het doel van de voorgestelde maatregel in verband met de verplichtingen van de Gemeenschap?

Dit voorstel is onderdeel van een pakket gecoördineerde maatregelen waarmee wordt beoogd de werkingssfeer van de bepalingen van Richtlijn 93/104/EG van de Raad specifiek voor de sector wegvervoer uit te breiden tot alle activiteiten in die sector, rekening houdend, krachtens artikel 118A van het Verdrag, met de noodzaak de veiligheid en de gezondheid van de werknemers te bevorderen en, krachtens artikel 75 van het Verdrag met de noodzaak de arbeidsomstandigheden en de verkeersveiligheid te verbeteren en marktdistorsie te voorkomen.

- b) Valt de voorgestelde maatregel onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap of onder een met de lidstaten gedeelde bevoegdheid?

Volgens artikel 118A moeten de lidstaten zich beijveren om de verbetering van met name het arbeidsmilieu te bevorderen en moet de Raad met het oog op de verwezenlijking van deze doelstelling richtlijnen vaststellen die minimumvoorschriften op dit gebied bevatten. Artikel 75 bepaalt eveneens dat de Raad gemeenschappelijke regels vaststelt met het oog op de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijke vervoerbeleid.

- c) Wat is de meest doeltreffende aanpak, gelet op de mogelijkheden van de Gemeenschap en die van de lidstaten?

De arbeidstijdregelingen variëren per lidstaat qua aard en reikwijdte. Alleen op communautair niveau kan een samenhangende regelgeving tot stand worden gebracht die beantwoordt aan de minimumeisen van Richtlijn 93/104/EG van de Raad, en tevens recht doet aan de specifieke omstandigheden in het wegvervoer. Dit voorstel geeft tevens weer op welke punten tussen de sociale partners op Europees niveau overeenstemming is bereikt en beoogt ervoor te zorgen dat de desbetreffende bepalingen op communautaire schaal worden toegepast. Het is bijgevolg efficiënter dergelijke maatregelen als onderdeel van een communautair pakket in te voeren dan te proberen per lidstaat een afzonderlijke oplossing te ontwikkelen, daar dit per definitie tot een versnipperde aanpak zou leiden.

- d) Over welke middelen beschikt de Gemeenschap om op te treden?

Om het gewenste resultaat te bereiken is regelgeving op communautair niveau vereist. Met het oog op de continuïteit moet na Richtlijn 93/104/EG van de Raad nogmaals voor een richtlijn worden gekozen.

- e) Is een uniforme regeling nodig of kan worden volstaan met een richtlijn?

Gezien de huidige uiteenlopende regelingen in de lidstaten is een richtlijn hier op haar plaats.

C. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET VOORSTEL VOOR EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD

Artikel 1

In artikel 1 worden het doel en toepassingsgebied van de richtlijn vastgesteld. Voor rijdend personeel en eigen rijders worden minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid met betrekking tot bepaalde aspecten van de arbeidstijd geïntroduceerd.

Bepaald wordt ook dat aangezien de richtlijn meer specifieke voorschriften met betrekking tot deze personen bevat dan die van Richtlijn 93/104/EG, de bepalingen van de nieuwe richtlijn voorrang hebben. Zo wordt ervoor gezorgd dat ook rijdend personeel in het wegvervoer die voor eigen rekening werkzaam zijn bij vervoersbedrijven onder deze bepalingen vallen. Ook wordt de status van de richtlijn in relatie tot de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 gepreciseerd.

Artikel 2

1. Artikel 2 bevat de definities van arbeidstijd in de zin van de richtlijn. Wat de inhoud van de term arbeidstijd betreft, wordt onderscheid gemaakt tussen eigen rijders en rijdend personeel. Het als arbeidstijd meerekenen van administratieve werkzaamheden en wachtdienst wordt voor de eerste categorie niet als opportuun beschouwd, aangezien in de eerste plaats de eigenaar van het bedrijf met aanzienlijk meer en uiteenlopendere administratieve besommingen te maken heeft dan een werknemer, en vervolgens omdat normaal alleen werknemers geacht kunnen worden wachtdienst te doen. De definitie van arbeidstijd voor rijdend personeel is de weergave van datgene waarover door de sociale partners overeenstemming is bereikt.
2. De definities van wachtdienst en wachttijd zijn vrij uitvoerig, aangezien daarin een onderscheid wordt gemaakt van tussen twee soorten activiteiten. Wachtdienst omvat bepaalde taken, zoals toezicht op het voertuig, wanneer er niet wordt gereden. Wachttijden vallen buiten de arbeidstijd, aangezien het hier alleen periodes betreft waarin de betrokkene beschikbaar is, maar niet echt aan het werk is. Wanneer een buschauffeur bijvoorbeeld passagiers naar zee brengt en hij tot de terugreis zijn voertuig moet bewaken, dan geldt dit als wachtdienst. Indien hij zijn voertuig onbeheerd mag achterlaten, maar beschikbaar moet blijven, dan geldt dit als wachttijd.
3. Weliswaar hebben de lidstaten uiteenlopende visies op het begrip arbeidstijd en maken zij ook op verschillende wijze onderscheid, maar de in dit geval door de Commissie gekozen benadering is gebaseerd op het werk dat de sociale partners reeds op Europees niveau hebben verricht. Tevens heeft dit onderscheid ervoor gezorgd dat ook op een ander punt het bereiken van een consensus tussen de sociale partners werd vergemakkelijkt, namelijk wat betreft de vaststelling van de maximale wekelijkse arbeidstijd op 60 uur, een element dat eveneens in dit voorstel is opgenomen.
4. Het begrip rijdend personeel omvat alle stagiairs en werknemers in opleiding, en grijpt terug op de definitie die is gehanteerd in artikel 3, onder a), van Richtlijn 89/391/EEG van de Raad⁴ betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk en in artikel 1 van Verordening (EEG) nr. 1408/71 van de Raad⁵ betreffende de sociale zekerheid van migrerende werknemers.

⁴ PB L 183 van 29.6.1989, blz. 1.

⁵ PB L 149 van 5.7.1971, blz. 2.

5. De definities van rusttijd en week stemmen overeen met die in Verordening (EEG) nr. 3280/85 van de Raad.
6. De definities van nachtarbeid en nachtarbeiders komen grotendeels overeen met de definities in Richtlijn 93/104/EG van de Raad.

Artikel 3

1. De gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 48 uur en de referentieperiode van vier maande stemmen overeen met het bepaalde in de artikelen 6 en 16 van Richtlijn 93/104/EG van de Raad.
2. Het absolute maximum van 60 werkuren per week is het aantal waarover de sociale partners bij hun besprekingen overeenstemming hebben bereikt. Bovendien is het ook gebaseerd op de resultaten van een gezamenlijk door de sociale partners ondernomen studie waaruit blijkt dat rijdend personeel in het wegvervoer in de meeste lidstaten 60 uur of minder werkt inclusief overwerk.
3. Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad voorziet in een aantal uitzonderingen die afwijken van de in deze richtlijn vastgestelde normen. Met deze uitzonderingen is in deze richtlijn rekening gehouden met het oog op de nodige samenhang tussen beide wetgevingsinstrumenten. In artikel 6, lid 1, is enige flexibiliteit ingebouwd voor ongeregelde internationale passagiersdiensten, in die zin dat maximaal 65 uur per week mag worden gereden. Dit wordt toegestaan in het kader van de gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd en van deze gevallen moet aantekening worden gehouden overeenkomstig artikel 8 van deze richtlijn.
4. Ter wille van een correcte registratie en om te voorkomen dat een werkgever ten onrechte aansprakelijk wordt gesteld wanneer één van zijn werknemers ook nog voor een ander bedrijf werkt, wordt de werknemers de verplichting opgelegd bij hun werkgevers het aantal voor het andere bedrijf gewerkte uren te melden.

Artikel 4

1. Om de naleving van de richtlijn te vergemakkelijken en de nodige samenhang met de thans geldende communautaire wetgeving te waarborgen blijven voor rijdend personeel en eigen rijders die thans vallen onder de toepassing van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, de bepalingen van die richtlijn die betrekking hebben op pauzes van toepassing.
2. Voor alle rijdend personeel en eigen rijders wordt echter een bijkomende beperking opgelegd overeenkomstig de bepalingen van de algemene arbeidstijdrichtlijn, namelijk een verplichte pauze na maximaal zes uur werk. Deze bepaling is in overeenstemming met het door de sociale partners overeengekomen regelgevingskader en is zo geformuleerd dat zij verenigbaar is met de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad.

Artikel 5

1. De bepalingen inzake rusttijden van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad blijven van toepassing, maar die van Richtlijn 93/104/EG van de Raad worden uitgebreid tot ander rijdend personeel dat niet onder de toepassing van de verordening valt.
2. De aanvullende bepaling inzake een verlaging van de dagelijkse rusttijd met één uur voor ander rijdend personeel werd door de sociale partners geaccepteerd in verband met de specifieke omstandigheden in de vervoersector.

Artikel 6

1. De bepalingen inzake nachtarbeiders zijn een weergave van de door de sociale partners bereikte consensus. Het betreft hier een compromis, aangezien het absolute maximum van 8 uur per periode van 24 uur waarin de richtlijn voorziet is vervangen door een iets ruimere definitie van het begrip nachtarbeider en een strikt gedefinieerde gemeenschappelijke referentieperiode.
2. In de ontwerp-tekst van de sociale partners waren ook compensatie- en antidiscriminatiemaatregelen opgenomen - dit was namelijk geen strijdpunt - en deze zijn gehandhaafd in deze tekst. Voorwaarde voor compensatie is dat deze de verkeersveiligheid niet in gevaar mag brengen en in overeenstemming is met het bepaalde in artikel 10 van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad.

Artikel 7

1. Dit artikel stemt wat de vorm van de afwijkingen betreft grotendeels overeen met de algemene arbeidstijdrichtlijn; daarin is namelijk bepaald dat de lidstaten van de bepalingen van de richtlijn kunnen afwijken via nationale wetgeving of bij collectieve overeenkomst of bedrijfsakkoord tussen de sociale partners, mits de betrokken werknemers gelijkwaardige compenserende rusttijden worden geboden. De mogelijkheid om per bedrijf afspraken te maken wordt niet geboden aangezien deze richtlijn voor de hele sector geldt, minimumnormen voor alle wegvervoeractiviteiten vaststelt en bijgevolg niet de mogelijkheid mag openlaten dat de fundamentele sociale bescherming binnen de sector op grote schaal wordt uitgehold.
2. De lidstaten mogen voor de referentieperiode voor de gemiddelde maximale arbeidstijd in plaats van vier maanden voor een periode van zes maanden kiezen; wat pauzes betreft worden echter geen afwijkingen toegestaan. Beide maatregelen zijn stringenter dan de desbetreffende bepalingen van de algemene arbeidstijdrichtlijn en geven aan dat prioriteit moet worden gegeven aan de verkeersveiligheid. Er wordt in een bijkomende afwijking voorzien als tegemoetkoming aan het voorstel van verschillende lidstaten om de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd te verlagen. In deze afwijking komt de met dit voorstel beoogde doelstelling de invoering van een kortere werkweek te bevorderen tot uitdrukking

3. Dienstregelingen voor geregeld passagiersvervoer mogen normaal voorzien in kortere pauzes en deze uitzondering is daar een uitvloeisel van, zij het dat het in artikel 4 vermelde tijdschema in zijn totaliteit moet worden aangehouden.

Artikel 8

Om ervoor te zorgen dat het personeel zijn door deze richtlijn gewaarborgde rechten kent en overeenkomstig andere wetgeving inzake veiligheid en gezondheid, moeten deze richtlijn, de nationale wetgeving ter omzetting daarvan en de desbetreffende overeenkomsten door de werkgever op passende wijze ter inzage worden gelegd. De verplichting een register bij te houden van de gevallen waarin de gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd van 48 uur wordt overschreden en dit register gedurende twee jaar te bewaren, komt overeen met het bepaalde in artikel 18, lid 1, onder b), van de algemene arbeidstijdrichtlijn.

Artikel 9

Dit artikel is de tegenhanger van artikel 15 van de algemene richtlijn en bevestigt dat dit voorstel een basis verschaft voor bepalingen inzake veiligheid en gezondheid voor de sector.

Artikel 10

Het betreft hier een standaardbepaling waarin de aard wordt gespecificeerd van de sancties die krachtens deze richtlijn kunnen worden opgelegd.

Artikel 11

1. De slotbepalingen komen eveneens overeen met die van artikel 18 van de algemene richtlijn.
2. Aangezien deze richtlijn op een specifieke sector gericht is en samenhangt met de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, lijkt het passend te voorzien in een uitgebreidere rapportage over de toepassing van beide maatregelen door de lidstaten binnen dezelfde termijn. Daardoor kunnen sociale kwesties binnen de communautaire wegvervoerssector sneller in kaart worden gebracht en kan een breder overzicht worden verkregen.

Artikel 12

Het betreft hier een standaardbepaling.

VOORSTEL VOOR EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD

inzake de organisatie van de arbeidstijd van rijdend personeel in het wegvervoer en eigen
rijders

98/0319 (SYN)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75 en artikel 118A,

Gezien het voorstel van de Commissie¹,

In samenwerking met het Europees Parlement²,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité³,

Overwegende dat in artikel 75 van het Verdrag is bepaald dat de Raad onder andere gemeenschappelijke regels die van toepassing zijn op het wegvervoer, alsook maatregelen ter verbetering van de veiligheid van het vervoer vaststelt; dat dit artikel een passende juridische grondslag vormt, met name voor de vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake de arbeidstijd van eigen rijders in het wegvervoer;

Overwegende dat in artikel 118A van het Verdrag is bepaald dat de Raad door middel van richtlijnen minimumvoorschriften vaststelt om de verbetering van met name het arbeidsmilieu te bevorderen, teneinde de veiligheid en de gezondheid van de werknemers te beschermen;

Overwegende dat bij Verordening (EEG) nr. 3820/85⁴ tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer gemeenschappelijke regels inzake rij- en rusttijden voor chauffeurs zijn vastgesteld; dat deze verordening geen betrekking heeft op andere aspecten van de arbeidstijd in het wegvervoer;

Overwegende dat bij Richtlijn 93/104/EG van de Raad⁵ betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid op het gebied van de organisatie van de arbeidstijd zijn vastgesteld die van toepassing zijn op alle particuliere en openbare sectoren, met uitzondering van onder andere het weg-, lucht-, zee- en spoorwegvervoer en de binnenvaart;

1

2

3

⁴ PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1.

⁵ PB L 307 van 13.12.1993, blz. 18.

Overwegende dat de Raad in de overwegingen van die richtlijn heeft gesteld dat het nodig kan zijn afzonderlijke maatregelen te treffen voor de aanpassing van de arbeidstijd in bepaalde sectoren of voor bepaalde activiteiten die buiten de werkingssfeer van deze richtlijn vallen;

Overwegende dat het bijgevolg, teneinde de verkeersveiligheid te verbeteren, concurrentievervalsing te voorkomen en betere arbeidsomstandigheden in het wegvervoer te bevorderen, noodzakelijk is dat voor alle rijdend personeel en eigen rijders in het wegvervoer een reeks minimumnormen inzake de arbeidstijd geldt;

Overwegende dat de bepalingen van deze richtlijn meer specifiek betrekking hebben op het wegvervoer dan sommige bepalingen van Richtlijn 93/104/EG, zoals gewijzigd, en dat bijgevolg krachtens artikel 14 van laatstgenoemde richtlijn die meer specifieke bepalingen de voorrang hebben;

Overwegende dat om de verkeersveiligheid te verbeteren, concurrentievervalsing te voorkomen en de veiligheid en gezondheid van rijdend personeel en eigen rijders te waarborgen, voor deze beroepsgroepen minimale dagelijkse en wekelijkse rustperiodes en passende rustpauzes moeten worden vastgesteld; dat ook een maximum aantal arbeidsuren per week dient te worden vastgesteld;

Overwegende dat expliciet dient te worden vermeld dat de op rusttijden en pauzes betrekking hebbende bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer van toepassing blijven op bepaalde categorieën rijdend personeel en eigen rijders;

Overwegende dat de bepalingen van deze richtlijn inzake de arbeidstijd een aanvulling vormen op de bepalingen van bovengenoemde verordening inzake rijtijden;

Overwegende dat ondanks intensieve onderhandelingen tussen de sociale partners ten aanzien van rijdend personeel in het wegvervoer een overeenkomstig artikel 4, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie ten uitvoer te leggen overeenkomst niet kon worden bereikt;

Overwegende dat Richtlijn 93/104/EG bij Richtlijn .../.../EG van dd/mm/jj zodanig wordt gewijzigd dat zij ook van toepassing wordt op andere personeelsleden dan rijdend personeel in de sectoren en activiteiten die tot dusver buiten de werkingssfeer van die richtlijn vielen, en dat een basisbescherming wordt geboden aan rijdend personeel in het wegvervoer; dat deze basisvoorzieningen de bestaande voorschriften inzake de jaarlijkse vakantie en een aantal fundamentele bepalingen voor nachtarbeiders, onder andere met betrekking tot medische controle, omvatten;

Overwegende dat uit onderzoek is gebleken dat het menselijk lichaam 's nachts gevoeliger is voor storende omgevingsfactoren en ook voor bepaalde belastende werkroosters, en dat lange periodes nachtarbeid schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid van het personeel en zijn veiligheid en ook de verkeersveiligheid in het algemeen in gevaar kunnen brengen;

Overwegende dat bijgevolg de duur van periodes nachtarbeid, inclusief overwerk, dient te worden beperkt en ervoor dient te worden gezorgd dat de werkgevers werktijdregisters bijhouden voor nachtarbeiders en rijdende personeelsleden die langer werken dan het maximum weekgemiddelde van 48 uur;

Overwegende dat nachtarbeiders een passende compensatie voor hun werk dienen te ontvangen en niet benadeeld mogen worden wat betreft opleidings- en bevorderingskansen;

Overwegende dat Verordening (EEG) nr. 3820/85 onder artikel 6, lid 4 en lid 5, vallende chauffeurs toestaat maximaal 65 uur per week te rijden; dat de wekelijkse arbeidstijd van chauffeurs volgens artikel 3 van deze richtlijn beperkt is tot 60 uur in de week; dat de onder artikel 6, lid 4 en lid 5, van genoemde Verordening (EEG) nr. 3820/85 vallende chauffeurs de mogelijkheid moet worden geboden maximaal 65 uur te blijven rijden, mits de gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd van 48 uur over een periode van vier maanden niet wordt overschreden;

Overwegende dat de Commissie de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en de ontwikkelingen op dit gebied in de lidstaten dient te volgen en bij de Raad, het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité verslag moet uitbrengen over de toepassing van de voorschriften;

Overwegende dat dient te worden vastgesteld dat ten aanzien van sommige bepalingen door de lidstaten of de sociale partners, al naargelang het geval, afwijkingen kunnen worden toegepast; dat als algemene regel moet gelden dat ingeval van een afwijking de betrokken personeelsleden als compensatie gelijkwaardige rusttijden moeten krijgen;

Overwegende dat, overeenkomstig het in artikel 3B van het Verdrag opgenomen subsidiariteits- en proportionaliteitsbeginsel, de doelstellingen van het overwogen optreden, zoals hierboven omschreven, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt, aangezien deze erin bestaan alle werknemers in de Gemeenschap een passende bescherming op het gebied van gezondheid en veiligheid te bieden wat arbeidstijd betreft; dat, vanwege de omvang of de gevolgen van het overwogen optreden deze doelstellingen beter op communautair niveau kunnen worden verwezenlijkt door de invoering van voor de hele Europese Gemeenschap geldende minimumbepalingen; dat deze richtlijn niet meer behelst dan het minimum dat voor de verwezenlijking van deze doelstellingen noodzakelijk is,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel en toepassingsgebied

1. Deze richtlijn heeft ten doel minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid met betrekking tot de organisatie van de arbeidstijd in het wegvervoer vast te stellen en de verkeersveiligheid te verbeteren.
2. Deze richtlijn is van toepassing op alle rijdend personeel in het wegvervoer dat in dienst is bij in een lidstaat gevestigde ondernemingen en op in een lidstaat gevestigde eigen rijders.
3. Deze richtlijn bevat meer specifieke communautaire voorschriften met betrekking tot rijdend personeel in het wegvervoer en bijgevolg hebben de bepalingen van deze richtlijn, overeenkomstig artikel 14 van Richtlijn 93/104/EG van de Raad, voorrang

boven de desbetreffende bepalingen van laatstgenoemde richtlijn, zoals gewijzigd bij Richtlijn .../.../EG van de Raad.

4. Deze richtlijn laat de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 onverlet.

Artikel 2 **Definities**

1. In deze richtlijn wordt verstaan onder arbeidstijd:

- (a) wanneer het eigen rijders betreft, de tijd waarin zij de volgende werkzaamheden verrichten:

- (i) rijden;
- (ii) laden en lossen;
- (iii) toezicht houden op het in- en uitstappen van passagiers in de bus of touringcar;
- (iv) schoonmaken van het voertuig;
- (v) veiligheidsinspectie van het voertuig en de lading;
- (vi) andere werkzaamheden met het oog op de veiligheid van het voertuig, de lading of de passagiers;
- (vii) technisch onderhoud van het voertuig;

- (b) wanneer het rijdend personeel betreft, de tijd tussen het begin en het einde van het werk; dit omvat alle werkzaamheden of wachtdiensten, met uitzondering van pauzes.

De werkzaamheden bestaan met name uit:

- (i) rijden;
- (ii) laden en lossen;
- (iii) toezicht houden op het in- en uitstappen van passagiers in de bus of touringcar;
- (iv) schoonmaken van het voertuig;
- (v) veiligheidsinspectie van het voertuig en de lading;
- (vi) andere werkzaamheden met het oog op de veiligheid van het voertuig, de lading of de passagiers;
- (vii) technisch onderhoud van het voertuig;
- (viii) administratief werk.

2. Onder wachtdienst wordt verstaan de tijd waarin het rijdend personeel op de werkplek is, klaar is om indien nodig op eigen initiatief aan het werk te gaan, en daarbij over het algemeen belast is met bepaalde aan die dienst verbonden taken.

Onder wachttijd wordt verstaan, de tijd waarin het rijdend personeel geen dienst heeft, maar beschikbaar is om aan het werk te gaan. Wachttijden moeten van tevoren aan het rijdend personeel worden meegedeeld volgens de afspraken die tussen de sociale partners zijn gemaakt overeenkomstig de bepalingen van de wetgeving van de lidstaten en op het daarin voorgeschreven niveau.

Onverminderd de wetgeving van de lidstaten of eventuele afspraken tussen de sociale partners op grond waarvan wachttijden moeten worden gecompenseerd of beperkt, gelden deze niet als arbeidstijd in de zin van de artikelen 3 en 6 van deze richtlijn.

3. Onder rijdend personeel wordt verstaan, alle werknemers, met inbegrip van stagiairs en personeel in opleiding, die in dienst zijn bij een onderneming, werkzaam zijn in het wegvervoer en deel uitmaken van het personeel op de weg.
4. Onder rusttijd wordt verstaan, elke ononderbroken periode van ten minste één uur waarin het rijdend personeel of de eigen rijders vrij over hun tijd kunnen beschikken.
5. Onder week wordt verstaan, de periode tussen maandag 00.00 uur en zondag 24.00 uur.
6. Onder nachttijd wordt verstaan, een periode van ten minste 7 uur, zoals omschreven in de nationale wetgeving, die in ieder geval de tijd tussen middernacht en 5 uur 's ochtends omvat.
7. Onder nachtarbeid wordt verstaan, werk dat wordt verricht in een periode waarvan meer dan twee uur in de nachttijd valt.
8. Onder nachtarbeiders wordt verstaan, rijdend personeel of eigen rijders die:
 - (i) in verband met hun werkrooster gewoonlijk op basis van wisseldienst nachtarbeid verrichten, of
 - (ii) van wier jaarlijkse arbeidstijd een bepaald deel in de nachttijd valt. Dit deel wordt in de wetgeving van de lidstaten vastgesteld in overleg met de sociale partners.

Artikel 3

Maximum arbeidstijd per week

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat:

1. de gemiddelde arbeidstijd per week de 48 uur niet mag overschrijden. De maximumarbeidstijd per week mag alleen tot 60 uur worden verhoogd, indien in vier maanden een gemiddelde van 48 uur per week niet wordt overschreden. Een en ander laat artikel 6, lid 4 en lid 5, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 onverlet, mits de betrokken eigen rijders en rijdende personeelsleden de gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd van 48 uur over een periode van vier maanden niet overschrijden.
2. voor rijdend personeel dat voor verschillende werkgevers werkt de arbeidstijd de som van de gewerkte uren is. Het rijdend personeelslid informeert de werkgever schriftelijk over de voor een andere werkgever gewerkte tijd.

Artikel 4

Pauzes

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat, onverminderd het beschermingsniveau als voorzien in Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, rijdend personeel in geen geval langer dan zes uren achtereen zonder pauze werkt, en eigen rijders in geen geval de in artikel 2, lid 1, bedoelde activiteiten langer dan zes uur achtereen zonder pauze verrichten. De arbeidstijd wordt onderbroken door pauzes van ten minste 30 minuten, indien het totaal aantal arbeidsuren zes tot negen uur bedraagt, en van minstens 45 minuten, indien het totaal aantal arbeidsuren meer dan negen uur bedraagt. De in de eerste zin bedoelde pauzes kunnen worden gesplitst in perioden van minstens 15 minuten.

Artikel 5

Rusttijden

1. Voor de eigen rijders en het rijdend personeel die vallen onder Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad gelden de hierin voorziene rusttijden.
2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat andere eigen rijders en ander rijdend personeel dan bedoeld in lid 1 na beëindiging van de dagtaak een ononderbroken rusttijd van ten minste elf uur krijgen.
3. De duur van de in lid 2 bedoelde rusttijd mag met hoogstens één uur worden verminderd, indien die vermindering in de daaropvolgende kalendermaand of binnen vier weken telkens wordt gecompenseerd door een rusttijdverlenging tot minstens twaalf uur.
4. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat voor andere eigen rijders en ander rijdend personeel dan bedoeld in lid 1 de in lid 2 bedoelde rusttijd na ten hoogste zes opeenvolgende werkdagen met 24 opeenvolgende uren wordt verlengd tot een wekelijkse rusttijd.

Artikel 6

Nachtarbeiders

De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat:

1. de arbeidstijd van een nachtarbeider per etmaal niet meer dan acht uur mag bedragen. Deze mag alleen tot tien uur worden verlengd, indien een gemiddelde van acht uur per etmaal in twee maanden niet wordt overschreden; artikel 3 is van toepassing op perioden waarin nachtarbeiders niet 's nachts behoeven te werken;
2. de compensatie voor nachtarbeid wordt gegeven overeenkomstig de nationale wettelijke maatregelen, collectieve overeenkomsten en/of nationale praktijk, maar deze compensatie wordt alleen toegestaan, wanneer zij van dien aard is dat de verkeersveiligheid er niet door in gevaar komt; en

3. het rijdend personeel dat 's nachts werkt dezelfde voortgezette opleidingsmogelijkheden en bevorderingskansen heeft als het overige personeel.

Artikel 7 Afwijkingen

1. Mits de betrokken werknemers gelijkwaardige compenserende rusttijden worden geboden, kan bij wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling, bij collectieve overeenkomst of bij bedrijfsakkoord tussen de sociale partners worden afgeweken van de artikelen 3, 5 en 6.
2. De mogelijkheid om af te wijken van artikel 3 mag niet tot gevolg hebben dat er voor de gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd van 48 uur een referentieperiode wordt vastgesteld die langer is dan zes maanden. Tevens kunnen de lidstaten afwijkingen van artikel 3 toestaan mits de gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd als volgt wordt verlaagd:
 - tot 39 uur over een referentieperiode van maximaal negen maanden, en
 - tot 35 uur over een referentieperiode van maximaal twaalf maanden.
3. Voor het geregeld personenvervoer over afstanden van minder dan 50 kilometer mogen de pauzes of reisonderbrekingen worden gesplitst in periodes van minder dan 15 minuten.

Artikel 8 Informatie en registratie

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de werkgever van rijdend personeel de volgende maatregelen treft:
 - a) op een geschikte plaats binnen de bedrijfsgebouwen worden door de werkgever exemplaren opgehangen of ter inzage neergelegd van deze richtlijn, van de desbetreffende nationale voorschriften en besluiten en, indien van toepassing, van de collectieve overeenkomsten en bedrijfsakkoorden die op basis van deze richtlijn tot stand zijn gekomen; en
 - b) de werkgever registreert de arbeidstijd van rijdend personeel dat meer dan 48 uur per week werkt of, wanneer het nachtarbeiders betreft, meer dan acht uur per etmaal werkt. Deze gegevens worden minstens twee jaar bewaard.
2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de eigen rijder de door hem gewerkte tijd registreert, wanneer die meer dan 48 uur per week bedraagt, of indien hij 's nachts werkt, meer dan acht uur per etmaal. Deze gegevens worden minstens twee jaar bewaard.

Artikel 9

Gunstiger bepalingen

Deze richtlijn laat het recht van de lidstaten, om wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen toe te passen of in te voeren die gunstiger zijn voor de bescherming van de gezondheid en veiligheid van rijdend personeel of eigen rijders of om de toepassing van collectieve overeenkomsten of overeenkomsten tussen de sociale partners die gunstiger zijn voor de bescherming van de gezondheid en veiligheid van rijdend personeel te bevorderen of toe te staan, onverlet.

Artikel 10

Straffen

De lidstaten stellen het stelsel van straffen van toepassing op overtredingen van de ter uitvoering van de richtlijn vastgestelde nationale bepalingen vast en treffen alle maatregelen die nodig zijn om de tenuitvoerlegging van die straffen te verzekeren. De aldus vastgestelde straffen moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel 11, lid 1, genoemde datum in kennis van deze bepalingen, en tijdig van eventuele latere wijzigingen daarvan.

Artikel 11

Slotbepalingen

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk [2 jaar na de inwerkingtreding] aan deze richtlijn te voldoen of vergewissen zich er uiterlijk op die datum van dat de sociale partners via overeenkomsten de nodige maatregelen nemen; de lidstaten nemen in dit laatste geval alle noodzakelijke maatregelen om te allen tijde de door deze richtlijn geëiste resultaten te kunnen waarborgen.
2. Wanneer de lidstaten de in lid 1 bedoelde bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
3. Onverminderd het recht van de lidstaten om, in het licht van de ontwikkeling van de situatie, anders luidende wettelijke bestuursrechtelijke en contractuele bepalingen aan te nemen op het gebied van de arbeidstijd en mits de hand wordt gehouden aan de minimumeisen van deze richtlijn, vormt de tenuitvoerlegging van deze richtlijn geen rechtvaardiging voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van het rijdend personeel en eigen rijders.
4. De lidstaten brengen de Commissie om de twee jaar verslag uit over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, onder vermelding van de standpunten van de sociale partners. Deze informatie dient de Commissie te bereiken uiterlijk op 30 september na de datum waarop de door het verslag bestreken periode van twee jaar verstrijkt. De periode van twee jaar is dezelfde als die wordt bedoeld in artikel 16, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad.

5. De Commissie brengt om de twee jaar verslag uit over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn door de lidstaten en de ontwikkelingen op het betreffende gebied. De Commissie dient dit verslag in bij de Raad, het Europees Parlement en het Economisch en Sociaal Comité.
6. De lidstaten delen de Commissie de tekst mede van de bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied reeds hebben vastgesteld of die zij op dat gebied vaststellen.

Artikel 12

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad

De voorzitter

NOTITIE OVER DE VERWACHTE EFFECTEN

Effecten van het voorstel op het bedrijfsleven en in het bijzonder
de kleine en middelgrote ondernemingen

Titel van het voorstel:

Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de organisatie van de arbeidstijd voor rijdend personeel in het wegvervoer en eigen rijders.

Referentienummer van het document: 98018

Het voorstel

1. Waarom is, rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?

De communautaire wetgeving is gebaseerd op de artikelen 75 en 118A van het Verdrag. De organisatie van de vervoersmarkt is een van de essentiële onderdelen van de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. De invoering van gemeenschappelijke normen voor arbeidstijden in het wegvervoer is steeds belangrijker geworden in verband met de overheersende rol van deze vervoerswijze in de Gemeenschap, de liberalisering van de markttoegang en de noodzaak om ervoor te zorgen dat de concurrentie tussen de ondernemingen niet wordt vervalst. Door minimumnormen voor alle vervoersactiviteiten vast te stellen wordt een mogelijke desintegratie van de wegvervoerssector voorkomen, wordt de verkeersveiligheid verhoogd en worden de arbeidsomstandigheden voor rijdend personeel en eigen rijders verbeterd.

Met dit voorstel vervult de Commissie ook haar belofte om EU-wetgeving voor te stellen over arbeidstijd voor die sectoren die vroeger van de algemene richtlijn inzake arbeidstijd werden uitgesloten; als onderdeel van een maatregelenpakket wordt voor het wegvervoer een richtlijnvoorstel ingediend dat de bepalingen van de algemene richtlijn toesnijdt op de specifieke omstandigheden van rijdend personeel en eigen rijders.

Het voorstel moet de besprekingen tussen de sociale partners op Europees niveau op dit gebied bevorderen, ten eerste doordat de punten van overeenstemming erin zijn opgenomen, en ten tweede omdat er ten aanzien van de geschilpunten een standpunt is ingenomen dat strookt met de huidige communautaire wetgeving en de doelstelling van de maatregel. Het onderhavige voorstel voorziet in een gemiddelde maximumwerkweek van 48 uur met een maximum van 60 uur arbeidstijd per week. Het voorstel omvat tevens minimumpauzes en rusttijden en bepalingen voor nachtarbeid. Er zijn definities van arbeidstijd in opgenomen die overeenkomen met de door de sociale partners overeengekomen definities.

Een communautair instrument is de enige manier om de verschillende regelingen die momenteel in de lidstaten gelden met elkaar te verzoenen, omdat er een gemeenschappelijke grondslag wordt gelegd die een minimumniveau van gezondheids- en veiligheidsbescherming verschaft, met als bijkomende voordelen een verhoogde

verkeersveiligheid, betere arbeidsomstandigheden en vermindering van concurrentievervalsing.

De effecten op het bedrijfsleven

2. Op welke bedrijven is het voorstel van invloed?

- In welke sectoren?

Het voorstel is van invloed op alle rijdend personeel en eigen rijders in het goederen- en personenvervoer over de weg.

- In welke grote klassen (aandeel van kleine en middelgrote ondernemingen)?

Volgens een door de sociale partners in 1995 opgesteld Europees rapport is het wegvervoer in de Europese Unie in totaal ongeveer goed voor 6,5 miljoen banen. In het personenvervoer zijn er ongeveer 1,2 miljoen banen, in het wegvervoer voor rekening van derden 2,1 miljoen banen, en in het vervoer voor eigen rekening 3-3,5 miljoen banen. De wegvervoerders in de Gemeenschap hebben gemiddeld ongeveer 4,4 voertuigen in bedrijf. In 1990 had 78% van de vervoersondernemingen in de lidstaten waarvoor gegevens beschikbaar zijn 1 tot 5 voertuigen in bedrijf, 11% had 6 tot 10 voertuigen in bedrijf en 11% beschikte over meer dan 11 voertuigen. De concentratie van KMO's in het wegvervoer is dus hoog.

- In welke specifieke geografische gebieden?

Deze cijfers zijn min of meer gelijk in alle lidstaten, met uitzondering van België, Nederland en het Verenigd Koninkrijk, waar het aantal vervoersondernemingen met meer dan 5 voertuigen iets hoger ligt, terwijl in de Middellandse-Zeelanden en in Zweden en Finland meer dan 90% van de vervoerders over 1 tot 5 voertuigen beschikt.

3. Welke maatregelen moeten de bedrijven nemen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

De vervoerder zal zijn bedrijf zo moeten organiseren dat hij zich aan de maximumarbeidstijden houdt en zijn rijdend personeel minimumrusttijden en rustpauzes gunt. Indien de vervoerder voor eigen rekening werkt, dient hij zijn werktijden overeenkomstig de vastgestelde normen te regelen. In beide gevallen moeten zowel van perioden waarin het gemiddelde maximum wekelijkse arbeidstijd wordt overschreden als van de in de afwijkingen vermelde uitzonderingsgevallen de gegevens twee jaar lang bewaard blijven. Werkgevers zijn ook verplicht om de betreffende wetgeving en overeenkomsten ter informatie van hun rijdend personeel ten toon te hangen.

4. Welke economische effecten zijn van de voorgestelde wetgeving te verwachten?

- voor de werkgelegenheid

Ten aanzien van het rijdend personeel in de lidstaten waarin de voorstellen weinig effect zullen sorteren worden er al soortgelijke maatregelen op nationaal niveau toegepast. Waar dergelijke of minder ver gaande maatregelen niet bestaan, kan het voorstel leiden tot meer werkgelegenheid. De gezondheid en veiligheid van de werknemer zullen erop vooruitgaan, hetgeen op langere termijn zal leiden tot stabielere prestaties van de werknemer. Bij ondernemingen met smalle winstmarges zal de vermindering van output eerder leiden tot inkrimping van hun activiteiten dan tot het aantrekken van meer personeel. Daarom zou de wetgeving in enkele lidstaten wel eens tot enige fusies binnen de bedrijfstak kunnen leiden.

Wat de arbeidstijdbepalingen betreft probeert het richtlijnvoorstel de eigen rijders in het algemeen op gelijke voet met de rest van de wegtransportsector te brengen door hen extra ruimte te gunnen op het gebied van wat als arbeidstijd wordt gedefinieerd. Het beperkt de met betrekking tot het voertuig bestede tijd en vergt wat papierwerk, maar aangezien Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad hen op het stuk van rij- en rusttijden reeds beperkingen oplegt, mag de richtlijn hun activiteiten niet te veel aan banden leggen. Bovendien is vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid het stellen van een grens aan andere activiteiten van de eigen rijder naast het rijden een middel om ervoor te zorgen dat buitensporige vermoeidheid van een bestuurder zijn rijden niet nadelig beïnvloedt. De richtlijn kan dus de kwaliteit van de dienstverlening verbeteren en zorgen voor blijvende werkgelegenheid.

- voor de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven

Het is mogelijk dat de voorstellen een bescheiden toename van investeringen in nieuwe voertuigen tot gevolg zullen hebben. Het is echter onwaarschijnlijk dat het voorstel de investeringen sterk zal beïnvloeden, of de oprichting van nieuwe bedrijven belemmeren, aangezien reorganisatie van bedrijfsactiviteiten al voldoende zal zijn om rekening te houden met enkele fundamentele minima en maxima. De normen zullen zorgen dat er gezonder personeel, dat zijn beste krachten kan geven, en voor de eigen rijder vormen zij een kader waarbinnen die hun activiteiten kunnen voortzetten.

- voor het concurrentievermogen van het bedrijfsleven

Het voorstel beoogt gelijke concurrentievoorwaarden voor bedrijven te bewerkstelligen door middel van een gemeenschappelijk minimumpakket van arbeidstijdeisen voor vervoersactiviteiten, hetgeen de concurrentievervalsing zal doen verminderen.

- voor de kosten/batenverhouding uit kwantitatief en kwalitatief oogpunt

De Commissie heeft opdracht gegeven voor het uitvoeren van een effectbeoordeling¹ om de mogelijke gevolgen van de arbeidstijdrichtlijn voor de thans nog buiten het

¹ Business Impact Assessment, Working Time Directive: excluded sectors, Cambridge Policy Consultants, oktober 1998

toepassingsgebied van de richtlijn vallende sectoren en activiteiten, met inbegrip van het wegvervoer, in te schatten.

Uit de studie blijkt dat de kosten voor het bedrijfsleven uiteenvallen in drie categorieën:

- (1) administratieve kosten die verbonden zijn aan de naleving van de regelgeving binnen het bedrijf en het leveren van het bewijs van de naleving aan externe instanties: opzetten en toepassen van systemen voor arbeidstijdbewaking;
- (2) de totale kosten van extra personeel: aanwervingskosten, loonkosten en indirecte arbeidskosten;
- (3) de kosten die verbonden zijn aan de reorganisatie van de arbeidstijd: nieuwe wisseldienstsystemen, aanvullende faciliteiten voor rusttijden, nieuwe afspraken met bonden en ondernemingsraden;

De naleving van de nieuwe regels levert de werkgevers ook een aantal voordelen op waardoor de extra kosten per saldo lager uitkomen. Het gaat hierbij om:

- (1) kostenbesparingen door minder werkonderbrekingen dank zij een daling van het aantal ongevallen en een geringer ziekteverzuim;
- (2) hogere productiviteit van individuele werknemers door minder ziekte en vermoeidheid;
- (3) productiviteitswinst voor bedrijven door reorganisatie van de arbeidstijd in samenhang met de nieuwe regelgeving;
- (4) besparingen op overwerkpremies door beperking van de arbeidstijd van diegenen die thans meer werken dan het door de nieuwe regelgeving toegestane maximum.

- Welke kosten zijn aan de richtlijn verbonden?

De conclusie van bovenvermelde effectbeoordeling is dat de kosten en baten van de tenuitvoerlegging van de richtlijn niet precies te bepalen zijn. Elke raming omvat een aantal inschattingen op basis van de beschikbare - onvolledige - gegevens, zodat een ruime foutenmarge moet worden gehanteerd. De belangrijkste kosten houden verband met het extra personeel dat nodig is om de regels inzake de maximale wekelijkse arbeidstijd en de jaarlijkse vakantie te kunnen naleven. De belangrijkste voordelen hebben te maken met lagere overwerkpremies, een hogere individuele productiviteit, minder ziekteverzuim en minder ongevallen. Het netto-effect van het voorstel zal naar alle waarschijnlijkheid in de orde van 0,2% van de loonsom liggen.

Het ontbreken van een allesomvattend sociaal kader voor het wegvervoer heeft de afgelopen jaren ernstige verstoringen in de sector veroorzaakt en heeft geleid tot belangrijke onvoorziene en niet te kwantificeren kosten, hier en daar zelfs met faillissementen tot gevolg, niet alleen voor het wegvervoer, maar ook voor een groot aantal bedrijven die voor de distributie op deze sector aangewezen zijn. Met dit voorstel wordt beoogd maatregelen in te voeren om deze situatie recht te zetten.

In een breder perspectief dient ook de mededeling van de Commissie "Een grotere verkeersveiligheid in de Europese Unie: programma voor de periode 1997-2001"² te worden aangehaald, waarin melding wordt gemaakt van de aanzienlijke maatschappelijke kosten van verkeersongevallen. Volgens een conservatieve raming veroorzaakt één

² COM (97) 131 def. van 9.4.1997, blz. 5.

dodelijk slachtoffer 1 miljoen ecu aan directe economische kosten (productieverlies, medische en verzekeringskosten), om nog maar te zwijgen van de immateriële kosten (het leed en het verdriet die het gevolg zijn van het overlijden). Gemiddeld komen in de EU jaarlijks ongeveer 45.000 mensen om in het verkeer, en bij gemiddeld 18% van de ongevallen met dodelijke afloop (waarbij meer dan één slachtoffer kan vallen) zijn vrachtwagens of touringcars betrokken. De maatschappelijke kosten zijn dus aanzienlijk. Op het verband tussen ongevallen en vermoeidheid door te lange werktijden en nachtarbeid in het wegvervoer is onlangs nog eens nadrukkelijk gewezen in een opdracht van de Commissie uitgevoerde studie³, die voortbouwt op eerder onderzoek dat algemene erkenning geniet.

5. Bevat het voorstel maatregelen teneinde rekening te houden met de specifieke situatie van kleine en middelgrote ondernemingen (b.v. minder strenge of andere eisen)?

Het voorstel bevat geen specifieke daarop gerichte maatregelen. Het definieert echter wel de arbeidstijd in meer restrictieve zin voor de eigen rijders, handhaaft de voor hen geldende voorschriften van Verordening (EEG) nr. 3820/85 wat betreft pauzes en rusttijden en ontslaat hen van de bekendmakingverplichtingen.

Raadpleging

6. Overzicht van de organisaties die over het voorstel zijn geraadpleegd en de hoofdlijnen van hun standpunten:

Op 15 juli 1997 heeft de Commissie met betrekking tot de sectoren en activiteiten die waren uitgesloten vanuit het toepassingsgebied van Richtlijn 93/104/EG een Witboek goedgekeurd over een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, waarin zij in grote lijnen haar voorstellen voor alle uitgesloten sectoren, waaronder het wegvervoer, uiteenzet. In een samengesteld antwoord dat alle sectoren en activiteiten omvatten, met inbegrip van die van de FST (verbond van vakverenigingen van transportarbeiders) die onder meer de wegtransportarbeiders vertegenwoordigt, steunde de EVV (Europees verbond van vakverenigingen) de voorkeur van de Commissie voor een gedifferentieerde aanpak bij de invoering van arbeidstijd en betoogde dat uitsluitingen gezien de flexibiliteit van de algemene richtlijn niet nodig waren. De UNICE (Unie van Industriefederaties van de Europese Gemeenschap) van de werkgevers was van mening dat verdere communautaire wetgeving niet nodig was, omdat: "alle lidstaten beschikken over een wetgeving die op het gebied van arbeidstijd bescherming biedt, die in de meeste landen wordt aangevuld met collectieve overeenkomsten" (er bestaat reeds een Europese kaderregeling voor deze problematiek, terwijl de gezondheids- en veiligheidsproblematiek in het vervoer reeds in Verordening (EEG) nr. 3820/85 is geregeld). De IRU (de Internationale Wegvervoerorganisatie) bevestigde haar standpunt dat een betere toepassing van de bestaande regels te verkiezen zou zij boven nieuwe regels. Een bindende aanpak moet gebaseerd zijn op de gemeenschappelijke zienswijzen van de sociale partners op het niveau van de afzonderlijke vervoerswijzen.

³ Le lien entre la durée du travail des conducteurs routiers et la sécurité routière au sein de l'Union Européenne, Universität-Gesamthochschule Kassel, Institut für Arbeitswissenschaft, juni 1997

De IRU en FST hebben daarom besloten verkennende besprekingen te beginnen, en in de loop daarvan heeft de Commissie in april 1998 in de tweede fase de sociale partners geraadpleegd. Op 27 mei 1998 stuurden de sociale partners de Commissie een brief met de mededeling dat de besprekingen zich ontwikkelden tot onderhandelingen over een arbeidstijdovereenkomst op basis van de beginselen van Richtlijn 93/104/EG, met als doel bevordering van eerlijke concurrentie, en naar behoren rekening houdend met de specifieke kenmerken van het wegvervoer.

Ondanks een plenaire bijeenkomst van de laatste kans en het optreden van een bemiddelaar was er op de door de Commissie gestelde deadline van 30 september 1998 geen overeenkomst. Beide partijen hebben van hun kant aangegeven welke problemen zij hadden met de tekst van de overeenkomst, problemen die verband hielden met de definities van arbeidstijd, wachtdienst en wachtperiode, en in het algemeen de mate waarin van de overeenkomst zou kunnen worden afgeweken

In het voorstel van de Commissie zijn voornamelijk de punten van overeenstemming in de tekst naar voren gehaald en is ten aanzien van de afwijkingen een compromisstandpunt ingenomen. Zij heeft voortgebouwd op de definities van de tekst, aangezien die pas in de slotfase van de besprekingen door enkele delegaties in vraag werden gesteld, en de compensaties inhouden voor een maximale wekelijkse arbeidstijd van 60 uur. De moeilijkheid met deze definitie is de strikte koppeling aan betalingsregelingen in de verschillende lidstaten, maar men dient te bedenken dat de bepalingen van deze richtlijn niet bedoeld zijn om dergelijke besprekingen op enigerlei wijze te beïnvloeden.

De tekst van de Commissie betekent daarom een stap voorwaarts, een voortbouwen op de uitvoerige besprekingen van de sociale partners in het afgelopen jaar en een overbrugging van de laatste kloof tussen beide partijen.

**VOORSTELLEN BETREFFENDE DE
ORGANISATIE VAN DE ARBEIDSTIJD VAN ZEEVARENDEN**

Inleiding tot de voorstellen

1. Deze voorstellen betreffen de organisatie van de arbeidstijd in het vervoer over zee.
2. In het Witboek over de van de richtlijn betreffende de arbeidstijd uitgesloten sectoren en activiteiten (COM(97) 334) wordt opgemerkt dat lange arbeidstijden op zee gebruikelijk zijn. Een systematische aanpak ter beperking van deze uren was tot nu toe echter moeilijk wegens de concurrentie van schepen die onder de vlag van derde landen varen. De daling van de werkgelegenheid in de in de EU geregistreerde vloot - meer dan 30% tussen 1985 en 1995 - is de afgelopen jaren een van de grootste zorgen van zowel scheepseigenaars als zeevarenden. Om deze reden en omdat dit een wereldwijde industrie is, wilde het Gemengd Comité in de internationale organisaties tot afspraken komen vooraleer de intracommunautaire vraagstukken aan te pakken.
3. In 1995 werd in de Internationale Maritieme Organisatie overeenstemming bereikt over de goedkeuring van de herziene normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (Standards of Training, Certification and Watchkeeping, STCW) met betrekking tot minimumrusttijden voor personen met wachtdienst. Hierbij wordt voorzien in dagelijkse rusttijden van 10 uur per 24 uur, die in niet meer dan twee perioden mogen worden verdeeld, waaronder een periode van ten minste zes opeenvolgende uren, en in wekelijkse rusttijden van niet minder dan 70 uur. Op 25 mei 1998 hechtte de Raad zijn goedkeuring aan Richtlijn 98/35/EG tot wijziging van Richtlijn 94/58/EG inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden. Deze richtlijn is gebaseerd op de bepalingen van het STCW-Verdrag van 1995 inzake rusttijden voor personen met brugwacht of machinekamerwacht.
4. In oktober 1996 keurde de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) een nieuw Verdrag (nr. 180) betreffende de werktijden voor zeevarenden goed. Dit Verdrag bepaalt voor zeevarenden aan boord van een schip hetzij een maximumarbeidsduur (14 uur per dag en 72 uur per week), hetzij minimumrusttijden (10 uur per dag en 77 uur per week). De Conferentie besloot tot een mechanisme om de bepalingen van Verdrag nr. 180 door middel van havenstaatcontrole te doen naleven aan boord van in EU-wateren opererende schepen die niet in de EU geregistreerd zijn.
5. Om rekening te houden met de internationale aard van deze sector wenst de Commissie, in samenwerking met de betrokken sociale partners, tegelijkertijd maatregelen voor te stellen voor de gezondheid en veiligheid van zeevarenden die aan boord van schepen onder de vlag van EU-lidstaten werken en voor zij die op schepen van derde landen werken. Derhalve bevat dit document de volgende voorstellen.
6. Een voorstel voor een richtlijn tot uitvoering van de op 30 september 1998 gesloten Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden.
7. Een voorstel voor een richtlijn betreffende de handhaving van de arbeidstijd van zeevarenden aan boord van schepen die communautaire havens aandoen.

8. Daarnaast heeft de Commissie een Aanbeveling aan de lidstaten opgesteld inzake de bekrachtiging van Verdrag nr. 180 van de IAO betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen en de bekrachtiging van het Protocol bij IAO-Verdrag 147 betreffende koopvaardijsschepen (minimumnormen). Deze aanbeveling, die afzonderlijk tot de lidstaten is gericht, is ter informatie bijgevoegd.

9. Omdat de richtlijn tot uitvoering van de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden op de Overeenkomst betreffende de sociale politiek is gebaseerd, is zij niet van toepassing op het Verenigd Koninkrijk (tenzij zij na de inwerkingtreding van het Verdrag van Amsterdam uit hoofde van artikel 139 daarvan wordt goedgekeurd). De Commissie zal daarom de Raad te zijner tijd een voorstel voor een richtlijn van de Raad tot uitbreiding van de richtlijn betreffende het Sociaal protocol tot het Verenigd Koninkrijk voorleggen.

**VOORSTEL VOOR EEN
RICHTLIJN VAN DE RAAD**

**INZAKE DE OVEREENKOMST BETREFFENDE
DE ORGANISATIE VAN DE ARBEIDSTIJD VAN ZEEVARENDEN GESLOTEN
DOOR DE ASSOCIATIE VAN REDERS VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP
(ECSA) EN DE FEDERATIE VAN DE BONDEN VOOR HET
VERVOERSPERSONEEL IN DE EUROPESE UNIE (FST)**

(ingediend door de Commissie)

INLEIDING

DOEL VAN HET VOORSTEL

1. Dit voorstel voor een richtlijn beoogt de tenuitvoerlegging van de bijgevoegde Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, die op 30 september 1998 door de werkgevers- en werknemersorganisaties van de maritieme sector (ECSA en FST) is gesloten.
2. Toen het "Witboek over de van de richtlijn betreffende de arbeidstijd uitgesloten sectoren en activiteiten" naar de sociale partners werd gestuurd, werd hun verzocht het te behandelen als de eerste ronde van een formele raadpleging over de arbeidstijd in de van de richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten. Op 31 maart 1998 gaf de Commissie op grond van de reacties op het Witboek het startsein voor de tweede fase van het raadplegingsproces in verband met de inhoud van het voorgenomen voorstel.
3. Na het overleg in de tweede fase sloten de werkgevers- en werknemersorganisaties op Europees niveau, de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) op 30 september 1998 een Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden. Zij lieten deze overeenkomst aan de Commissie toekomen met het verzoek deze ten uitvoer te leggen bij een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie overeenkomstig artikel 4, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek.

ANALYSE VAN DE OVEREENKOMST

4. In haar mededeling inzake de tenuitvoerlegging van het Protocol betreffende de sociale politiek¹ onderstreepte de Commissie dat zij als hoedster van de Verdragen haar voorstel voor een besluit van de Raad voorbereidt na overweging van de representatieve status van de verdragsluitende partijen, hun mandaat en de "wettigheid" van elke clausule in de collectieve overeenkomst met betrekking tot het Gemeenschapsrecht, alsmede de inachtneming van de bepalingen van artikel 2, lid 2, betreffende het midden- en kleinbedrijf. De Commissie beoogt in elk geval een toelichting te verstrekken voor elk bij de Raad ingediend voorstel op dit gebied, met haar opmerkingen over en beoordeling van de door de sociale partners gesloten overeenkomst.

¹ COM(93) 600 van 14.12.1993.

I. REPRESENTATIVITEIT VAN DE VERDRAGSLUITENDE PARTIJEN EN HUN RESPECTIEVE MANDATEN

5. De ondertekenaars van de Overeenkomst zijn de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) en de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA). Deze twee organisaties zijn sinds de oprichting van het Gemengd Comité vervoer over zee in 1987 bij de werkzaamheden ervan betrokken. De activiteiten van het Gemengd Comité hebben geleid tot talrijke gezamenlijke standpunten inzake maritieme beleidskwesties en met name de sociale gevolgen daarvan.
6. Volgens het door de ondertekenaars verstrekte materiaal zijn zij verbonden aan een specifieke sector en op Europees niveau georganiseerd. Verder bestaan zij uit organisaties die zelf een integrerend en erkend deel van de structuren van de sociale partners van de lidstaten uitmaken, kunnen zij over overeenkomsten onderhandelen en zijn zij, voor zover mogelijk, representatief voor alle lidstaten. Tot slot hebben zij adequate structuren zodat zij op doeltreffende wijze aan het overlegproces kunnen deelnemen.
7. Met name de ECSA vertegenwoordigt de nationale redersverenigingen van alle lidstaten. Deze zijn verreweg de grootste werkgeversorganisaties van reders onder nationale vlag. De FST vertegenwoordigt de overgrote meerderheid van de Europese zeevarenden. Alle erbij aangesloten organisaties zijn rechtstreeks bij nationale cao-onderhandelingen betrokken.
8. De organisaties beantwoorden aldus aan de in bovengenoemde Mededeling van de Commissie vastgestelde criteria voor erkenning als Europese sociale partners en zijn derhalve opgenomen in de lijst van erkende organisaties van sociale partners in bijlage I bij de Mededeling van de Commissie²: de ECSA als werknemersorganisatie op bedrijfstakniveau, de FST als Europese ondernemingsraad, aangesloten bij het EVV.

II. BEPALINGEN BETREFFENDE HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF

9. Artikel 2, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek bepaalt dat in de wetgeving op sociaal gebied wordt vermeden zodanige administratieve, financiële en juridische verplichtingen op te leggen dat de oprichting en ontwikkeling van kleine en middelgrote ondernemingen daardoor worden belemmerd.
10. Met betrekking tot bepalingen inzake minimumarbeidstijden is de overeenkomst voor de werknemers in het midden- en kleinbedrijf duidelijk niet nadelig. Derhalve voorziet de overeenkomst ook niet in uitzonderingen op deze minimumvereisten ten gunste van het midden- en kleinbedrijf. Een aantal clausules ervan (3, 4 en 5, lid 6) laten de mogelijkheid open om door middel van nationale wetgeving of cao's normen op te leggen, uitzonderingen toe te staan of een bepaalde flexibiliteit toe te passen.

² COM(98) 322 def.

11. Deze bepalingen zijn een uiting van de wil van de sociale partners om de invoering van nieuwe flexibele organisatievormen van de arbeidstijd te stimuleren, die beter zijn afgestemd op de veranderende behoeften van de commerciële maritieme sector en die rekening houden met de behoeften van het bedrijfsleven en de werknemers.
12. Bijgevolg concludeert de Commissie dat de overeenkomst aan de bepalingen betreffende het midden- en kleinbedrijf voldoet.

III. "WETTIGHEID" VAN DE CLAUSULES VAN DE OVEREENKOMST

13. De Commissie heeft elk van de clausules van de overeenkomst aandachtig bestudeerd en daarin geen bepalingen aangetroffen die strijdig zijn met het Gemeenschapsrecht. Dat de overeenkomst een aantal verplichtingen voor de lidstaten behelst, brengt de wettigheid ervan niet in het geding. Integendeel: uit de tweede verklaring bij de Overeenkomst betreffende de sociale politiek³ volgt namelijk dat de tweede regeling voor de toepassing van op communautair niveau tussen de sociale partners gesloten overeenkomsten (d.w.z. bij besluit van de Raad op voorstel van de Commissie) voor de lidstaten verplichtingen kan creëren. De aan de lidstaten opgelegde verplichtingen vloeien niet rechtstreeks voort uit de overeenkomst tussen de sociale partners, maar uit de regeling voor de toepassing van deze overeenkomst. Rubriek IV bevat de beoordeling door de Commissie van de inhoud van de overeenkomst.

IV. BEOORDELING VAN DE OVEREENKOMST

14. Doordat de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden minimumvereisten inzake de arbeidstijd vaststelt, legt het de punten 7, 8 en 19 van het Gemeenschapshandvest van de sociale grondrechten van de werkenden ten uitvoer.
15. De Commissie is van mening dat aanpassing, flexibiliteit en organisatie van de arbeidstijd cruciale aspecten van zowel de arbeidsomstandigheden van de werknemers als van het dynamisme van bedrijven zijn en dat zij in belangrijke mate de situatie op de arbeidsmarkt en de schepping van werkgelegenheid beïnvloeden.
16. In deze context onderschrijft de Commissie de doelstellingen van de door ECSA en FST gesloten overeenkomst betreffende de arbeidstijd volledig. Zij vindt dat deze in drieërlei opzicht een belangrijke stap vormt.

³ "De elf hoge verdragsluitende partijen verklaren dat de eerste regeling voor de toepassing van de in artikel 4, lid 2, bedoelde overeenkomsten op communautair niveau tussen sociale partners zal behelzen dat de inhoud van deze overeenkomsten via collectieve onderhandelingen volgens de normen van elke lidstaat wordt bepaald en dat deze regeling bijgevolg voor de lidstaten geen verplichting inhoudt om de overeenkomsten rechtstreeks toe te passen of normen voor de omzetting ervan op te stellen, en evenmin om de geldende nationale bepalingen te wijzigen ten einde de tenuitvoerlegging ervan te vergemakkelijken."

17. Ten eerste is de invoering van communautaire minimumvereisten inzake de arbeidstijd van zeevarenden een grote stap op weg naar de vaststelling van een aantal grondrechten van de werkenden.
18. Ten tweede biedt de overeenkomst een goed evenwicht tussen enerzijds de noodzaak van een adequate bescherming van de gezondheid en veiligheid van zeevarenden inzake arbeidstijd en anderzijds de vereiste de nodige flexibiliteit te waarborgen voor zeeschepen gebruikt voor de handelsscheepvaart, terwijl passende normen voor de bescherming van de volksgezondheid worden gehandhaafd. In dit verband ligt de overeenkomst in de lijn van het sociale actieprogramma van de Commissie voor de middellange termijn (1995-1997), het Witboek over de van de richtlijn betreffende de arbeidstijd uitgesloten sectoren en activiteiten⁴, het Actieprogramma van de Commissie betreffende het gemeenschappelijk vervoerbeleid⁵ en het Groenboek "Partnerschap voor een nieuwe werkorganisatie"⁶.
19. Ten derde is de overeenkomst een opmerkelijk succes voor de sectoriële sociale dialoog op communautair niveau, bevestigt zij de cruciale rol die de Europese sociale partners spelen bij het aanvullen, vervolledigen en aanpassen op communautair niveau van de nationale normen inzake arbeidsomstandigheden en benadrukt zij de vitaliteit van de onlangs in het Verdrag van Amsterdam opgenomen Overeenkomst betreffende de sociale politiek.
20. De Commissie is van mening dat aan alle voorwaarden is voldaan om een voorstel in te dienen voor de tenuitvoerlegging van deze overeenkomst bij een besluit van de Raad.

HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE

21. In haar mededeling van 14 december 1993 heeft de Commissie te kennen gegeven dat indien de tenuitvoerlegging van een op communautair niveau gesloten overeenkomst door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie, op gezamenlijk verzoek van de sociale partners, tot stand komt, de Raad niet de mogelijkheid heeft de overeenkomst te wijzigen. Daarom zal de Commissie in ieder geval, na bestudering van de tussen de sociale partners gesloten overeenkomst, voorstellen alleen een besluit goed te keuren dat betrekking heeft op de overeenkomst zoals deze door de sociale partners is gesloten. In dit geval is het voorgestelde juridisch instrument een richtlijn. Deze bevat derhalve de standaardbepalingen betreffende de tenuitvoerlegging van de richtlijn op nationaal niveau.

⁴ COM(97) 334 def.

⁵ COM(95) 302 def.

⁶ COM(97) 128 def.

22. Daarnaast is de Commissie tevens van mening dat het besluit van de Raad beperkt dient te zijn tot het bindend maken van de bepalingen van de tussen de betrokken sociale partners gesloten overeenkomst, zodat de tekst van de overeenkomst geen deel uitmaakt van het besluit, maar als bijlage daaraan wordt gehecht.
23. Ten slotte heeft de Commissie aangekondigd dat indien de Raad, overeenkomstig de in de laatste alinea van artikel 4, lid 2, beschreven procedures, besluit de overeenkomst zoals gesloten tussen de sociale partners niet ten uitvoer te leggen, zij haar voorstel voor een besluit terugtrekt en in het licht van de uitgevoerde werkzaamheden onderzoekt of het wenselijk is een wetgevend instrument voor het gebied in kwestie voor te leggen.
24. De Commissie heeft de tekst van de overeenkomst dus niet in haar voorstel opgenomen, maar daaraan gehecht. Overigens herhaalt zij dat indien de Raad de tussen de sociale partners gesloten overeenkomst mocht wijzigen, zij haar voorstel intrekt.

I. RECHTSGROND

25. Artikel 4, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek bepaalt dat de tenuitvoerlegging van de op communautair niveau gesloten overeenkomsten voor zaken die onder artikel 2 vallen, geschiedt op gezamenlijk verzoek van de ondertekenende partijen door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie. De overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden betreft de gezondheid en veiligheid, die onder artikel 2, lid 1, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek vallen. Deze materie valt onder de gebieden waarop de Raad met gekwalificeerde meerderheid besluiten kan nemen. Bijgevolg vormt artikel 4, lid 2, de passende rechtsgrond voor het voorstel van de Commissie.
26. Dit artikel voorziet niet in raadpleging van het Europees Parlement over door de sociale partners aan de Commissie gerichte verzoeken. Niettemin heeft de Commissie, overeenkomstig de in haar mededeling gedane toezegging, het Parlement op de hoogte gehouden van de verschillende fasen van overleg met de sociale partners. Zij doet het Parlement dit voorstel ook toekomen zodat het, indien het zulks wenselijk acht, zijn advies aan de Commissie en de Raad kan mededelen. Hetzelfde geldt voor het Economisch en Sociaal Comité.

II. VORM VAN HET BESLUIT

27. Onder de term "besluit" in de zin van artikel 4, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek wordt een van de in artikel 189 van het Verdrag bedoelde bindende wetgevende besluiten verstaan. Het is aan de Commissie de Raad het meest geschikte van de drie bindende instrumenten uit genoemd artikel (verordening, richtlijn of beschikking) voor te stellen. In het onderhavige geval is het gezien de aard en inhoud van de tekst van de sociale partners duidelijk dat deze overeenkomst in aanmerking komt om indirect door middel van door de lidstaten of de sociale partners in het nationaal recht van de lidstaten om te zetten bepalingen te worden toegepast. Het meest geschikte instrument voor de tenuitvoerlegging ervan is in dat geval dan ook een richtlijn van de Raad. Voorts is de Commissie,

overeenkomstig de gedane toezeggingen, van mening dat de tekst van de overeenkomst geen deel moet uitmaken van de richtlijn, maar daaraan moet worden gehecht.

28. Ten aanzien van de afzonderlijke artikelen van haar voorstel merkt de Commissie het volgende op:

Artikel 1

29. Dit artikel verklaart de tussen de sociale partners gesloten overeenkomst alleen maar bindend om de tenuitvoerlegging ervan door een besluit van de Raad krachtens artikel 4, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek mogelijk te maken.

Artikelen 2 - 4

30. Artikel 2, lid 1, stelt dat de richtlijn alleen minimumvoorschriften vaststelt en dat de lidstaten op het betrokken gebied strengere regels kunnen aannemen.
31. Artikel 2, lid 2, is een standaard "non-regressieclausule" voor lidstaten die op het tijdstip van goedkeuring van de richtlijn een hoger beschermingsniveau hebben dan door de overeenkomst wordt verzekerd. Deze clausule zorgt ervoor dat het algemene beschermingsniveau voor de werknemers bij de goedkeuring van de communautaire richtlijn niet daalt. Zij biedt de lidstaten evenwel de mogelijkheid om afwijkende maatregelen te treffen indien hun economisch en sociaal beleid dat vereist, zulks met inachtneming van de door de overeenkomst vastgestelde minimumvoorschriften. In ieder geval is het duidelijk dat de manoeuvreerruimte van de lidstaten alleen betrekking heeft op een beschermingsniveau dat het door de richtlijn voorgeschreven niveau overstijgt.
32. Artikel 3 verplicht de lidstaten straffen vast te stellen die doeltreffend, evenredig met de inbreuk en afschrikkend zijn. Bij de toepassing van het Gemeenschapsrecht is het, zoals in elk rechtsstelsel, enerzijds nodig inbreuken op de wettelijke verplichtingen te ontraden en en anderzijds overtreders te straffen.
33. De artikelen 4 en 5 bevatten de gebruikelijke bepalingen voor de omzetting in het nationaal recht van de lidstaten.

RECHTVAARDIGING VAN DE RICHTLIJN INZAKE SUBSIDIARITEIT

34. Het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) gesloten overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden voldoet aan de twee criteria van het subsidiariteitsbeginsel, noodzakelijkheid en evenredigheid, zoals bepaald in artikel 3 B van het Verdrag van Maastricht.

35. Het eerste criterium, de noodzaak voor de Gemeenschap om op te treden, wordt gerechtvaardigd door het feit dat de sociale partners, volgens de in artikel 3 van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek vastgestelde procedure, overeen zijn gekomen dat optreden van de Gemeenschap nodig is en verzocht hebben hun overeenkomst op communautair niveau ten uitvoer te leggen door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie, overeenkomstig artikel 4, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek.
36. De richtlijn van de Raad voldoet aan de evenredigheidsvereiste doordat zij uitsluitend de belangrijkste doelstellingen vaststelt die de lidstaten dienen te bereiken en tegelijkertijd een besluit over de inhoud aan de sociale partners overlaat, niet aan de Gemeenschap.

CONCLUSIE

37. De Raad wordt verzocht het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) gesloten overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden goed te keuren.
38. Omdat dit voorstel op de Overeenkomst betreffende de sociale politiek is gebaseerd, is zij niet van toepassing op het Verenigd Koninkrijk (tenzij zij na de inwerkingtreding van het Verdrag van Amsterdam uit hoofde van artikel 139 daarvan wordt goedgekeurd). De Commissie zal daarom de Raad te zijner tijd een voorstel voor een richtlijn van de Raad tot uitbreiding van deze richtlijn tot het Verenigd Koninkrijk voorleggen.

Voorstel voor een RICHTLIJN VAN DE RAAD betreffende de door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) gesloten overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

98/0320 (PRT)

Gelet op de Overeenkomst betreffende de sociale politiek, gehecht aan het Protocol (nr. 14) betreffende de sociale politiek, bijlage bij het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 4, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

1. Overwegende dat de lidstaten, met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland (hierna "de lidstaten" te noemen), geleid door de wens om voort te gaan op de in het Sociaal Handvest van 1989 vastgestelde weg, op grond van het Protocol betreffende de sociale politiek, gehecht aan het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, overeenstemming hebben bereikt over een Overeenkomst betreffende de sociale politiek;
2. Overwegende dat de sociale partners overeenkomstig artikel 4, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek gezamenlijk kunnen verzoeken om tenuitvoerlegging van de op communautair niveau gesloten overeenkomsten door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie;
3. Overwegende dat de Raad Richtlijn 93/104/EG betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd heeft goedgekeurd; dat vervoer over zee een van de activiteiten was die van deze richtlijn was uitgesloten;
4. Overwegende dat rekening moet worden gehouden met de desbetreffende verdragen van de Internationale Arbeidsorganisatie betreffende de organisatie van de arbeidstijd, met name die betreffende de werktijden van zeevarenden;
5. Overwegende dat de Commissie, overeenkomstig artikel 3, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek, de sociale partners op communautair niveau heeft geraadpleegd over de mogelijke richting van een communautair optreden inzake de van de richtlijn betreffende de arbeidstijd uitgesloten sectoren en activiteiten;
6. Overwegende dat de Commissie, die na deze raadpleging van mening was dat een communautair optreden wenselijk was, de sociale partners op communautair niveau opnieuw heeft geraadpleegd over de inhoud van het overwogen voorstel, zulks overeenkomstig artikel 3, lid 3, van genoemde overeenkomst;
7. Overwegende dat de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) aan de Commissie hun wens te kennis hebben gegeven onderhandelingen aan te vatten overeenkomstig artikel 4 van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek;
8. Overwegende dat de bovenvermelde organisaties op 30 september 1998 een Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden hebben gesloten; dat deze Overeenkomst een gezamenlijk verzoek aan de Commissie bevat om tenuitvoerlegging ervan bij een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie overeenkomstig artikel 4, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek;

9. Overwegende dat de Raad in zijn resolutie van 6 december 1994 over enkele vooruitzichten van een sociaal beleid in de Europese Unie: bijdrage aan de economische en sociale convergentie van de Unie (4) de sociale partners verzocht heeft de mogelijkheden tot het sluiten van overeenkomsten te benutten, omdat deze in de regel dichter aansluiten bij de sociale werkelijkheid en problematiek;
10. Overwegende dat deze Overeenkomst van toepassing is op zeevarenden op elk zeeschip, ongeacht of het staats- of particulier eigendom is, dat geregistreerd staat op het grondgebied van een lidstaat en gewoonlijk gebruikt wordt in de handelscheepvaart;
11. Overwegende dat het meest aangewezen instrument voor de tenuitvoerlegging van de overeenkomst een richtlijn van de Raad is in de zin van artikel 189 van het Verdrag; dat het derhalve de lidstaten ertoe verbindt een resultaat te behalen, maar de keuze van vorm en methoden aan de nationale autoriteiten overlaat;
12. Overwegende dat, overeenkomstig de beginselen van subsidiariteit en proportionaliteit zoals bedoeld in Artikel 3 B van het Verdrag, de doelstellingen van deze Richtlijn door de lidstaten niet in voldoende mate kunnen worden verwezenlijkt en derhalve beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt; dat deze Richtlijn niet verder gaat dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken;
13. Overwegende dat, met betrekking tot de in de Overeenkomst gebruikte, maar daarin niet specifiek gedefinieerde termen, deze richtlijn de lidstaten de vrijheid laat om deze termen overeenkomstig de nationale wetgeving en praktijken te definiëren, zoals dat het geval is voor de overige richtlijnen inzake sociaal beleid waarin soortgelijke termen worden gebruikt, mits deze definities de inhoud van de Overeenkomst respecteren;
14. Overwegende dat de Commissie haar voorstel voor een richtlijn heeft opgesteld overeenkomstig haar Mededeling van 20 mei 1998 over de aanpassing en bevordering van de sociale dialoog op communautair niveau, rekening houdend met de representatieve status van de verdragssluitende partijen en de wettigheid van elke clause in de Overeenkomst;
15. Overwegende dat de Commissie haar voorstel voor een richtlijn heeft opgesteld overeenkomstig artikel 2, lid 2, van de Overeenkomst betreffend de sociale politiek, waarin wordt bepaald dat in richtlijnen op op sociaal gebied "wordt vermeden zodanige administratieve, financiële en juridische verplichtingen op te leggen dat de oprichting en ontwikkeling van kleine en middelgrote ondernemingen daardoor zou kunnen worden belemmerd";
16. Overwegende dat de Commissie, overeenkomstig haar Mededeling van 14 december 1993 inzake de tenuitvoerlegging van Protocol nr. 14 betreffende de sociale politiek, het Europees Parlement op de hoogte heeft gebracht door het tezamen met haar voorstel de tekst van de overeenkomst te doen toekomen;
17. Overwegende dat de Commissie eveneens het Economisch en Sociaal Comité op de hoogte heeft gebracht;
18. Overwegende dat de Overeenkomst minimumnormen vaststelt; dat de lidstaten en/of de sociale partners gunstiger voorzieningen mogen handhaven of invoeren;

19. Overwegende dat de tenuitvoerlegging van deze Richtlijn niet mag dienen als rechtvaardiging voor enige regressie in de bestaande situatie in elke lidstaat;

20. Overwegende dat een lidstaat de tenuitvoerlegging van deze richtlijn op gezamenlijk verzoek van de sociale partners aan hen kan toevertrouwen op voorwaarde dat deze lidstaat alle nodige maatregelen treft om te allen tijde de bij deze richtlijn voorgeschreven resultaten te kunnen waarborgen;

21. Overwegende dat de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst bijdraagt tot de verwezenlijking van de in artikel 1 van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek bedoelde doelstellingen,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD :

Artikel 1

Deze richtlijn beoogt de uitvoering van de bijgevoegde Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, die op 30 september 1998 door de werkgevers- en werknemersorganisaties van de maritieme sector (ECSA en FST) is gesloten.

Artikel 2

Minimumvoorschriften

1. De lidstaten kunnen gunstigere dan de in deze richtlijn bedoelde bepalingen handhaven of invoeren.

2. De tenuitvoerlegging van deze richtlijn vormt in geen enkel geval een rechtvaardiging voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de werknemers op de onder deze richtlijn vallende gebieden. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten en/of de sociale partners om in het licht van de ontwikkelingen andersluidende wettelijke, bestuursrechtelijke en contractuele bepalingen aan te nemen dan die welke op het tijdstip van de goedkeuring van deze richtlijn van kracht zijn, mits de hand wordt gehouden aan de minimumeisen van deze richtlijn.

Artikel 3

Straffen

De lidstaten stellen het stelsel van straffen van toepassing op overtredingen van de ter uitvoering van deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen vast en treffen alle maatregelen die nodig zijn om de tenuitvoerlegging van die straffen te verzekeren. De aldus vastgestelde straffen moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel 5 vermelde datum van deze bepalingen in kennis en delen haar alle latere wijzigingen zo spoedig mogelijk mee.

Artikel 4

Omzetting

De lidstaten doen de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden die nodig zijn om uiterlijk op 30 juni 2001 aan deze richtlijn te voldoen, of zorgen er uiterlijk op die datum voor dat de sociale partners bij overeenkomst de nodige bepalingen invoeren, waarbij de lidstaten alle noodzakelijke maatregelen nemen om te allen tijde de door deze richtlijn geëiste resultaten te kunnen waarborgen. Zij stellen de Commissie daarvan dadelijk in kennis.

Wanneer de lidstaten de in lid 1 bedoelde bepalingen aannemen, dan wel bij de officiële bekendmaking ervan, wordt naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 5

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad

De Voorzitter

Bijlage

EUROPESE OVEREENKOMST BETREFFENDE DE ORGANISATIE VAN DE ARBEIDSTIJD VAN ZEEVARENDEN

Gezien de Overeenkomst betreffende de sociale politiek behorende bij het Protocol betreffende de sociale politiek, gehecht aan het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en inzonderheid de artikelen 3, lid 4 en 4, lid 2;

Overwegende dat artikel 4, lid 2 van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek bepaalt dat op communautair niveau gesloten overeenkomsten op gezamenlijk verzoek van de ondertekenende partijen kunnen worden ten uitvoer gelegd door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie;

Overwegende dat de ondertekenende partijen hierbij een dergelijk verzoek doen;

Zijn de ondertekenende partijen het volgende overeengekomen:

Clausule 1

1. Deze Overeenkomst is van toepassing op zeevarenden op elk zeeschip, ongeacht of het staats- of particulier eigendom is, dat geregistreerd staat op het grondgebied van een lidstaat en gewoonlijk gebruikt wordt in de handelsscheepvaart. In deze overeenkomst wordt een schip dat in het register van twee staten is opgenomen, geacht te zijn geregistreerd op het grondgebied van de staat wiens vlag het voert.
2. In geval van twijfel moet de bevoegde autoriteit van de desbetreffende lidstaat beslissen of schepen wel of niet als zeeschepen of als gebruikt voor de handelsscheepvaart in de zin van deze Overeenkomst worden beschouwd. De organisaties van de betrokken reders en zeevarenden dienen te worden geraadpleegd.

Clausule 2

In deze overeenkomst:

- (a) wordt verstaan onder "arbeidstijd", de tijd gedurende welke een zeevarende arbeid voor het schip moet verrichten;

-
- (b) wordt verstaan onder "rusttijd", de tijd buiten de arbeidstijd; korte pauzes vallen niet onder dit begrip;
 - (c) wordt verstaan onder "zeevarende", iedere persoon die in enige hoedanigheid werkzaam of aangemonsterd is aan boord van een zeeschip waarop deze Overeenkomst van toepassing is;
 - (d) wordt verstaan onder "reder", de eigenaar van het schip of enig andere organisatie of persoon, zoals de directeur of rompbevrachter, die de verantwoordelijk voor de exploitatie van het schip heeft overgenomen van de reder en die door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, is overeengekomen alle daarmee verbonden verplichtingen en taken op zich te nemen.

Clause 3

Binnen de in clause 5 genoemde grenzen, moet hetzij een maximumarbeidstijd worden vastgesteld die binnen een bepaalde periode niet mag worden overschreden, hetzij een minimumrusttijd die binnen een bepaalde periode moet worden toegekend.

Clause 4

Onverminderd het bepaalde in clause 5, is de normale standaardarbeidstijd voor zeevarenden in principe een achturedag, met een dag rust per week en rust op algemene feestdagen. De lidstaten kunnen echter procedures aannemen voor het goedkeuren en registreren van een collectieve arbeidsovereenkomst waarin de normale arbeidstijd van zeevarenden wordt vastgelegd op een basis die niet minder gunstig is dan deze norm.

Clause 5

1. De grenzen aan de arbeidstijd zijn:
 - (a) de maximumarbeidstijd mag niet langer zijn dan:
 - (i) 14 uur in elke periode van 24 uur en
 - (ii) 72 uur in elke periode van zeven dagen;
 - of
 - (b) de minimumrusttijd mag niet korter zijn dan:
 - (i) 10 uur in elke periode van 24 uur en
 - (ii) 77 uur in elke periode van zeven dagen.
2. De rusttijd kan ten hoogste in twee perioden - waarvan er een minstens zes uur moet bedragen - worden opgedeeld en de tijdruimte tussen twee opeenvolgende rusttijden mag niet langer zijn dan 14 uur.

3. Periodieke appels, brandbestrijdingsoefeningen en oefeningen voor noodgevallen, alsmede oefeningen die krachtens nationale wetten en verordeningen alsmede internationale overeenkomsten zijn voorgeschreven, dienen op een zodanige wijze te worden gehouden dat deze de rusttijden zo min mogelijk verstoren en geen vermoeidheid veroorzaken.
4. In situaties waarin een zeevarende wachtdienst verricht, bijvoorbeeld wanneer een machinekamer onbezet is, dient deze, als de normale rusttijd wordt verstoord door oproepen tot arbeid, ter compensatie een toereikende rusttijd toegewezen te krijgen.
5. Ten aanzien van de punten 3 en 4 geldt: wanneer geen collectieve arbeidsovereenkomst of arbitragebeslissing aanwezig is, of als de bevoegde autoriteit beslist dat de bepalingen van de collectieve arbeidsovereenkomst of de beslissing niet toereikend zijn, dient de bevoegde autoriteit bepalingen vast te stellen om te waarborgen dat de desbetreffende zeevarenden voldoende rust krijgen.
6. Met inachtneming van de algemene beginselen van de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van de werknemers, kunnen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten op grond van nationale wetten, verordeningen of een desbetreffende procedure collectieve arbeidsovereenkomsten goedkeuren of registreren die uitzonderingen op in punt 1 en punt 2 vastgestelde grenzen mogelijk maken. Dergelijke uitzonderingen dienen zoveel mogelijk aan de gestelde eisen te voldoen, maar er kan rekening worden gehouden met frequenter of langer durend verlof, of de toekenning van compensatieverlof voor zeevarenden die wacht lopen of zeevarenden die aan boord werken tijdens korte reizen.
7. Op een gemakkelijk toegankelijke plaats wordt een overzicht opgehangen met de arbeidsorganisatie aan boord, waarop voor iedere positie tenminste wordt vermeld:
 - (a) het rooster voor de dienst op zee en de dienst in de haven, alsmede
 - (b) de maximumarbeidstijd en de minimumrusttijd krachtens de wetten, verordeningen of collectieve arbeidsovereenkomsten die in de lidstaten van kracht zijn.
8. Het in punt 7 bedoelde overzicht wordt opgesteld in gestandaardiseerd formaat en wel in de werktaal of de werktalen van het schip en in het Engels.

Clausule 6

Geen zeevarende van jonger dan 18 jaar mag 's nachts werken. In deze Overeenkomst wordt onder nacht verstaan, een periode van minstens negen aaneengesloten uren, inclusief de periode tussen middernacht en vijf uur in de ochtend. Deze bepaling hoeft niet te worden toegepast, wanneer de effectieve opleiding van jonge zeevarenden tussen 16 en 18 jaar overeenkomstig vastgelegde programma's en roosters daardoor zou worden verstoord.

Clausule 7

1. De kapitein van een schip heeft het recht van een zeevarende te verlangen alle uren te werken, die noodzakelijk zijn voor de onmiddellijke veiligheid van het schip, de personen aan boord of de lading, of om bijstand te verlenen aan andere schepen of personen die op zee in nood verkeren.
2. In overeenstemming met punt 1, kan de kapitein het werk- of rustprogramma opschorten en van een zeevarende verlangen dat hij gedurende alle uren werkt die noodzakelijk zijn totdat de normale situatie is hersteld.
3. Zodra dit na het herstel van de normale situatie mogelijk is, zorgt de kapitein ervoor dat alle zeevarenden die tijdens een geprogrammeerde rusttijd gewerkt hebben, gedurende een toereikende periode kunnen rusten.

Clausule 8

1. De dagelijkse arbeidstijd van de zeevarenden of hun dagelijkse rusttijd dient te worden bijgehouden om de naleving van de bepalingen van clausule 5 te kunnen controleren. De zeevarende dient een kopie te ontvangen van de op hem betrekking hebbende notities, die dienen te worden ondertekend door de kapitein of een door de kapitein gemachtigde persoon en door de zeevarende.
2. Er dienen procedures te worden vastgesteld voor het maken van dergelijke notities aan boord, inclusief de tussenpozen waarin deze worden vastgelegd. Het formulier voor het noteren van de arbeids- of de rusttijd van de zeevarenden dient te worden opgesteld met inachtneming van bestaande internationale richtlijnen, Het formulier wordt opgesteld in de taal of talen als bedoeld in clausule 5, punt 8.
3. Exemplaren van de bepalingen van de nationale wetgeving die op deze Overeenkomst betrekking hebben en van de desbetreffende collectieve overeenkomsten, dienen aan boord te worden bewaard en dienen gemakkelijk toegankelijk te zijn voor de bemanning.

Clausule 9

De in clausule 8 bedoelde notities dienen met passende tussenpozen onderzocht en bekrachtigd te worden, om na te gaan of de bepalingen inzake de arbeids- en rusttijden waarop deze Overeenkomst betrekking heeft, worden nageleefd.

Clausule 10

1. Bij de vaststelling, goedkeuring of verandering van de sterkte van de bemanning dient er rekening mee te worden gehouden dat excessieve arbeidstijden vermeden of tot een minimum beperkt dienen te worden om voldoende rust te waarborgen en vermoeidheid te beperken.

-
- 2 Als uit de notities of andere bewijsmiddelen blijkt dat inbreuk is gemaakt op de bepalingen inzake arbeids- of rusttijden, dienen maatregelen, waaronder zo nodig ook een verandering in de sterkte van de bemanning van het schip, te worden getroffen om toekomstige overtredingen te voorkomen.
 3. Alle schepen waarop deze Overeenkomst van toepassing is, dienen voldoende, veilig en doeltreffend bemand te zijn, overeenkomstig het document betreffende de veilige minimumsterkte van de bemanning of een gelijkwaardig document dat door de bevoegde autoriteit is afgegeven.

Clause 11

Personen beneden 16 jaar mogen niet op een schip werken.

Clause 12

De reder dient de kapitein de nodige middelen te verstrekken om te voldoen aan de verplichtingen krachtens deze Overeenkomst, waaronder die in verband met de voldoende sterkte van de bemanning van het schip. De kapitein dient alle noodzakelijke maatregelen te treffen om ervoor te zorgen, dat voldaan wordt aan de eisen inzake de arbeids- en rusttijden van de zeevarenden, die uit deze Overeenkomst voortvloeien.

Clause 13

- 1 Alle zeevarenden dienen in het bezit te zijn van een certificaat, waaruit blijkt dat zij lichamelijk geschikt zijn voor het werk aan boord waarvoor zij zijn aangesteld.

De aard van de uit te voeren medische keuring en de bijzonderheden die in het medisch certificaat dienen te worden vermeld, dienen te worden vastgesteld in overleg met de desbetreffende organisaties van de reders en van de zeevarenden.

Alle zeevarenden dienen regelmatig een medische keuring te ondergaan. Wachtlopende zeevarenden met gezondheidsproblemen die volgens een arts het gevolg zijn van het feit dat zij nachtarbeid verrichten dienen, wanner dat mogelijk is, te worden overgeplaatst naar dagarbeid waarvoor zij geschikt zijn.

2. De in punt 1 bedoelde medische keuring is gratis en valt onder het medisch geheim. Keuringen van deze aard kunnen worden uitgevoerd in het kader van het nationale gezondheidsstelsel.

Clause 14

De reders dienen de bevoegde autoriteit op haar verzoek gegevens te verstrekken over wachtlopende zeevarenden en andere 's nachts werkende zeevarenden.

Clausule 15

Zeevarenden dienen de veiligheids- en gezondheidsbescherming te genieten die bij de aard van hun werk past. Voor de veiligheid en de gezondheidsbescherming van de overdag en 's nachts werkende zeevarenden dienen gelijkwaardige veiligheids- en preventieve diensten of voorzieningen aanwezig te zijn.

Clausule 16

Elke zeevarende heeft recht op een betaald verlof van minstens vier weken per jaar of een gedeelte daarvan voor tewerkstellingsperioden van minder dan een jaar, een en ander in overeenstemming met de voorwaarden voor het recht op en het toekennen van een dergelijk verlof krachtens de nationale wetgeving en/of de nationale gebruiken.

De minimumperiode van betaald verlof mag niet worden vervangen door een geldelijke vergoeding, behalve bij beëindiging van de arbeidsverhouding wordt beëindigd.

Brussel, 30 september 1998

Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST)

Associatie van reders van de Europese Gemeenschap

**VOORSTEL VOOR EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD
BETREFFENDE DE HANDHAVING VAN DE WERKTIJDEN VAN
ZEEVARENDEN AAN BOORD VAN SCHEPEN DIE HAVENS IN DE
GEMEENSCHAP AANDOEN**

**VOORSTEL VOOR EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD
BETREFFENDE DE HANDHAVING VAN DE WERKTIJDEN VAN ZEEVARENDEN AAN
BOORD VAN SCHEPEN DIE HAVENS IN DE GEMEENSCHAP AANDOEN**

TOELICHTING

ALGEMENE INLEIDING

1. Op verzoek van de sociale partners, die op 30 september 1998 een overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd in de maritieme sector hebben gesloten, heeft de Commissie een voorstel ingediend voor een richtlijn van de Raad, aangeduid als de richtlijn werktijden zeevarenden (WTZ-richtlijn), teneinde deze overeenkomst in de Gemeenschap ten uitvoer te leggen.

De overeenkomst die tussen de sociale partners is gesloten, neemt voor een groot deel de bepalingen over van IAO-Verdrag nr. 180. De WTZ-richtlijn bepaalt dat de lidstaten bepalingen mogen vaststellen of handhaven die gunstiger zijn dan die welke in de overeenkomst zijn neergelegd. (Artikel 2 van de richtlijn werktijden zeevarenden en bepalingen betreffende met name de gezondheid van zeevarenden en het jaarlijkse verlof, die IAO-Verdrag nr. 180 aanvullen (artikelen 13 tot 16 van de overeenkomst).

De overeenkomst en bijgevolg de WTZ-richtlijn zijn tot de lidstaten gericht in hun hoedanigheid van vlaggenstaat.

2. Dat er specifiek voor de maritieme sector een werktijdenregeling wordt ingevoerd, heeft in de eerste plaats te maken met het unieke karakter van de werkomgeving. Het systeem dat van toepassing is aan boord van schepen is helemaal verschillend van de voorwaarden die over het algemeen in de meeste activiteiten aan de wal gelden. De scheepvaart opereert niet op één grondgebied, onder de jurisdictie van één staat, maar binnen het raamwerk van het internationale recht, waar de vrijheid van scheepvaart predomineert.
3. Een belangrijke overweging is dat de inachtneming van de werktijden een essentieel element is van het veiligheidsbeleid. Ook het concurrentie aspect is van belang. Eerlijke en onvervalste concurrentie, in een zo veilig mogelijke omgeving, is noodzakelijk, niet alleen tussen reders, maar ook op alle routes naar en vanuit de communautaire havens op welke er rechtstreekse concurrentie is tussen onder de vlag van een lidstaat varende schepen en in derde landen geregistreerde schepen.

De Raad heeft er in zijn resolutie over een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee de nadruk op gelegd dat alle maatschappijen in beginsel op gelijke voet moeten worden gesteld. Dit is ook een essentieel element van IAO-Verdrag nr. 147. Te dien einde voorziet artikel 4 van IAO-Verdrag nr. 147, waarnaar in het

Protocol van 1996 bij het Verdrag wordt verwezen, in een zekere mate van toezicht door de havenstaat, waardoor de staten de maatregelen kunnen nemen die nodig zijn voor de naleving van de internationaal overeengekomen normen.

De lidstaten die partij zijn bij de relevante IAO-Verdragen krijgen het recht om artikel 4 van het IAO-Verdrag toe te passen op alle schepen die hun havens aandoen. Op grond van de "niet-begunstigingsclausule" moeten de lidstaten onder de vlag van derde landen varende schepen, die geen partij zijn bij de verdragen, eveneens aan een dergelijk toezicht onderwerpen.

4. Gelijke spelregels vereisen een coherent controlesysteem. Controle op de naleving van een regeling voor werk- of rusttijden aan boord van schepen is evenwel een complexe zaak. Controle op de naleving van de werktijden aan boord van een schip dat in gebieden vaart die buiten de nationale jurisdictie vallen, is moeilijk te realiseren. Aangezien de meeste werk- en rusttijden aan boord van een schip op zee worden doorgebracht, zijn aan het controleren hiervan specifieke moeilijkheden verbonden.

Gelukkig zijn in IAO-Verdrag nr. 180 een aantal specifieke bepalingen opgenomen om de controle op de naleving van de werktijden te vergemakkelijken. Deze bepalingen moeten dus, samen met de richtsnoeren die op IMO/IAO-niveau worden gegeven, de hoeksteen vormen van een coherent systeem voor de handhaving van de maritieme werktijdenregeling.

5. Voorts verdient ook het specifieke karakter van de bepalingen van de IAO-verdragen die in werking treden, de nodige aandacht. IAO-verdragen moeten, om in werking te kunnen treden, in principe door veel minder staten worden bekrachtigd dan binnen de Internationale Maritieme Organisatie aangenomen verdragen. Het risico bestaat dat, ook al worden IAO-Verdrag nr. 180 en IAO-Verdrag nr. 147 door de meeste lidstaten bekrachtigd, een aantal schepen die havens aandoen van de lidstaten onder de vlag vaart van of geregistreerd is op het grondgebied van een staat die geen partij is bij een van deze verdragen. Er moet dan ook de nodige duidelijkheid worden verschaft met een "niet-begunstigingsclausule", die het mogelijk maakt te controleren of men zich op een schip in redelijke mate aan de werk- en rusttijdenregeling voor zeevarenden houdt.
6. Bijgevolg moeten de lidstaten, in hun hoedanigheid van havenstaat, over een bruikbaar mechanisme kunnen beschikken om de naleving van de werktijdenregeling voor zeevarenden te controleren en met zekerheid te kunnen bepalen welke gemeenschappelijke internationale normen op alle schepen zullen worden toegepast.

Bovendien mag het systeem zich, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, niet bemoeien met zaken als

- de keuze van de meest geschikte inspectie instantie,
- het bepalen van de frequentie van de inspecties
- het vertrouwen in de vakbekwaamheid van de inspecteur,

die heel goed door de lidstaten zelf kunnen worden geregeld, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de verwezenlijking van de hoofddoelstellingen van IAO-Verdrag nr. 180.

7. Naar het oordeel van de Commissie levert toepassing van de werktijdenrichtlijn op zeevarenden van ongeacht welke nationaliteit, die werken aan boord van onder de vlag van een lidstaat varende schepen geen moeilijkheden op. Een en ander staat in principe los van de inwerkingtreding van het IAO-Verdrag en is in relatief korte tijd te realiseren.
Omdat de Commissie een vergelijkbaar niveau van veiligheid en bescherming van de gezondheid van de zeevarenden aan boord van alle schepen beoogt, stelt zij voor om de WTZ-richtlijn aan te vullen met een richtlijn betreffende de handhaving van de werktijden van zeevarenden aan boord van schepen die havens in de Gemeenschap aandoen, hierna de handhavingsrichtlijn genoemd.

BASISPRINCIPES VAN DE WETGEVING

8. Via de handhavingsrichtlijn moeten de lidstaten, in hun hoedanigheid van vlaggenstaat, mechanismen opzetten om ervoor te zorgen dat alle zeeschepen die op het grondgebied van een lidstaat geregistreerd zijn zich aan de bepalingen van de WTZ-richtlijn houden.

De lidstaten, in hun hoedanigheid van havenstaat, mogen niet van schepen uit derde landen eisen dat deze bepalingen naleven die wel in de Overeenkomst, maar niet in IAO-Verdrag nr.180 staan. Het betreft hier onder meer bepalingen betreffende de gezondheid van zeevarenden en het jaarlijks verlof (artikelen 13 tot 16 van de Overeenkomst). Verder kunnen de lidstaten krachtens deze richtlijn de schepen van derde landen evenmin aan gunstiger bepalingen dan die van de Overeenkomst onderwerpen, die zij op grond van artikel 1, lid 2, van de WTZ-richtlijn wel mochten invoeren of handhaven. Ten aanzien van schepen die niet geregistreerd zijn op het grondgebied van een lidstaat of niet onder de vlag daarvan varen, kunnen geen eisen worden gehandhaafd die verder gaan dan die welke in Verdrag nr. 180 zijn opgenomen.

Bovendien behoeven dergelijke schepen uit derde landen pas na de inwerkingtreding van IAO-Verdrag nr.180 en het Protocol bij IAO-Verdrag nr.147 aan de eisen van de handhavingsrichtlijn voldoen.

9. De handhavingsrichtlijn bevat de procedures die moeten worden gevolgd bij het controleren van de naleving van de relevante bepalingen van de WTZ-richtlijn, wanneer schepen een haven aandoen in een lidstaat van de Gemeenschap.

Aangezien krachtens IAO-Verdrag nr.180:

- een schema moet worden opgesteld, met een beschrijving van de organisatie van de werkzaamheden aan boord en de op grond van de in de vlaggenstaat vigerende wetgeving voorgeschreven maximumwerktijden en

minimumrusttijden, dat op een gemakkelijk toegankelijke plaats moet worden opgehangen;

- aantekening moet worden gehouden van de dagelijkse werk- of rusttijden van de zeevarenden, en deze gegevens aan boord moeten worden bewaard en door de bevoegde instantie van de staat waar het schip is geregistreerd regelmatig moeten worden goedgekeurd;

en aangezien een groep van IAO- en IMO-deskundigen gezamenlijk een gestandaardiseerd model voor een organisatieschema van de werkzaamheden aan boord en een gestandaardiseerd modelformulier voor het registreren van de dagelijkse werk- of rusttijden van de zeevarenden heeft ontwikkeld, beschikken de lidstaten, in hun hoedanigheid van vlaggenstaat of havenstaat, over het nodige instrumentarium om toe te zien op de naleving van de bepalingen van IAO-Verdrag nr. 180 als overgenomen in de WTZ-richtlijn.

Voor een coherent gebruik van dit instrumentarium is in de handhavingsrichtlijn rekening gehouden met deze standaardformulieren. De handhavingsrichtlijn voorziet in het gebruik van dit gestandaardiseerde formulier of een equivalent ervan.

Aangezien niet-naleving van de relevante bepalingen van de WTZ-richtlijn in principe pas kan blijken nadat een onderzoek aan boord van een schip heeft plaatsgevonden, is in de handhavingsrichtlijn ook aangegeven welke punten met betrekking tot deze formulieren minstens moeten worden gecontroleerd.

Bovendien kunnen inspecteurs, wanneer zij aan boord van een schip vaststellen dat zeevarenden oververmoeid zijn en kan worden aangetoond dat die vermoeidheid het gevolg is van te lange werktijden of onvoldoende rust, dit als een bewijs beschouwen dat de relevante eisen van de WTZ-richtlijn niet zijn nageleefd.

10. De handhavingsrichtlijn somt een aantal maatregelen op die in dat geval moeten worden genomen. Zo kan een verbod worden opgelegd om de haven te verlaten zolang bijvoorbeeld onnauwkeurigheden in de documenten niet zijn gecorrigeerd of de zeevarenden niet voldoende zijn uitgerust. In laatstgenoemd geval mag het schip daar niet meer hinder van ondervinden dan enkele uren oponthoud.
11. De handhavingsrichtlijn voorziet ook in maatregelen om ervoor te zorgen dat de betrokken partijen naar behoren worden geïnformeerd over de resultaten van de inspectie.
12. Aangezien het mogelijk is dat verschillende diensten met het toezicht op de naleving van de krachtens de WTZ-richtlijn vastgestelde werk- of rusttijden zijn belast, verplicht de handhavingsrichtlijn de lidstaten om de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat relevante informatie in verband met de inspectie of het verbod om een haven te verlaten aan andere bevoegde diensten in de betrokken lidstaat of in andere lidstaten wordt doorgegeven.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Dit artikel omschrijft het doel van de richtlijn: het creëren van een mechanisme voor het controleren van de naleving en handhaving van de richtlijn werktijden zeevarenden (WTZ-richtlijn) op schepen, ongeacht hun vlag, die havens aandoen van de lidstaten.

Lid 2 preciseert onder welke voorwaarden de bepalingen van de WTZ-richtlijn van toepassing zijn op schepen die onder de vlag van een derde land varen.

Artikel 2

Dit artikel definieert de belangrijkste termen in de richtlijn.

Artikel 3

Dit artikel neemt de bepalingen over van artikel 4 van IAO-Verdrag nr. 147, dat de maatregelen beschrijft die de lidstaten ter beschikking staan om te controleren of de normen in het verdrag in acht worden genomen.

Een dergelijke controle kan er komen na een door de staat ontvangen klacht of een inspectie van het vaartuig. Daarna moet de overheid van het land waar het schip is geregistreerd op de hoogte worden gesteld en moeten alle nodige maatregelen genomen worden om de voorwaarden (werk- en rusttijden) die duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid of gezondheid van de zeevarenden aan boord, te verbeteren.

Artikel 4

Dit artikel geeft aan welke controles ten minste moeten worden uitgevoerd om te kunnen vaststellen dat een schip niet voldoet aan de normen van IAO-Verdrag nr. 180.

Bij de daartoe uitgevoerde inspectie moeten de documenten die betrekking hebben op de voor het schip geldende werk- en rusttijden worden gecontroleerd, d.w.z.:

- het organisatieschema voor de werkzaamheden aan boord, dat in de werktaal of -talen van het schip en in het Engels gesteld moet zijn volgens het model van bijlage I van de richtlijn of een gelijkwaardig model, en op een gemakkelijk toegankelijke plaats aan boord moet zijn opgehangen.
- de gegevens met betrekking tot de werk- of rusttijden van de zeevarenden, die in de werktaal of -talen van het schip en in het Engels moeten zijn vastgelegd met behulp van het modelformulier van bijlage II van de richtlijn of een daarmee gelijkstaand formulier, aan boord moeten worden bewaard en door de bevoegde

autoriteit van de staat waar het schip is geregistreerd regelmatig moeten worden goedgekeurd.

Bovendien kunnen door de bevoegde autoriteit gemachtigde inspecteurs door hen waargenomen oververmoeidheid bij zeevarenden aan boord, die het gevolg is van de werkomstandigheden, meer bepaald van te lange werkuren of onvoldoende rust, als een bewijs beschouwen dat de eisen van de richtlijn niet zijn nageleefd.

Artikel 5

Dit artikel bepaalt welke maatregelen door de lidstaten moeten worden genomen wanneer, na een klacht of het ontvangen van bewijsmateriaal dat een schip niet aan de normen van IAO-Verdrag nr. 180 voldoet, vaststaat dat de situatie aan boord duidelijk gevaar oplevert voor de veiligheid of gezondheid van de zeevarenden en moet worden verbeterd. De bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat bepaalt welke maatregelen worden getroffen. Afhankelijk van de aard en ernst van de geconstateerde tekortkomingen kan het schip verbod krijgen om de haven te verlaten, zolang die tekortkomingen niet zijn verholpen.

De kapitein van het schip of de administratie van de vlaggenstaat kunnen diverse maatregelen moeten treffen om dergelijke tekortkomingen te verhelpen. Hierbij kan worden gedacht aan opstelling van een organisatieschema van de werkzaamheden aan boord overeenkomstig de bepalingen van IAO-Verdrag nr. 180, aanpassingen van bemanningssterkte om overdreven lange werktijden voor bepaalde bemanningsleden te voorkomen of de betrokken bemanningsleden de gelegenheid geven voldoende uit te rusten voordat het schip zee kiest.

Artikel 6

Dit artikel beschrijft hoe een lidstaat, wanneer die, om een van de in artikel 3 of 4 beschreven redenen, besluit een schip te verbieden om uit te varen, de bevoegde autoriteiten van de staat waar het schip is geregistreerd op passende wijze moet informeren. Het benadrukt eveneens dat de controle die krachtens de bepalingen van de richtlijn wordt uitgevoerd niet tot onnodig oponthoud mag leiden.

Artikel 7

Dit artikel beschrijft de voorwaarden die gelden met betrekking tot het recht van beroep tegen een besluit tot aanhouding van een vaartuig in een haven.

Artikel 8

Dit artikel bepaalt dat de lidstaten en hun bevoegde autoriteiten met het oog op een doeltreffende toepassing van de richtlijn moeten samenwerken.

Artikel 9

Deze bepaling verzekert dat schepen die varen onder de vlag van een staat die een van de relevante IAO-Verdragen niet heeft ondertekend geen gunstiger behandeling krijgen dan een schip onder de vlag van een staat die dat wel heeft gedaan. Het feit dat een schip onder de vlag vaart van een staat die het relevante IAO-Verdrag niet heeft ondertekend, kan erop wijzen dat de werksituatie aan boord, met name de werktijdenregeling, mogelijk onbevredigend is of vanuit een oogpunt van veiligheid of gezondheid niet op een niveau staat als krachtens IAO-Verdrag nr. 180 vereist is.

Artikel 10 en 11

Artikel 10 en 11 bepalen welke maatregelen elke lidstaat moet nemen om aan de richtlijn te voldoen.

De richtlijn vermeldt de datum waarop alle lidstaten de nodige regelgeving voor de toepassing van de richtlijn moeten hebben ingevoerd. Bij de keuze van deze datum is rekening gehouden met het verwachte tijdschema voor de goedkeuring en inwerkingtreding van Richtlijn .../EG. Aldus zouden deze besluiten op dezelfde dag van toepassing moeten worden.

Met betrekking tot de datum van tenuitvoerlegging gelden twee uitzonderingen:

- op schepen die niet op het grondgebied van een lidstaat zijn geregistreerd, zijn de relevante bepalingen van Richtlijn .../EG pas van toepassing na de inwerkingtreding van IAO-Verdrag nr.180;
- aangezien het Verenigd Koninkrijk geen partij is bij Protocol (nr.14) betreffende de sociale politiek, is een specifieke richtlijn nodig om de bepalingen van Richtlijn .../EG eveneens op dit land van toepassing te maken. Wanneer deze richtlijn op het Verenigd Koninkrijk van toepassing zal zijn, hangt af van de datum van toepassing van de specifieke richtlijn betreffende de toepassing van de overeenkomst in het Verenigd Koninkrijk.

Artikel 12 en 13

Geen toelichting.

Bijlagen

Bijlage I bevat het model voor een organisatieschema van de werkzaamheden aan boord, en Bijlage II het modelformulier voor de registratie van de werk- of rusttijden van zeevarenden. Beide modellen zijn ontwikkeld door een uit deskundigen van de Internationale Arbeidsorganisatie en de Internationale Maritieme Organisatie samengestelde werkgroep.

**VOORSTEL VOOR EEN RICHTLIJN VAN DE RAAD
BETREFFENDE DE HANDHAVING VAN DE WERKTIJDEN VAN ZEEVARENDEN AAN
BOORD VAN SCHEPEN DIE HAVENS IN DE GEMEENSCHAP AANDOEN**

(Voor de EER relevante tekst)

98/0321 (SYN)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,¹,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité²,

Overeenkomstig de procedure van artikel 189 C van het Verdrag³,

1. Overwegende dat de sociale politiek van de Gemeenschap er onder meer op gericht is de gezondheid en veiligheid van de werknemers in hun werkomgeving te verbeteren;
2. Overwegende dat het beleid van de Gemeenschap op het gebied van het zeevervoer er onder meer op gericht is de leef- en werkomstandigheden van zeevarenden aan boord van schepen, de veiligheid op zee en de preventie van verontreiniging veroorzaakt door ongevallen op zee te verbeteren;
3. Overwegende dat de Internationale Arbeidsconferentie op haar vierentachtigste zitting van 8-22 oktober 1996 het Verdrag betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen van 1996 (IAO-Verdrag nr. 180) en het Protocol bij het Verdrag betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976 heeft aangenomen;
4. Overwegende dat de krachtens artikel 4, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek aangenomen Richtlijn .../EG van de Raad van ... 199., hierna genoemd de WTZ-richtlijn, beoogt de op 30 september 1998 tussen de sociale partners gesloten Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de

¹ PB C --, ---- 199-, blz.-

² PB C --, ---- 199-, blz.-

³ Advies van het Europees Parlement van ---- 199- (PB C --, ----199-, blz.-), Gemeenschappelijk Standpunt van de Raad van ----199- (PB C --, ----199-, blz.-) en Besluit van het Europees Parlement van ----199- (nog niet verschenen in het Publicatieblad).

arbeidstijd van zeevarenden, hierna genoemd "de Overeenkomst", in werking te doen treden; dat de overeenkomst inhoudelijk een aantal bepalingen van IAO-Verdrag nr. 180 betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen overneemt; dat deze overeenkomst van toepassing is op de zeevarenden aan boord van elk zeeschip, ongeacht of het staats- dan wel particulier eigendom is, dat geregistreerd is op het grondgebied van een lidstaat en gewoonlijk gebruikt wordt in de handelsscheepvaart;

5. Overwegende dat het doel van deze richtlijn de toepassing is van de bepalingen van de WTZ-richtlijn die overgenomen zijn van IAO-Verdrag nr. 180 op elk schip dat een haven aandoet van een lidstaat, ongeacht onder welke vlag het vaart ; dat evenwel de WTZ-richtlijn eisen omvat die niet in IAO-Verdrag nr. 180 zijn opgenomen en dan ook niet van toepassing zijn aan boord van schepen die niet onder de vlag van een lidstaat varen;
6. Overwegende dat de WTZ-richtlijn van toepassing is op zeevarenden aan boord van elk zeeschip dat op het grondgebied van een lidstaat is geregistreerd; dat de lidstaten erop moeten toezien dat de op hun grondgebied geregistreerde schepen aan de bepalingen van deze richtlijn voldoen;
7. Overwegende dat, met het oog op de veiligheid en om concurrentievervalsing tegen te gaan, de lidstaten erop moeten kunnen toezien dat alle zeeschepen die hun havens aandoen, ongeacht de staat waar deze zijn geregistreerd, aan de relevante bepalingen van de WTZ-richtlijn voldoen;
8. Overwegende dat met name schepen die varen onder de vlag van een staat die geen partij is bij IAO-Verdrag nr. 180 of het Protocol bij IAO-Verdrag nr. 147 geen gunstiger behandeling mogen krijgen dan schepen onder de vlag van een staat die partij is bij deze of een van deze verdragen;
9. Overwegende dat, voor de controle op de effectieve toepassing en handhaving van de WTZ-richtlijn, de lidstaten inspecties moeten verrichten aan boord van schepen, met name na het ontvangen van een klacht van de kapitein, een bemanningslid of iedere persoon of organisatie met een legitiem belang bij de veilige exploitatie van het schip, de leef- en werkomstandigheden aan boord of de preventie van verontreiniging;
10. Overwegende dat voor de toepassing van deze richtlijn de lidstaten op eigen initiatief, naar gelang van toepassing, havenstaatcontrole-inspecteurs mogen aanwijzen voor de uitvoering van inspecties aan boord van schepen die havens in de Gemeenschap aandoen.
11. Overwegende dat het bewijs dat een schip niet aan de eisen van de WTZ-richtlijn voldoet, kan worden verkregen na controle van het organisatieschema van de werkzaamheden aan boord en de gegevens inzake de werk- of rusttijden van de zeevarenden, of wanneer de inspecteur redenen heeft om aan te nemen dat zeevarenden oververmoeid zijn;

12. Overwegende dat de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar een schip de haven is binnengelopen, wanneer de omstandigheden aan boord van dat schip duidelijk gevaarlijk zijn voor de gezondheid of veiligheid van de zeevarenden, ter verbetering daarvan een uitvaarverbod kan opleggen, totdat de geconstateerde tekortkomingen zijn verholpen of de bemanning voldoende is uitgerust.
13. Overwegende dat, aangezien in de WTZ-richtlijn de bepalingen van IAO-Verdrag nr.180 zijn overgenomen, controle op de naleving door op het grondgebied van een derde staat geregistreerde schepen van de bepalingen van deze richtlijn pas kan plaatsvinden nadat dit verdrag in werking is getreden;
14. Overwegende dat, aangezien de Overeenkomst betreffende de sociale politiek niet van toepassing is op het Verenigd Koninkrijk, de WTZ-richtlijn niet bindend is voor deze lidstaat; dat echter Richtlijn .../EG van ... 199. de bepalingen van de richtlijn tot tenuitvoerlegging van de Europese Overeenkomst van toepassing heeft gemaakt op het Verenigd Koninkrijk,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel en toepassingsgebied

1. Doel van deze richtlijn is te voorzien in een mechanisme voor controle op en handhaving van de naleving van de WTZ-richtlijn door de schepen die havens van de lidstaten aandoen, teneinde de veiligheid op zee, en de werkomstandigheden, gezondheid en veiligheid van zeevarenden aan boord van schepen te verbeteren.
2. In het kader van deze richtlijn zijn de bepalingen van de WTZ-richtlijn van toepassing op schepen die geregistreerd zijn in een lidstaat en op schepen die niet geregistreerd zijn op het grondgebied of niet onder de vlag varen van een lidstaat, wat laatstgenoemde schepen betreft met uitzondering van:
 - de door de lidstaten behouden of ingevoerde eisen die gunstiger zijn dan die welke in IAO-Verdrag nr. 180 zijn neergelegd
 - de artikelen 13 tot en met 16 van de aan de WTZ-richtlijn gehechte Europese Overeenkomst.

Artikel 2

Definities

In het kader van deze richtlijn wordt verstaan onder

- a) “schip”: elk zeeschip dat in een lidstaat is geregistreerd in overeenstemming met de WTZ-richtlijn alsmede elk zeeschip waarop IAO-Verdrag nr.180 van toepassing is en dat onder een andere vlag vaart dan die van de havenstaat
- b) “bevoegde autoriteit”: de bevoegde autoriteiten die door de lidstaten zijn aangewezen om taken te verrichten krachtens deze richtlijn
- c) “inspecteur”: een werknemer of andere persoon uit de overheidssector die door de bevoegde autoriteit van een lidstaat is gemachtigd om de werkomstandigheden aan boord te inspecteren, en aan deze bevoegde autoriteit verantwoording verschuldigd is
- d) “klacht”: een aangifte, gedaan door een bemanningslid, een beroepsorganisatie, een associatie, een vakbond of, in het algemeen, iedereen die belang heeft bij de veiligheid van het schip, de veiligheid en gezondheid van de bemanning inbegrepen.

Artikel 3

Handhaving

Onverminderd artikel 1, lid 2 moet een lidstaat, indien hij een klacht ontvangt of bewijzen verkrijgt dat een schip, dat vrijwillig in het kader van de normale bedrijfsvoering of om operationele redenen een van zijn havens aandoet, niet voldoet aan de normen van de WTZ-richtlijn, een verslag opmaken en toesturen aan de overheid van het land waar het schip is geregistreerd, en de maatregelen nemen die nodig zijn om omstandigheden aan boord die duidelijk gevaar opleveren voor de veiligheid of gezondheid van de zeevarenden te verbeteren.

Artikel 4

Verkrijging van bewijzen dat niet aan de normen wordt voldaan

Wanneer hij wil nagaan of er bewijzen zijn dat een schip niet voldoet aan de normen van de WTZ-richtlijn, als bedoeld in artikel 3, onderzoekt de lidstaat waar het schip in de haven ligt of:

- er aan boord van het schip een organisatieschema van de werkzaamheden is, dat in de werktaal of -talen van het schip en in het Engels is opgesteld volgens het model van bijlage 1 of een ander

gelijkwaardig model, en op een gemakkelijk toegankelijke plaats aan boord is opgehangen.

- de gegevens over de werk- of rusttijden van de zeevarenden in de werktalen of -talen van het schip en in het Engels zijn geregistreerd op formulieren van het model van bijlage II of een ander gelijkwaardig model, aan boord worden bewaard en door de bevoegde autoriteit van de staat waar het schip is geregistreerd regelmatig zijn goedgekeurd.

Wanneer er aanwijzingen zijn dat zeevarenden aan boord van een schip dat een haven van een lidstaat aandoet oververmoeid zijn als gevolg van buitensporig lange werktijden of onvoldoende rusttijd, kan de inspecteur, naar zijn beroepsmatig oordeel, beslissen dat het schip niet volledig voldoet aan de eisen van de WTZ-richtlijn.

Artikel 5

Herstel van tekortkomingen

Wanneer een lidstaat ingevolge de artikelen 3 en 4 een klacht heeft ontvangen of bewijzen heeft verkregen dat een schip niet voldoet aan de in de WTZ-richtlijn bedoelde normen, moet hij de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat omstandigheden aan boord die duidelijk gevaarlijk zijn voor de veiligheid of gezondheid van de zeevarenden worden verbeterd.

Zo kan onder meer een uitvaarverbod worden opgelegd, totdat de geconstateerde tekortkomingen zijn verholpen of de zeevarenden voldoende zijn uitgerust.

Artikel 6

Follow-up procedures

1. Wanneer een schip ingevolge artikel 5 een verbod krijgt om de haven te verlaten, moet de bevoegde autoriteit van de lidstaat de kapitein, de eigenaar of exploitant, de overheid van de vlaggenstaat of de staat waar het schip is geregistreerd of de consul, of wanneer deze afwezig is, de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiging van de betrokken staat op de hoogte brengen van de resultaten van de inspecties, van eventuele beslissingen van de inspecteur en van de vereiste corrigerende maatregelen.
2. Bij een inspectie krachtens deze richtlijn moet alles in het werk worden gesteld om te voorkomen dat een schip onrechtmatig wordt opgehouden. Indien een schip onrechtmatig wordt opgehouden, heeft de eigenaar of exploitant recht op vergoeding van geleden verlies of schade. In geval van vermeend onrechtmatig oponthoud rust de bewijslast bij de eigenaar of exploitant van het schip.

Artikel 7

Recht van beroep

1. De eigenaar of de exploitant van het schip of diens vertegenwoordiger in de lidstaat heeft het recht beroep in te stellen tegen een door de bevoegde instantie genomen besluit tot aanhouding. Het beroep schorst de aanhouding niet.
2. De lidstaten dienen hiertoe in overeenstemming met hun nationale wetgeving passende beroepsprocedures in te stellen en te handhaven.
3. De bevoegde instantie dient de kapitein van het schip als bedoeld in lid 1 naar behoren op de hoogte te stellen van zijn recht om beroep in te stellen.

Artikel 8

Administratieve samenwerking

De lidstaten moeten regeling treffen voor samenwerking tussen hun bevoegde instanties en de bevoegde instanties van andere lidstaten met het oog op de effectieve toepassing van deze richtlijn, en de Commissie van die regelingen in kennis stellen.

Artikel 9

Niet-begunstigingsclausule

Bij inspectie van een schip dat geregistreerd is op het grondgebied of onder de vlag vaart van een staat die IAO-Verdrag nr.180 of het Protocol bij IAO-Verdrag nr.147 niet heeft geratificeerd, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat, zodra deze instrumenten in werking zijn getreden, de behandeling van dit schip en haar bemanning niet gunstiger is dan van een schip dat geregistreerd is op het grondgebied of onder de vlag vaart van een staat die wel partij is bij deze of een van deze verdragen.

Artikel 10

Slotbepalingen

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 30 juni 2001 aan deze richtlijn te voldoen.
2. In afwijking van lid 1 is deze richtlijn op het Verenigd Koninkrijk pas van toepassing na de datum van tenuitvoerlegging als bedoeld in Richtlijn .../EG, die de bepalingen van de Europese Overeenkomst van toepassing maakt op het Verenigd Koninkrijk.

3. In de bepalingen die de lidstaten aannemen, dan wel bij de officiële bekendmaking ervan, wordt naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden door de lidstaten vastgesteld.
4. De lidstaten delen de Commissie onverwijld alle bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen. De Commissie stelt de andere lidstaten daarvan in kennis.

Artikel 11

Vaartuigen van niet-lidstaten

De eisen van deze richtlijn zijn op schepen die niet zijn geregistreerd op het grondgebied of niet varen onder de vlag van een lidstaat pas drie maanden na de datum van inwerkingtreding van het Verdrag betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen van 1996 (IAO-Verdrag nr. 180) en het Protocol van 1996 bij het Verdrag betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976 van toepassing .

Artikel 12

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 13

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te,

Voor de Raad
De Voorzitter

Bijlage I

Model organisatieschema van de werkzaamheden aan boord

Model organisatieschema van de werkzaamheden aan boord¹

Naam van het schip: _____ Vlag van het schip: _____
 (eventueel) IMO-nummer: _____ schema voor het laatst bijgewerkt op: _____ () van () bladzijden.

Het maximumaantal werkuren of minimumaantal rusturen is van toepassing overeenkomstig: _____ (nationale of wettelijke of bestuursmaatregel), uitgevaardigd in overeenstemming met IAO-Verdrag nr. 180 betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen van 1996, conform dat verdrag geregistreerde of goedgekeurde collectieve arbeidsovereenkomsten en het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van 1978, zoals gewijzigd, (STCW-Verdrag)²

Het maximumaantal werkuren of minimumaantal rusturen³ _____

Andere eisen : _____

Functie/Rang ⁴	Gepland aantal werkuren per dag op zee		Gepland aantal werkuren per dag in de haven		Opmerkingen	Totaal aantal werk-/rust uren per dag	
	Wachtdienst (van-tot)	Andere dienst (van-tot) ⁵	Wachtdienst (van-tot)	Andere dienst (van-tot)		Op zee	In de haven

Handtekening van de kapitein _____

¹ Dit schema moet in de werktaal of -talen van het schip en in het Engels gesteld zijn.
² Voor uittreksels uit IAO-Verdrag 180 en het STCW-Verdrag zie keerzijde .
³ Schrappen wat niet van toepassing is.
⁴ Voor functies en rangen die ook voorkomen in het document betreffende de minimum bemanningssterkte dient de terminologie van dat document te worden gebruikt.
⁵ Voor wachtdienstdoend personeel kan onder opmerkingen het verwachte aantal uren worden vermeld dat aan onvoorziene taken zal moeten worden besteed; dit aantal moet ook worden genoteerd in de kolom van het totale aantal werkuren per dag.

Uittreksels uit IAO-Verdrag 180 en het STCW-Verdrag

IAO-Verdrag 180

Art.5, lid 1

De grenzen aan de werktijden zijn als volgt: (a) de maximumwerktijd mag niet langer zijn dan: (i) 14 uur in elke periode van 24 uur; en (ii) 72 uur in elke periode van 7 dagen; of (b) de minimumrusttijd mag niet korter zijn dan: (i) 10 uur in elke periode van 24 uur; en (ii) 77 uur in elke periode van 7 dagen.

Art.5, lid 2

De rusttijd kan ten hoogste in 2 perioden waarvan er 1 minstens zes uur moet bedragen worden opgedeeld en de tijdruimte tussen twee opeenvolgende rusttijden mag niet langer zijn dan 14 uur.

Art.5, lid 6

Niets in de leden 1 en 2 belet een partij nationale wettelijke of bestuursrechtelijke maatregelen of een procedure vast te stellen op grond waarvan de bevoegde autoriteit collectieve arbeidsovereenkomsten kan goedkeuren of registreren die uitzonderingen op de vastgestelde grenzen mogelijk maken. Dergelijke uitzonderingen dienen zoveel mogelijk aan de gestelde normen te voldoen, maar er kan rekening worden gehouden met frequenter of langer durend verlof, of de toekenning van compensatieverlof voor zeevarenden die wachthouden of zeevarenden die aan boord werken van schepen die korte reizen maken.

Art.7, lid 1

Niets in dit verdrag kan worden geacht afbreuk te doen aan het recht van een kapitein van een schip om van een zeevarende te verlangen alle uren te werken die noodzakelijk zijn voor de onmiddellijke veiligheid van het schip, de personen aan boord of de lading, of om bijstand te verlenen aan andere schepen of personen die op zee in nood verkeren.

Art.7, lid 3

Zodra dit na het herstel van de normale situatie mogelijk is, zorgt de kapitein ervoor dat alle zeevarenden die tijdens een geplande rustperiode gewerkt hebben, de nodige tijd kunnen rusten.

STCW-Verdrag

Paragraaf A-VIII/1 van de STCW-Code (voorschriften)

1. Alle personen die zijn aangewezen om dienst te doen als officier die chef van de wacht is moeten per 24 uur minstens 10 uur rust krijgen.
2. De rusturen mogen over niet meer dan 2 perioden verdeeld zijn en 1 daarvan moet minstens 6 uur bedragen.
3. De in de leden 1 en 2 vastgelegde eisen inzake rustperioden hoeven niet te worden nageleefd in geval van nood of oefening of in andere doorslaggevende operationele omstandigheden.
4. Onverminderd de bepalingen van de leden 1 en 2 mag de minimumperiode van 10 uur maximaal tot 6 opeenvolgende uren worden verminderd, mits dit niet langer duurt dan 2 dagen en ten minste 70 uren rust wordt gegeven per periode van 7 dagen.
5. De overheid moet voorschrijven dat wachtregelingen op een gemakkelijk toegankelijke plaats worden opgehangen.

Paragraaf B-VIII/1 van de STCW-Code (leidraad)

3. Bij de toepassing van voorschrift VIII/1 moet met het volgende rekening worden gehouden:
 - 1 bij het treffen van voorzieningen om vermoeidheid te voorkomen moet ervoor worden gezorgd dat in zijn totaliteit niet buitensporig of onredelijk lang wordt gewerkt. Met name moet het feit dat in paragraaf A-VIII/1 minimumrustperioden zijn vastgesteld niet in die zin worden geïnterpreteerd dat alle overige uren aan wachtdienst of andere dienst mogen worden besteed;
 - 2 de frequentie en lengte van de verlofperioden en het verlenen van compensatieverlof zijn essentiële factoren bij het voorkomen dat de vermoeidheid zich over een bepaalde periode opstapelt;
 - 3 voor schepen die korte reizen maken, mogen de voorschriften variëren mits bijzondere veiligheidsvoorzieningen worden getroffen.

Bijlage II

Modelformulier voor de registratie van de werk- of rusttijden van zeevarenden

Modelformulier voor de registratie van de werk- of rusttijden van zeevaardenden¹

Naam van het schip: _____ (eventueel) IMO-nummer _____ Vlag van het schip: _____ Bladzijde 1 van 2

Zeevarende (volledige naam): _____ Functie / rang: _____

Maand en jaar: _____ Wachtdienst²: ja neen

Registratie van werk-/rusttijden³

Gelieve, al naar het geval, aan te strepen of met een pijltje aan te geven of het om werk- dan wel rusttijden gaat.

VUL DE TABEL IN OP DE KEERZIJDE
--

De volgende nationale wettelijke en bestuursrechtelijke maatregelen en/of collectieve arbeidsovereenkomsten betreffende beperkingen van de werktijden of minimumrusttijden zijn van toepassing op dit schip: _____

Ik verklaar dat dit formulier waarheidsgetrouw is ingevuld.

Naam van de kapitein of persoon die door de kapitein gemachtigd is om dit formulier te ondertekenen _____

Handtekening van de kapitein of zijn gemachtigde _____ Handtekening van de zeevarende _____

Een exemplaar van dit formulier is bestemd voor de zeevarende.

Dit formulier is onderworpen aan controle en goedkeuring conform de procedures vastgesteld door (naam van de bevoegde autoriteit)

¹ Dit overzicht moet in de werktaal of -talen van het schip en in het Engels voorhanden zijn.
² Aanvinken wat van toepassing is.
³ Schrappen wat niet van toepassing is.

HET EFFECT VAN DE VOORSTELLEN OP HET BEDRIJFSLEVEN, EN MET NAME OP ONDERNEMINGEN IN HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

Titels van de voorstellen

- 1. Voorstel voor een Richtlijn van de Raad betreffende de door de associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) gesloten overeenkomst inzake de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden.**
- 2. Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de handhaving van de arbeidstijd van zeevarenden aan boord van schepen die communautaire havens aandoen.**

Referentienummer van het document: 98019

De voorstellen

- 1. *Waarom is er in het licht van het subsidiariteitsbeginsel behoefte aan wetgeving van de Gemeenschap en wat zijn de voornaamste doelstellingen hiervan?***
 1. Het doel van het eerste voorstel voor een Richtlijn is het in werking stellen van de in de bijlage opgenomen en op 30 september 1998 gesloten overeenkomst tussen de werkgevers- en werknemersorganisaties in de zeevaart (ECSA en FST) en zo minimumnormen vast te leggen voor de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden.
 2. Het doel van de tweede Richtlijn is om de bepalingen van de eerste Richtlijn van toepassing te verklaren op alle schepen die havens in de Gemeenschap aandoen, ongeacht de plaats waar ze geregistreerd zijn of de vlag waaronder ze varen.
 3. In het Witboek over de van de richtlijn betreffende de arbeidstijd uitgesloten sectoren en activiteiten (COM(97) 334) wordt opgemerkt dat lange arbeidstijden voor zeevarenden heel gebruikelijk zijn. Wegens de concurrentie van schepen die onder de vlag van derde landen varen, was het tot nu toe moeilijk om tot een systematische aanpak voor de beperking van deze lange arbeidstijden te komen. Om deze reden en vanwege het feit dat het hier om een wereldwijde bedrijfstak gaat, wilde men in het Paritair Comité voor het zeevervoer eerst tot overeenstemming met de internationale organisaties komen en pas daarna aandacht besteden aan vraagstukken in de Gemeenschap.
 4. In oktober 1996 heeft de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) een nieuw Verdrag (nr. 180) betreffende de arbeidstijden van zeevarenden en de bemanning van schepen goedgekeurd. Dit Verdrag legt het maximum aantal arbeidsuren voor zeevarenden op schepen (14 uur per dag en 72 uur per week) dan wel het minimum aantal uren rust (10 uur per dag en 77 uur per week) vast.

5. In oktober 1996 heeft de IAO tevens een Protocol bij Verdrag nr.147 goedgekeurd, waarin voorzien is in een bepaalde mate aan controle door het land waar een schip een haven aandoet. De landen krijgen hierdoor de mogelijkheid om bepaalde maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan internationaal overeengekomen normen.
6. Het eerste voorstel is geënt op de bepalingen in Verdrag nr. 180 van de IAO en Richtlijn 93/104/EG betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd. Het voorziet in een voor de hele Gemeenschap geldende regeling voor zeevarenden op schepen die in een lidstaat van de Gemeenschap geregistreerd staan.
7. Het tweede voorstel voor een Richtlijn betreffende de handhaving van de arbeidstijd van zeevarenden aan boord van schepen die communautaire havens aandoen, voorziet in een arbeidstijdregeling die op alle schepen in acht moet worden genomen, met inbegrip van schepen die niet in een lidstaat geregistreerd staan. Met het oog op de concurrentiestrijd is het, zoals gesteld in de Resolutie van de Raad betreffende een gemeenschappelijk beleid inzake de veiligheid op zee, van belang ervoor te zorgen dat alle werkenden op gelijke voet behandeld worden. De regeling voor de in de lidstaten geregistreerde schepen en de regeling voor in derde landen geregistreerde schepen dienen dan ook min of meer gelijktijdig in de lidstaten en in internationaal verband van kracht te worden. Alleen al om deze reden is het noodzakelijk dat er voor de hele Gemeenschap stappen worden ondernomen.
8. De twee voorstellen voor Richtlijnen van de Raad betreffende de door de associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) gesloten overeenkomst inzake de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden en de handhaving daarvan lopen qua twee criteria, te weten noodzaak en proportionaliteit, in de pas met het subsidiariteitsbeginsel, zoals neergelegd in artikel 3(b) van het Verdrag van Maastricht.
9. Het eerste criterium, namelijk de noodzaak tot optreden van de Gemeenschap, stoelt op het feit dat de sociale partners volgens de procedure in artikel 3 van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek het erover eens zijn geworden dat er op het niveau van de Gemeenschap actie moet worden ondernomen en in lijn met artikel 4(2) van de Overeenkomst betreffende de sociale politiek om uitvoering van hun overeenkomst op communautair niveau hebben verzocht via een op een voorstel van de Commissie gebaseerd Besluit van de Raad. Ze hebben er tevens op gewezen dat de Overeenkomst door middel van passende wetgeving ten uitvoer moet worden gebracht, zodat een scheefgroei in de wereldwijde concurrentiestrijd in de zeevaart wordt voorkomen.

Het effect op ondernemingen

II. *Wie zullen met de voorstellen te maken krijgen?*

De voorstellen zijn van toepassing op zeevarenden op schepen die in een lidstaat geregistreerd zijn en op hun werkgevers.

III. *Wat moeten ondernemingen met het oog op de voorstellen doen ?*

Ondernemingen zullen ervoor moeten zorgen dat er voldaan wordt aan de bepalingen van de richtlijn met betrekking tot het jaarlijks verlof, de rusttijden en de beperkingen qua arbeidstijd.

IV. *Welke effecten zullen de voorstellen naar alle waarschijnlijkheid op economisch vlak hebben?*

(a) *Wat zal het effect zijn op*

- het aantal arbeidsplaatsen en het concurrentievermogen van ondernemingen

Doordat de EU-beperkingen min of meer tegelijk met de internationale beperkingen van kracht zullen worden, zullen de voorstellen waarschijnlijk een positief effect hebben op het aantal arbeidsplaatsen in en het concurrentievermogen van scheepvaartmaatschappijen in de EU, daar de mogelijkheden van oneerlijke concurrentie uit derde landen erdoor aan banden worden gelegd.

- investeringen en de oprichting van nieuwe ondernemingen?

Te verwaarlozen

(b) *Moeten er nieuwe administratieve procedures ontwikkeld worden?*

De meeste procedures zullen nodig zijn om de desbetreffende internationale overeenkomsten ten uitvoer te leggen en daarin zullen ook de passende administratieve mechanismen voor de toepassing van de voorgestelde wetgeving opgenomen zijn. In dit verband zullen er voor de invoering van nieuwe werkroosters één keer kosten moeten worden gemaakt. De meeste schepen zijn al uitgerust met adequate controlesystemen, maar het zou kunnen zijn dat die in verband met de nieuwe wetgeving uitgebreid moeten worden.

(c) *Kostenbesparingen in kwantitatieve en kwalitatieve zin*

Daar er reeds een IAO-Verdrag is, zal het effect van de uitbreiding van het WTD op zeevarenden alleen voortvloeien uit artikel 13 tot 16. Gezien de druk op schepen onder EU-vlag om ervoor te zorgen dat er aan de normen wordt voldaan, is het onwaarschijnlijk dat door deze bepalingen nog meer aanpassingen ten aanzien van het werk in ploegendiensten, werkindeling of registratie nodig zullen zijn dan de veranderingen die al uit hoofde van de impliciete of expliciete eisen in het IAO-Verdrag zijn aangebracht. Dit betekent dat er waarschijnlijk geen extra kosten zullen ontstaan door de controle op de arbeidstijden van werknemers met nachtdienst, noch door de bepalingen op het gebied van gezondheid en veiligheid, aangezien dit alles al in het Verdrag van de IAO vereist is.

Er zullen echter wel kosten ontstaan door de eis dat er voor werk op zee een gezondheidsattest moet worden overgelegd, er vier weken betaald verlof moet worden verleend en er mogelijkheden voor inspecties op de schepen moeten worden geschapen.

De baten zullen voortvloeien uit het feit dat zich minder storingen zullen voordoen, aangezien het aantal ongevallen en ziekteverloven als gevolg van de verbeterde bepalingen voor de rusttijden en de kortere werkweek zal afnemen. Daarnaast kan ervan worden uitgegaan dat de werknemers gezonder blijven en door de langere rusttijden ook productiever zullen worden. Bovendien is er in commercieel opzicht ook nog van andere zijde druk op de bedrijfstak om voor een goed georganiseerd en gezond personeelsbestand te zorgen. Verzekeringsmaatschappijen hanteren namelijk steeds strengere maatstaven bij de beoordeling van risico's en kennen lagere premies toe aan degenen die met normen van hoger niveau werken. Arbeidsnormen van hoger niveau en daarmee een kwalitatief betere dienstverlening zijn belangrijke wapens in de strijd tegen goedkoop opererende reders met schepen die niet onder EU-vlag varen, en met name tegen de toenemende concurrentie uit China. Doordat de bepalingen ten aanzien van de arbeidstijd tevens van toepassing worden verklaard op alle schepen die havens in de EU aandoen, zal de veiligheid op schepen die in de wateren van de Gemeenschap varen als gevolg van de vermindering van de vermoeienissen voor de zeevarenden toenemen.

d) *Wat zal de Richtlijn kosten?*

Om de potentiële effecten in kaart te brengen, heeft de Commissie een evaluatieonderzoek naar de bedrijfskundige effecten in opdracht gegeven¹.

Uit dit onderzoek blijkt dat de aan de tenuitvoerlegging van de Richtlijn verbonden kosten en baten niet exact beraamd kunnen worden. Bij alle ramingen moeten aan de hand van onvolledige gegevens tal van uitspraken worden gedaan, waardoor de kans op fouten groot is. Een goede indicatie van de omvang die het totale effect van de voorstellen waarschijnlijk zal hebben, is evenwel dat de netto kosten (kosten *min* baten) in de buurt van de 0,5% van het gemiddeld jaarsalaris van de betrokken zeevarenden zullen liggen. De belangrijkste kostenpost zal waarschijnlijk ontstaan door de invoering van het betaald vakantieverlof van vier weken dat moet worden verleend. De meeste baten zullen waarschijnlijk door een vermindering van het aantal ongevallen ontstaan. De voorstellen zullen tevens tot gevolg hebben dat de veiligheid in de wateren van de EU (met name positieve effecten op het punt van ongevallen met dodelijke afloop en vervuiling op zee) toeneemt.

V. *Bevatten de voorstellen maatregelen die op de specifieke situatie van ondernemingen in het midden- en kleinbedrijf inspelen (beperkte of andere eisen, enz.)?*

Neen. Er is voorzien in flexibiliteit voor schepen van alle tonnages.

¹ Business Impact Assessment, Working Time Directive: excluded sectors, Cambridge Policy Consultants, October 1998

VI. *Overzicht van geraadpleegde organisaties en samenvatting van hun voornaamste standpunten.*

Een breed scala aan organisaties is geraadpleegd. Er is in het bijzonder overleg geweest tussen de werkgevers- en werknemersorganisaties in de zeevaart (ECSA en FST) over de overeenkomst die bij het eerste voorstel voor een Richtlijn is gevoegd.

AANBEVELING VAN DE COMMISSIE

van 18 november 1998

betreffende

de bekrachtiging van Verdrag nr. 180 van de IAO betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen en

de bekrachtiging van het Protocol van 1996 bij het Verdrag betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 155, tweede streepje,

Overwegende dat in Verdrag nr. 180 van de IAO betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen, aangenomen op de 84e maritieme zitting van de Internationale arbeidsconferentie op 22 oktober 1996, de grenzen zijn aangegeven voor de werk- en rusttijden van zeevarenden die aan boord van schepen werken;

Overwegende dat de doelstellingen van dit Verdrag, namelijk bevordering van de gezondheid en veiligheid van de werknemers, verhoging van de veiligheid op zee en bescherming van het mariene milieu, ook door de Gemeenschap worden nagestreefd;

Overwegende dat de extra bijlage van het Protocol van 1996 bij Verdrag nr. 147 betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976, dat tegelijk met Verdrag nr. 180 is aangenomen, Verdrag nr. 180 betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen van 1996 bevat;

Overwegende dat artikel 4 van het Verdrag betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976, waarnaar het Protocol van 1996 verwijst, bepaalt dat een land dat het Verdrag heeft bekrachtigd een schip dat zijn havens aandoet mag controleren om na te gaan of de leef-, werk- en veiligheidssituatie van de zeevarenden in overeenstemming zijn met de bepalingen van de verdragen die deel uitmaken van de bijlage van het Verdrag betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976;

Overwegende dat de Commissie onlangs bij de Raad een in het kader van het Sociaal Protocol aangenomen voorstel voor een richtlijn inzake de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden heeft ingediend, dat geïnspireerd is op Verdrag nr. 180;

Overwegende dat dit voorstel slechts betrekking heeft op zeelieden die werken op schepen die varen onder de vlag van een lidstaat van de Gemeenschap;

Overwegende dat deze bepalingen betreffende de arbeidstijd van zeelieden in de Gemeenschap alleen kunnen worden toegepast en opgelegd aan schepen die onder de vlag van een derde land varen, indien Verdrag nr.180 in werking treedt en het Protocol van 1996 bij het Verdrag betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976 door de lidstaten van de Gemeenschap wordt bekrachtigd;

Overwegende dat, wanneer Verdrag nr. 180 en het Protocol van 1996 bij het Verdrag betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976 in werking treden, de lidstaten die Verdrag nr. 180 en het Protocol van 1996 hebben bekrachtigd de mogelijkheid zullen krijgen om, door middel van een richtlijn van de Raad, toe te zien op de toepassing van de werktijdenregeling van Verdrag nr. 180 op alle schepen die havens in de Gemeenschap aandoen;

Overwegende dat, wanneer de bepalingen van het Verdrag nr. 180 worden nageleefd, dit de veiligheid op zee in de Europese Unie zal verhogen, en zal maken dat er een gelijke behandeling komt van schepen die onder de vlag van lidstaten en schepen die onder de vlag van derde landen varen;

Overwegende dat het wenselijk is dat Richtlijn .../.../EG betreffende de handhaving van de werktijden van zeevarenden aan boord van schepen die communautaire havens aandoen tegelijk met de richtlijn inzake de tenuitvoerlegging van de Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden in werking treedt, en dat het met het oog daarop belangrijk is dat de lidstaten Verdrag nr.180 en het Protocol van 1996 bekrachtigen en zo spoedig mogelijk de bekrachtigingsoorkonden bij het Internationaal Arbeidsbureau nederleggen,

BEVEELT AAN:

1) De lidstaten die dit nog niet hebben gedaan, worden verzocht het op 20 oktober 1996 aangenomen Verdrag nr.180 van de IAO betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen, te bekrachtigen;

2) De lidstaten die dit nog niet hebben gedaan, worden verzocht het Protocol van 1996 bij Verdrag nr. 147 betreffende de minimumnormen op koopvaardij schepen van 1976 te bekrachtigen;

3) De lidstaten worden verzocht de Commissie binnen één jaar na de bekendmaking van deze aanbeveling in kennis te stellen van de ingevolge deze aanbeveling genomen maatregelen.

Gedaan te Brussel

Door de Commissie

116

Padraig FLYNN
Lid van de Commissie

ISSN 0254-1513

COM(98) 662 def.

DOCUMENTEN

NL

07 04 05 06

Catalogusnummer : CB-CO-98-681-NL-C

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen

L-2985 Luxemburg

117