



645

Besluit van 17 november 1998, houdende wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met de toevoeging van de hoofdstukken betreffende wegvervoer, luchtvaart, binnenvaart, zeevaart en loodsen

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordrachten van Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 19 maart 1998, nr. DGG/J-98002000 en van 10 juli 1998, nr. DGRLD/JBZ/L-90.210481;

Gelet op verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEG L 370), verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende de invoering van een controle-apparaat bij het wegvervoer (PbEG L 370), richtlijn nr. 94/33/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1994 betreffende de bescherming van jongeren op het werk (PbEG L 216), het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, met Bijlage (Trb. 1981, 144), het op 22 oktober 1996 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende de werktijden van zeevarenden en de bemanning van schepen (Trb. 1997, 219);

Gelet op de artikelen 2:1, eerste lid, 2:7, 4:3, tweede, derde en vierde lid, 5:12, tweede lid, 7:3 en 7:5 van de Arbeidstijdenwet, artikel 24, derde lid, onderdeel d, van de Arbeidsomstandighedenwet, artikel 8a van de Luchtvaartwet, artikel 5, eerste lid, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart en de artikelen 2, derde lid, en 47, eerste lid, van de Loodsenwet;

De Raad van State gehoord (adviezen van 22 juni 1998, nr. W09.98.0106, en van 7 augustus 1998, nr. W09.98.0315);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat, uitgebracht mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 10 november 1998, nr. DGG/J-98009198; Directoraat-Generaal Goederenvervoer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Hoofdstuk 2 komt te luiden:

HOOFDSTUK 2. WEGVERVOER

§ 2.1 Algemene bepalingen

Definities

Artikel 2.1:1

1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. *Onze Ministers*: Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;

b. *verordening (EEG) nr. 3820/85*: verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEG L 370);

c. *verordening (EEG) nr. 3821/85*: verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende de invoering van een controle-apparaat bij het wegvervoer (PbEG L 370);

d. *vrachtauto*: motorrijtuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wet goederenvervoer over de weg, alsmede een losse trekker als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, onderdeel bb, van het Voertuigreglement;

e. *bus*: motorrijtuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van de Wet personenvervoer;

f. *taxi*: auto waarmee taxivervoer wordt verricht als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel g, van de Wet personenvervoer;

g. *bijrijder*: persoon die als functie heeft in een vrachtauto mee te rijden om de bestuurder daarvan behulpzaam te zijn en in voorkomende gevallen direct met het vervoer samenhangende werkzaamheden te verrichten.

2. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt onder bestuurder, week en rusttijd verstaan hetgeen onder deze begrippen wordt verstaan in artikel 1, onderdelen 3, 4 en 5, van verordening (EEG) nr. 3820/85.

§ 2.2 Toepassingsgebied van de wet

Gedeeltelijke uitsluiting van de toepasselijkheid van de wet

Artikel 2.2:1

Artikel 5:7 van de wet is niet van toepassing op verplaatsing over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen van een vrachtauto, bus of taxi in lege of beladen toestand als bedoeld in artikel 2.3:1, alsmede de daar bedoelde direct daarmee samenhangende werkzaamheden.

Uitbreiding van de toepasselijkheid van de wet

Artikel 2.2:2

Paragraaf 5.1 en – voorzover aangeduid als strafbare feiten – de paragrafen 5.2 tot en met 5.5 en de daarop berustende bepalingen en

artikel 11:1 van de wet zijn van overeenkomstige toepassing op de bestuurder die geen werkgever of werknemer is in de zin van de wet.

§ 2.3 Toepasselijkheid van dit hoofdstuk

Toepasselijkheid op arbeid in of op motorrijtuigen

Artikel 2.3:1

Met uitsluiting van het Arbeidstijdenbesluit zijn dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen van toepassing op iedere verplaatsing over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen in lege of beladen toestand, alsmede de direct daarmee samenhangende werkzaamheden, van:

- a. een vrachtauto waarvan het kenteken- of registratiebewijs een laadvermogen van meer dan 500 kilogram vermeldt, alsmede een losse trekker;
- b. een bus;
- c. een taxi, niet zijnde een ambulance.

Uitsluiting van de toepasselijkheid van dit hoofdstuk

Artikel 2.3:2

1. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op vervoer met voertuigen als bedoeld in artikel 4, onderdelen 4, 5, 7, 8, 10, 11 en 12 van verordening (EEG) nr. 3820/85.

2. Dit hoofdstuk is, behoudens artikel 2.7:4, niet van toepassing op arbeid, verricht door een jeugdige werknemer.

3. De artikelen 2.5:1, tweede en derde lid, en 2.5:4, tweede en derde lid, zijn niet van toepassing ten aanzien van vervoer, verricht onder gezag van een niet in Nederland gevestigde werkgever.

§ 2.4 Registratie

Bewaring van gegevens

Artikel 2.4:1

De werkgever en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, bewaren de gegevens en bescheiden met betrekking tot de in artikel 4:3 van de wet neergelegde registratieverplichting ten minste 52 weken, gerekend vanaf de datum waarop de desbetreffende gegevens en bescheiden betrekking hebben.

Werkmap

Artikel 2.4:2

1. Bij taxivervoer zorgt de werkgever ervoor dat de werknemer gedurende de tijd dat hij arbeid verricht een geldige werkmap bij zich heeft volgens een door Onze Ministers vastgesteld model.

2. Het eerste lid is niet van toepassing indien een dienstrooster is opgesteld overeenkomstig het bepaalde bij of krachtens artikel 2.4:3.

3. Bij regeling van Onze Ministers kunnen nadere regels worden gesteld ten aanzien van de inhoud, het gebruik, de vorm, de afgifte en de verlenging van de geldigheidsduur van de werkmap.

Dienstrooster

Artikel 2.4:3

1. Bij openbaar vervoer als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wet personenvervoer waarop verordening (EEG) nr. 3820/85 niet van toepassing is en dat wordt verricht met een bus, alsmede bij geregeld vervoer als bedoeld in artikel 118, onderdelen i en j, van het Besluit personenvervoer, stelt de werkgever een dienstrooster op als bedoeld in artikel 14 van die verordening.

2. Bij regeling van Onze Ministers kunnen nadere regels worden gesteld ten aanzien van de inhoud, de invulling, de bekendmaking en de bewaring van het dienstrooster.

Misbruik controlemiddelen

Artikel 2.4:4

1. Het is de werkgever, de werknemer en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, verboden:

a. in of op controlemiddelen onjuiste gegevens of onjuiste aantekeningen te stellen, te doen stellen, of toe te laten dat zij daarin of daarop gesteld worden;

b. in of op controlemiddelen wijziging aan te brengen, te doen aanbrengen of toe te laten dat wijziging wordt aangebracht in vroeger daarin of daarop gestelde gegevens of aantekeningen, deze onleesbaar te maken, te doen maken of toe te laten dat zij onleesbaar gemaakt worden;

c. controlemiddelen geheel of ten dele zoek te maken of te doen zoekmaken, ondeugdelijk te maken of te doen maken, te vernietigen of te doen vernietigen, verborgen te houden of te doen verborgen houden, dan wel toe te laten dat deze zoekgemaakt, ondeugdelijk gemaakt, vernietigd of verborgen gehouden worden.

2. Voorzover verordening (EEG) nr. 3820/85 van toepassing is, is het verboden te handelen in strijd met de artikelen 1, 3, eerste lid, en 13 tot en met 16 van verordening (EEG) nr. 3821/85.

Nadere uitvoeringsregels

Artikel 2.4:5

Bij regeling van Onze Ministers kunnen nadere regels worden gesteld, welke voor de uitvoering van verordening (EEG) nr. 3821/85 noodzakelijk zijn.

Aanwijzing autoriteiten

Artikel 2.4:6

1. Onze Ministers worden aangewezen als bevoegde instantie, bedoeld in de artikelen 16, eerste lid, derde volzin, en 19, derde lid, van verordening (EEG) nr. 3821/85.

2. De Dienst Wegverkeer wordt aangewezen als bevoegde instantie, bedoeld in de artikelen 7, 9, tweede lid, en 12, eerste, tweede, derde en vijfde lid, van verordening (EEG) nr. 3821/85.

3. De Dienst Wegverkeer wordt aangewezen als instantie tot uitvoering van de artikelen 5, 6, 8 en 11 van verordening (EEG) nr. 3821/85.

§ 2.5 Arbeids- en rusttijden

Rusttijd

Artikel 2.5:1

1. In plaats van de artikelen 5:3, tweede en derde lid, en 5:5, tweede lid, van de wet wordt dit artikel toegepast.
2. De werknemer heeft:
 - a. een onafgebroken rusttijd van ten minste 11 uren in elke periode van 24 achtereenvolgende uren, te rekenen vanaf het tijdstip dat de werknemer niet vrij is om over zijn eigen tijd te beschikken;
 - b. per week een onafgebroken rusttijd overeenkomstig artikel 8, derde lid, van verordening (EEG) nr. 3820/85;
 - c. een rusttijd van ten minste 228 uren in elke periode van 2 weken.
3. Van het tweede lid kan met inachtneming van het vierde lid slechts bij collectieve regeling worden afgeweken. Elk beding waarbij op andere wijze dan in de vorige volzin is bepaald, wordt afgeweken van het tweede lid, is nietig.
4. De werkgever organiseert de arbeid zodanig dat de werknemer een rusttijd heeft overeenkomstig de artikelen 8 en 9 van verordening (EEG) nr. 3820/85.

Arbeid op zondag

Artikel 2.5:2

Voor taxivervoer wordt voor de toepassing van artikel 5:4 van de wet de zondag aangemerkt als de periode gelegen tussen zondag 06.00 uur en 24.00 uur.

Rijtijd

Artikel 2.5:3

De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer niet in strijd handelt met artikel 6 van verordening (EEG) nr. 3820/85.

Arbeid in nachtdienst

Artikel 2.5:4

1. In plaats van artikel 5:8 van de wet wordt dit artikel toegepast.
2. Ten aanzien van de werknemer die arbeid verricht in nachtdienst, geldt dat hij:
 - a. hetzij ten hoogste 26 maal in elke periode van 13 achtereenvolgende weken arbeid in nachtdienst verricht;
 - b. hetzij ten hoogste 12 uren in elke periode van 2 achtereenvolgende weken arbeid verricht tussen 00.00 uur en 06.00 uur.
3. Van het tweede lid kan, met inachtneming van het vierde lid, slechts bij collectieve regeling worden afgeweken. Elk beding waarbij op andere wijze dan in de vorige volzin is bepaald, wordt afgeweken van het tweede lid, is nietig.
4. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer:
 - a. hetzij ten hoogste 35 maal in elke periode van 13 achtereenvolgende weken arbeid in nachtdienst verricht;
 - b. hetzij ten hoogste 20 uren in elke periode van 2 achtereenvolgende weken arbeid verricht tussen 00.00 uur en 06.00 uur.

Artikel 2.5:5

1. Dit artikel is uitsluitend van toepassing op arbeid verricht in het kader van:

- a. vervoer van brood- en banketbakkerijproducten;
- b. vervoer van goederen van en naar distributiecentra, terminals of luchthavens;
- c. grensoverschrijdend vervoer van bloembollen, bloemen, planten en boomkwekerijproducten, groente en fruit;
- d. vervoer per taxi;
- e. vervoer ten behoeve van het onderhoud en de aanleg van wegen en railverbindingen.

2. In afwijking van artikel 2.5:4, vierde lid, kan dit artikel worden toegepast indien de aard van het vervoer met zich brengt dat dit vervoer hoofdzakelijk gedurende de nacht plaatsvindt en dit door het op een andere wijze organiseren van het vervoer redelijkerwijs niet is te voorkomen.

3. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer:
- a. hetzij ten hoogste 42 maal in elke periode van 13 achtereenvolgende weken en 140 maal in elke periode van 52 achtereenvolgende weken arbeid in nachtdienst verricht;
 - b. hetzij ten hoogste 38 uren in elke periode van 2 achtereenvolgende weken arbeid verricht tussen 00.00 uur en 06.00 uur.

Pauze

Artikel 2.5:6

1. In plaats van artikel 5:10, tweede tot en met zevende lid, van de wet, wordt dit artikel toegepast.

2. De werkgever organiseert de arbeid zodanig, dat de werknemer niet in strijd handelt met artikel 7, eerste, tweede, onderscheidenlijk derde lid, van verordening (EEG) nr. 3820/85.

§ 2.6 Vrijstellingen

Artikel 2.6:1

1. Onze Ministers kunnen, indien daartoe gegronde redenen aanwezig zijn, vrijstelling verlenen van:

- a. artikel 2.5:4, vierde lid;
- b. de verplichting tot het installeren van een controlemiddel, voorzover dit niet in strijd is met verordening (EEG) nr. 3820/85;
- c. artikel 2.7:2.

2. De vrijstelling, bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, wordt niet verleend dan nadat de belanghebbende werkgevers of werkgeversorganisaties met volledige rechtsbevoegdheid en werknemersorganisaties met volledige rechtsbevoegdheid in de gelegenheid zijn gesteld hun zienswijze naar voren te brengen.

3. De werkgever leeft de aan de vrijstelling verbonden voorschriften na.

§ 2.7 Overige bepalingen

Jaagpremieverbod

Artikel 2.7:1

Het is de werkgever verboden een werknemer te belonen naar gelang van de afgelegde afstand of de hoeveelheid vervoerde goederen, tenzij deze beloningen de verkeersveiligheid niet in gevaar kunnen brengen.

Chauffeursvakbekwaamheid

Artikel 2.7:2

1. De bestuurder van een bus en de bestuurder van een vrachtauto met een toegestaan maximumgewicht van meer dan 7500 kg, die geboren zijn na 30 juni 1955, hebben een door Onze Ministers erkend getuigschrift van vakbekwaamheid, of een gewaarmerkt afschrift daarvan, bij zich, waaruit blijkt dat zij met goed gevolg een opleiding voor bestuurder van een autobus, onderscheidenlijk van een vrachtauto, hebben gevolgd.

2. De werkgever ziet toe op het bezit van het in het eerste lid bedoelde getuigschrift of het gewaarmerkte afschrift daarvan.

Aanwijzing autoriteiten

Artikel 2.7:3

Onze Ministers worden aangewezen als de bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 5, tweede lid, onder b, van verordening (EEG) nr. 3820/85.

Bijrijder

Artikel 2.7:4

1. De werkgever mag een jeugdige werknemer als bijrijder arbeid doen verrichten indien:

- a. deze in het bezit is van een verklaring, afgegeven door de Stichting Landelijk Orgaan Beroepsonderwijs, Transport en Logistiek, waaruit blijkt dat hij aldaar is ingeschreven als leerling, en
- b. het vervoer geheel in Nederland wordt verricht.

2. De werkgever ziet toe op het bezit van de in het eerste lid, onderdeel a, bedoelde verklaring.

B

Hoofdstuk 4 komt te luiden:

HOOFDSTUK 4. LUCHTVAART

§ 4.1 Algemene bepalingen

Begrip boordpersoneel

Artikel 4.1:1

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. *lid van het cockpitpersoneel*: de werknemer van 18 jaar of ouder die

aan boord van een luchtvaartuig werkzaamheden heeft te verrichten die van direct belang zijn voor de bediening van het luchtvaartuig tijdens de vlucht;

b. *lid van het cabinepersoneel*: de werknemer van 18 jaar of ouder die, niet zijnde lid van het cockpitpersoneel, aan boord van een luchtvaartuig enige werkzaamheden heeft te verrichten ten behoeve van de inzittenden tijdens de vlucht;

c. *lid van het boordpersoneel*: lid van het cockpitpersoneel en cabinepersoneel.

Begrippen vliegwerkijd, reservetijd, rusttijd, grondtijd en rustgelegenheid

Artikel 4.1:2

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. *vliegwerkijd*: de periode van het ogenblik af, waarop een lid van het boordpersoneel zich dient te melden voor de uitoefening van zijn functie tot het einde van zijn werkzaamheden;

b. *reservetijd*: een periode waarin een lid van het boordpersoneel niet voor een vlucht is ingedeeld en niet verplicht is op de luchthaven aanwezig te zijn, maar wel beschikbaar dient te zijn voor het ontvangen van een opdracht tot het uitvoeren van enige verkeersvlucht;

c. *rusttijd*: elke periode buiten de vliegwerkijd gedurende welke een lid van het boordpersoneel is ontheven van alle taken en opdrachten, en daarin de gelegenheid heeft om rust te genieten in een passende accommodatie;

d. *grondtijd*: elke periode van de vliegwerkijd die geen deel uitmaakt van een vlucht;

e. *rustgelegenheid*: de deugdelijke accommodatie aan boord van het luchtvaartuig, die het mogelijk maakt voor een lid van het boordpersoneel horizontale rust te genieten in een van de passagiers en hinderlijke vracht afgescheiden ruimte.

Begrippen vliegen, vliegtijd, verkeersvlucht, rondvlucht en luchtarbeid

Artikel 4.1:3

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. *vliegen*: de periode van het ogenblik af dat een vleugelvliegtuig zich op eigen kracht in beweging zet, met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het vleugelvliegtuig na de vlucht tot stilstand komt op de gekozen of aangewezen vliegtuigopstelplaats en de motoren zijn afgezet;

b. *vliegtijd*: de periode van het ogenblik af dat het hefschroefvliegtuig zich op eigen kracht voortbeweegt tot het ogenblik waarop de hefschroef of hefschroeven tot stilstand komt of komen;

c. *verkeersvlucht*: een vlucht die vervoer door een luchtvaartmaatschappij ten doel heeft;

d. *rondvlucht*: een verkeersvlucht welke aanvangt en eindigt op hetzelfde terrein en welke een tijdsduur heeft van ten hoogste 60 minuten;

e. *luchtarbeid*: werkzaamheden uitgevoerd door een lid van het boordpersoneel tijdens de vlucht, niet zijnde een verkeersvlucht.

Overige begrippen

Artikel 4.1:4

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. *luchtvaartmaatschappij*: onderneming, welke geheel of gedeeltelijk haar bedrijf maakt van het vervoer van personen, dieren of goederen met luchtvaartuigen tegen vergoeding;

b. *luchtvaartuig*: een toestel als bedoeld in artikel 1, onderdeel b, van de Luchtvaartwet;

c. *dag*: een periode van 00.00 uur tot 24.00 uur Universal Time Coordinated voor vleugelvliegtuigen en van 00.00 uur tot 24.00 uur lokale tijd voor hefschroefvliegtuigen;

d. *luchthaven*: een terrein, dat is ingericht voor het opstijgen en het landen alsmede de daarmee verband houdende beweging op dat terrein van luchtvaartuigen.

§ 4.2 Toepassingsgebied van de wet

Gedeeltelijke uitsluiting van de toepasselijkheid van de wet

Artikel 4.2:1

Artikel 4.3 en hoofdstuk 5 van de wet en de daarop berustende bepalingen zijn niet van toepassing op:

a. arbeid, verricht door een lid van het boordpersoneel van 18 jaar of ouder dat vluchten, niet zijnde verkeersvluchten maakt ten behoeve van het eigen bedrijf, of van de overheid;

b. luchtarbeid, verricht door een lid van het boordpersoneel van 18 jaar of ouder;

c. arbeid, verricht door een lid van het cabinepersoneel van 18 jaar of ouder van hefschroefvliegtuigen dat verkeersvluchten maakt;

d. arbeid, verricht door personen van 18 jaar of ouder aan boord van luchtvaartuigen, niet zijnde boordpersoneel.

Uitbreiding van de toepasselijkheid van de wet

Artikel 4.2:2

Paragraaf 5.1 en – voorzover aangeduid als strafbare feiten – de paragrafen 5.2 tot en met 5.5 van de wet en de daarop berustende bepalingen zijn van overeenkomstige toepassing op een lid van het boordpersoneel dat geen werkgever of werknemer is in de zin van de wet.

§ 4.3 Toepasselijkheid van het hoofdstuk

Toepasselijkheid op arbeid aan boord van luchtvaartuigen

Artikel 4.3:1

Met uitsluiting van hetgeen in het Arbeidstijdenbesluit is bepaald, is dit hoofdstuk van toepassing op arbeid, verricht aan boord van luchtvaartuigen.

§ 4.4 Registratie

Registratie

Artikel 4.4:1

1. Elk lid van het cockpitpersoneel op verkeersvluchten met uitzondering van rondvluchten, houdt van zijn arbeids- en rusttijden een deugdelijke registratie bij of doet die bijhouden.

2. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat worden nadere regels gesteld omtrent de wijze van registratie.

Bewaartermijn

Artikel 4.4:2

De werkgever, de persoon, bedoeld in artikel 4.2:2, en het lid van het cockpitpersoneel, bedoeld in artikel 4.4:1, eerste lid, bewaren de gegevens en bescheiden met betrekking tot artikel 4.4:1, eerste en tweede lid, en de in artikel 4.3 van de wet neergelegde registratieverplichting ten minste 52 weken, gerekend vanaf de datum waarop de desbetreffende gegevens en bescheiden betrekking hebben.

§ 4.5 Arbeids-, rust- en reservetijden cockpitpersoneel verkeersvluchten van vleugelvliegtuigen met uitzondering van rondvluchten

Toepasselijkheid van de paragraaf

Artikel 4.5:1

In plaats van paragraaf 5.2 van de wet is deze paragraaf van toepassing op het lid van het cockpitpersoneel op verkeersvluchten van vleugelvliegtuigen, met uitzondering van rondvluchten.

Gelijkstelling met vliegwerkijd

Artikel 4.5:2

1. De vliegwerkijd duurt tot ten minste 30 minuten na het beëindigen van de laatste vlucht in die periode, waarin het lid van het cockpitpersoneel als lid van het boordpersoneel optreedt.
2. Als vliegwerkijd wordt tevens aangemerkt de tijdsduur van een door de werkgever gegeven opdracht, anders dan tot het als lid van het cockpitpersoneel maken van een verkeersvlucht.
3. Indien een opdracht als bedoeld in het tweede lid het maken van één of meer opeenvolgende vluchten als passagier inhoudt, geldt als tijdsduur van deze opdracht de tijd vanaf het tijdstip van aanmelding voor de vlucht tot 30 minuten na het beëindigen van de vlucht. Artikel 4.5:3, eerste lid, onderdelen a tot en met c, is dan niet van toepassing.

Vliegwerkijd en maximum gecorrigeerde vliegwerkijd

Artikel 4.5:3

1. In bijlage A behorend bij dit besluit wordt de wijze van berekening vastgesteld van de vliegwerkijd en van de wijze waarop de gecorrigeerde vliegwerkijd daarvan wordt afgeleid onder toepassing van de volgende correcties:
 - a. voor landingen onder verschillende weersomstandigheden en met vliegtuigen met een verschillende startmassa,
 - b. het aantal landingen,
 - c. voor andere verzwarende omstandigheden dan bedoeld in de onderdelen a en b, en
 - d. voor grondtijd.
2. In bijlage B behorend bij dit besluit worden de tabellen vastgesteld volgens welke de maximum gecorrigeerde vliegwerkijd wordt bepaald, afhankelijk van:
 - a. het tijdstip van aanvang van de vliegwerkijd uitgedrukt in lokale tijd van de luchthaven waar de vliegwerkijd aanvangt,
 - b. of de oproep tot aanmelding voor de vliegwerkijd valt in een reservetijd,
 - c. de mogelijkheden om af te lossen,

- d. om in geval van aflossing van een rustgelegenheid, dan wel van een zitplaats in de cabine, gebruik te maken, en
 - e. de lengte van de eventuele voorafgaande bekorte rust.
3. De werkgever organiseert de arbeid in overstemming met het eerste en tweede lid.

Maximum vliegingen

Artikel 4.5:4

De werkgever organiseert de arbeid zodanig dat de volgende maximum vliegingen als werkend lid van het cockpitpersoneel niet worden overschreden:

- a. 120 vliegingen in een aaneengesloten periode van 30 dagen;
- b. 320 vliegingen per kalenderkwartaal;
- c. 1000 vliegingen per kalenderjaar.

Reservetijd

Artikel 4.5:5

1. De werkgever organiseert de arbeid zodanig dat:
 - a. een reservetijd ten hoogste 12 uren bedraagt;
 - b. gedurende ten minste 8 uren na een reservetijd geen nieuwe reservetijd aanvangt.
2. Op een opdracht gegeven voor de aanvang van een reservetijd tot het uitvoeren van een vliegwerktijd waarvan het tijdstip van aanmelding ligt binnen 8 uren na afloop van die reservetijd is voor de bepaling van de maximum gecorrigeerde vliegwerktijd artikel 4.5:3, eerste en tweede lid, van toepassing. De opdracht wordt dan gezien als een opdracht die is ontvangen op het tijdstip, onmiddellijk voorafgaand aan het einde van de reservetijd.
3. Indien het aanvangstijdstip van een vliegwerktijd wordt opgeschort, wordt de tijd tussen het oorspronkelijke meldingstijdstip en het werkelijke meldingstijdstip aangemerkt als reservetijd en zijn de correcties, bedoeld in het tweede lid, daarop van toepassing.

Normale minimum rusttijd

Artikel 4.5:6

1. In bijlage C behorend bij dit besluit, wordt de tabel vastgesteld volgens welke de normale minimum rusttijd, afhankelijk van de duur van de voorafgaande gecorrigeerde vliegwerktijd, wordt bepaald.
2. De werkgever organiseert de arbeid in overeenstemming met het eerste lid.

Rusttijden

Artikel 4.5:7

1. Drie opeenvolgende rustperiodes bedragen tezamen ten minste 36 uren.
2. Een lid van het cockpitpersoneel heeft een onafgebroken rusttijd van ten minste 36 uren in elke aaneengesloten periode van 7 dagen, hetzij een onafgebroken rusttijd van ten minste 48 uren in elke aaneengesloten periode van 10 dagen.
3. Indien een lid van het cockpitpersoneel in een aaneengesloten periode van 8 dagen ten minste 128 uren rust heeft genoten, kan van het tweede lid worden afgeweken, mits hij in de aaneengesloten periode van

7 dagen volgend op de afwijking een onafgebroken rusttijd heeft van ten minste 72 uren. Afwijkingen als bedoeld in de vorige volzin worden niet direct achter elkaar toegepast.

4. Bij toepassing van het tweede en derde lid vangt een nieuwe periode aan zodra de bedoelde rust is genoten.

5. De rustperiodes kunnen opschuiven, ten behoeve van een reis als niet-werkend bemanningslid in opdracht van een luchtvaartmaatschappij, tot het einde van een reis.

6. De werkgever organiseert de arbeid in overeenstemming met het eerste tot en met vijfde lid.

Totale rusttijd over langere periode

Artikel 4.5:8

De werkgever organiseert de arbeid zodanig dat:

a. een lid van het cockpitpersoneel in beginsel zodanig wordt ingedeeld dat de rusttijd in een aaneengesloten periode van 7 dagen ten minste 126 uur bedraagt;

b. indien het lid van het cockpitpersoneel, in afwijking van onderdeel a, minder dan 18 uren per dag rust geniet, een periode van maximaal 15 dagen aanvangt, waarin bijlage D behorend bij dit besluit van toepassing is.

Bekorte rusttijd

Artikel 4.5:9

1. Een normale minimum rusttijd van een lid van het cockpitpersoneel kan worden bekort tot niet minder dan 7,5 uur.

2. Na een bekorte rust is de rusttijd van een lid van het cockpitpersoneel na de vliegwerktijd volgend op de bekorte rust, ten minste gelijk aan de normale minimum rusttijd volgens de tabel, bedoeld in artikel 4.5:6, vermeerderd met de tijd waarmee de normale minimum rust is bekort.

3. Een rusttijd van minder dan 7,5 uur geldt als grondtijd.

4. In afwijking van het tweede lid, kan een rust van een lid van het cockpitpersoneel meerdere malen achtereenvolgend worden bekort indien de vliegwerktijd bestaat uit opdrachten als bedoeld in artikel 4.5:2, derde lid. In dat geval wordt na afloop van de opdrachten een rusttijd genoten, die gelijk is aan de normale minimum rusttijd, vermeerderd met het totaal der bekortingen van de voorafgaande rustperiodes ten opzichte van de normale rust.

5. De werkgever organiseert de arbeid in overeenstemming met het eerste tot en met vierde lid.

Planning vliegwerktijd

Artikel 4.5:10

1. De werkgever maakt een planning voor de vliegwerktijd.

2. Bij de planning van een vliegwerktijd neemt de werkgever een verantwoorde marge in acht ten opzichte van de maximum gecorrigeerde vliegwerktijd, berekend volgens artikel 4.5:3.

3. Indien de maximum gecorrigeerde vliegwerktijd ten minste 14 en ten hoogste 16 uren bedraagt, bedraagt deze marge ten minste 1,5 uur. Indien de maximum gecorrigeerde vliegwerktijd meer dan 16 uren bedraagt, bedraagt deze marge ten minste 2 uren.

4. Bij optredende afwijkingen van de oorspronkelijke planning kan bij het opzetten van de nieuwe planning van de in het derde lid genoemde

marges worden afgeweken, indien na afweging van alle belangen het verantwoord wordt geacht een kleinere marge in acht te nemen.

5. Afwijkingen als bedoeld in het vierde lid worden terstond aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gemeld.

6. De planning eindigt bij de aanvang van de vliegwerktijd.

§ 4.6 Arbeids-, rust en reservetijden cabinepersoneel vleugelvliegtuigen van verkeersvluchten met uitzondering van rondvluchten

Toepasselijkheid van de paragraaf

Artikel 4.6:1

In plaats van paragraaf 5.2 van de wet is deze paragraaf van toepassing op het lid van het cabinepersoneel op verkeersvluchten van vleugelvliegtuigen, met uitzondering van rondvluchten.

Overeenkomstige van toepassingverklaring

Artikel 4.6:2

Artikel 4.5:2 is van overeenkomstige toepassing op het lid van het cabinepersoneel op verkeersvluchten met dien verstande dat daar waar wordt verwezen naar artikel 4.5:3, gelezen moet worden artikel 4.6:3.

Vliegwerktijd en maximum gecorrigeerde vliegwerktijd

Artikel 4.6:3

1. In bijlage E behorend bij dit besluit wordt de wijze van berekening vastgesteld van de vliegwerktijd en van de wijze waarop de gecorrigeerde vliegwerktijd voor het lid van het cabinepersoneel op verkeersvluchten daarvan wordt afgeleid onder toepassing van de volgende correcties:

- a. het aantal landingen,
- b. andere verzwarende omstandigheden, en
- c. grondtijd.

2. In bijlage F behorend bij dit besluit worden de tabellen en wijzen van berekening vastgesteld volgens welke de maximum gecorrigeerde vliegwerktijd wordt bepaald afhankelijk van:

- a. het tijdstip van aanvang van de vliegwerktijd uitgedrukt in lokale tijd van de luchthaven waar de vliegwerktijd aanvangt,
- b. of de oproep tot aanmelding voor de vliegwerktijd valt in een reservetijd;
- c. de mogelijkheid om af te lossen,
- d. om in geval van aflossing van een rustgelegenheid, dan wel van een zitplaats in de cabine, gebruik te maken,
- e. de lengte van de eventuele voorafgaande bekorte rust, en
- f. het aan- en afmeldingstijdstip.

3. De werkgever organiseert de arbeid in overeenstemming met het eerste en tweede lid.

Rusttijd en reservetijd

Artikel 4.6:4

1. De artikelen 4.5:5 tot en met 4.5:10 zijn van overeenkomstige toepassing op het lid van het cabinepersoneel op verkeersvluchten met dien verstande dat in de artikelen 4.5:5 en 4.5:10 voor «artikel 4.5.3» wordt gelezen: artikel 4.6.3.

2. De werkgever organiseert de arbeid in overeenstemming met het eerste lid.

§ 4.7 Arbeids- en rusttijden boordpersoneel rondvluchten

Toepasselijkheid van de paragraaf

Artikel 4.7:1

In plaats van paragraaf 5.2 van de wet is deze paragraaf van toepassing op het lid van het boordpersoneel op rondvluchten.

Arbeids- en rusttijden

Artikel 4.7:2

1. De werkgever ontwerpt regels ten aanzien van de arbeids- en rusttijden voor elk lid van het boordpersoneel op rondvluchten. Deze regels zijn zodanig dat de veiligheid van de vlucht niet in gevaar wordt gebracht door vermoeidheid, optredende, hetzij tijdens een vlucht, hetzij tijdens een serie vluchten, hetzij tijdens een bepaalde periode.

2. Deze regels worden ter instemming aan Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en aan Onze Minister voorgelegd.

3. De werkgever organiseert de arbeid in overeenstemming met de regels waarvoor Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en Onze Minister instemming hebben gegeven.

§ 4.8 Arbeids-, rust- en reservetijd cockpitpersoneel hefschroefvliegtuigen

Toepasselijkheid van de paragraaf

Artikel 4.8:1

In plaats van paragraaf 5.2 van de wet is deze paragraaf van toepassing op het lid van het cockpitpersoneel op verkeersvluchten van hefschroefvliegtuigen, met uitzondering van rondvluchten.

Begrip landing

Artikel 4.8:2

In deze paragraaf en de daarop berustende bepalingen wordt onder «landing» verstaan: een nadering, gevolgd door het tot stilstand op een landingsplaats hetzij in een hovervlucht brengen van een hefschroefvliegtuig met:

- 1°. het doel:
 - a. het embarkeren of debarkeren van passagier(s) dan wel bemanningslid(leden) al dan niet door middel van een hijsinstallatie;
 - b. het in- of uitladen van vracht;
 - c. het aan- of afhaken van een uitwendige lading;
 - d. het innemen van brandstof,voorzover de activiteiten, bedoeld in de onderdelen a tot en met d, plaatsvinden met draaiende motoren(en), of
- 2°. het doel de vlucht te beëindigen door de rotor(en) tot stilstand te brengen of de motor(en) te stoppen.

Gelijkstelling met vliegwerktijd

Artikel 4.8:3

1. De vliegwerktijd wordt geacht te duren tot ten minste 15 minuten na het beëindigen van de laatste vlucht in de periode, waarin het lid van het cockpitpersoneel als zodanig optreedt.
2. Als vliegwerktijd wordt tevens aangemerkt de tijdsduur van een door de werkgever gegeven opdracht, anders dan tot het als lid van het cockpitpersoneel maken van een vlucht.
3. Indien een opdracht als bedoeld in het tweede lid het maken van één of meer opeenvolgende vluchten als passagier of als niet-werkend bemanningslid inhoudt:
 - a. geldt als tijdsduur van deze opdracht de tijd vanaf het tijdstip van aanmelding voor de eerste vlucht tot 15 minuten na het beëindigen van de laatste vlucht,
 - b. zijn de normen bedoeld in artikel 4.8:6, eerste en tweede lid, en de correcties, bedoeld in de in bijlage G behorende bij dit besluit onder VII bedoelde verzwarende omstandigheden niet van toepassing,
 - c. is het toegestaan, meerdere malen achtereen een bekorte rust, als bedoeld in artikel 4.8:10, toe te passen, mits na afloop een rusttijd in acht wordt genomen, gelijk aan de normale minimum rust volgens artikel 4.8:9, vermeerderd met het totaal van de bekortingen van de voorafgaande rusten ten opzichte van de normale minimum rust.

Maximum vliegwerktijd

Artikel 4.8:4

1. In bijlage G behorend bij dit besluit wordt de wijze van berekening vastgesteld van de maximum vliegwerktijd alsmede de tabel volgens welke de maximum vliegwerktijd wordt bepaald over de korte en lange termijn en de wijze waarop de gecorrigeerde vliegwerktijd van de vliegwerktijd wordt afgeleid door middel van de volgende correcties:
 - a. verzwarende omstandigheden,
 - b. grondtijd zonder werkzaamheden, en
 - c. opdrachten anders dan opdrachten tot het als lid van het cockpitpersoneel maken van vluchten anders dan verkeersvluchten.
2. De in bijlage G behorende bij dit besluit in tabel G genoemde maxima zijn slechts van toepassing indien de uitvoering van de in artikel 4.8:3, tweede lid, bedoelde opdracht wordt gevolgd door een vliegwerktijd, waarin daadwerkelijk werkzaamheden als lid van het cockpitpersoneel ten behoeve van de uitvoering van een vlucht worden verricht, zonder dat deze zijn gescheiden door ten minste één rusttijd.
3. Ingevolge artikel 4.8:10, derde lid, wordt de tabel vastgesteld volgens welke het maximum van de vliegwerktijd wordt bepaald na een bekorte rust met inachtneming van de aan de bekorte rust voorafgegane vliegwerktijd.
4. De werkgever organiseert de arbeid in overeenstemming met het eerste tot en met derde lid.

Vliegtijd

Artikel 4.8:5

1. De som van de vliegtijden binnen de vliegwerktijd bedraagt ten hoogste 9 uren of zoveel uren als bepaald overeenkomstig het tweede lid.
2. In bijlage H behorend bij dit besluit wordt de reductie op de vliegtijd vastgesteld in verband met het aantal landingen binnen de vliegwerktijd,

waarbij een landing tussen zonsondergang en zonsopgang wordt geteld als twee landingen.

3. Een aaneengesloten vliegtijd bedraagt ten hoogste 4 uren.

4. In afwijking van het derde lid wordt indien de geplande vliegtijd 4 tot 5 uur bedraagt, deze onderbroken door een pauze van ten minste 30 minuten.

5. Indien, in afwijking van het derde lid, de geplande vliegtijd meer dan 5 uren bedraagt, wordt deze onderbroken door een pauze van ten minste 45 minuten of door twee pauzes van elk ten minste 30 minuten. De pauzes worden zo veel mogelijk gelijkmatig over de vliegwerktijd verdeeld.

6. De maximum vliegtijd voor een lid van het cockpitpersoneel is:

a. 33 uren per aaneengesloten periode van 7 dagen;

b. 110 uren per maand;

c. 900 uren per jaar.

7. De werkgever organiseert de arbeid in overeenstemming met het eerste tot en met zesde lid.

Aantal landingen

Artikel 4.8:6

1. Binnen één vliegwerktijd worden maximaal 25 landingen tussen zonsondergang en zonsopgang gemaakt.

2. In bijlage I behorend bij dit besluit wordt de tabel vastgesteld voor het maximum aantal landingen binnen één vliegwerktijd indien deze zowel landingen tussen zonsopgang en zonsondergang alsmede tussen zonsondergang en zonsopgang omvat.

3. De werkgever organiseert de arbeid in overeenstemming met het eerste en tweede lid.

Planning

Artikel 4.8:7

De werkgever organiseert de arbeid zodanig dat bij de planning van de vliegwerktijd een verantwoorde marge in acht wordt genomen ten opzichte van de maximum vliegwerktijd en de vliegtijd.

Reservetijd

Artikel 4.8:8

1. De werkgever organiseert de arbeid zodanig dat een reservetijd maximaal 12 uren bedraagt.

2. Indien de tijd gelegen tussen de oproep tot aanmelding en het aanmeldingstijdstip minder bedraagt dan 8 uren wordt de tijd gelegen tussen de aanvang van de reservetijd en het aanmeldingstijdstip als reservetijd beschouwd.

3. Indien de tijd gelegen tussen de oproep tot aanmelding en het aanmeldingstijdstip meer bedraagt dan 8 uren en het desbetreffende personeelslid wordt ontheven van de reserveverplichting dan wordt de tijd gelegen tussen de aanvang van de reservetijd en het tijdstip van oproep als reservetijd beschouwd.

4. Tussen verschillende reservetijden zit ten minste een periode van 8 uren.

5. De werkgever organiseert de arbeid in overeenstemming met het tweede tot en met vierde lid.

Rusttijden

Artikel 4.8:9

1. De normale minimum rusttijd, voorafgaande aan een vliegwerktijd, bedraagt 12 uren.
2. Een lid van het cockpitpersoneel van hefschroefvliegtuigen heeft in elke aaneengesloten periode van 7 dagen een aaneengesloten rusttijd van ten minste 36 uren dan wel in elke aaneengesloten periode van 10 dagen een aaneengesloten rusttijd van ten minste 48 uren.
3. Indien in een aaneengesloten periode van 3 dagen de som van de vliegwerk tijden meer dan 32 uren bedraagt, wordt één der tussenliggende normale minimum rusttijden genoten tussen 20.00 uur en 12.00 uur lokale tijd.
4. De werkgever organiseert de arbeid in overeenstemming met het eerste tot en met derde lid.

Bekorte rust

Artikel 4.8:10

1. Een normale minimum rusttijd kan worden bekort tot niet minder dan 8 uren met dien verstande dat een bekorting met meer dan een uur ten hoogste eenmaal per aaneengesloten periode van 7 dagen plaats vindt.
2. Na een bekorte rust is de rusttijd na de vliegwerktijd, volgend op de bekorte rust, ten minste gelijk aan de normale minimum rusttijd, vermeerderd met de tijd waarmee de normale minimum rusttijd is bekort.
3. In bijlage J behorend bij dit besluit wordt de tabel vastgesteld volgens welke het maximum van de vliegwerktijd wordt bepaald na een bekorte rust met inachtneming van de aan de bekorte rust voorafgegane vliegwerktijd.
4. Een rusttijd van minder dan 8 uren geldt als grondtijd.
5. De werkgever organiseert de arbeid in overeenstemming met het eerste tot en met vierde lid.

§ 4.9 Ontheffing

Artikel 4.9:1

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing verlenen van paragraaf 4.8 voor arbeid verricht door het lid van het boordpersoneel van hefschroefvliegtuigen, die gebruikt worden ten behoeve van het vervoer van traumateams voor spoedeisende medische hulpverlening.
2. De werkgever leeft de aan de ontheffing verbonden voorschriften na.

§ 4.10 Afwijkingen

Artikel 4.10:1

1. De gezagvoerder van een luchtvaartuig kan afwijken en kan een lid van het boordpersoneel opdragen af te wijken van de arbeids- en rusttijden om arbeid te verrichten indien dit noodzakelijk is in verband met de onmiddellijke veiligheid van de personen aan boord en het luchtvaartuig. Van deze afwijking wordt aantekening gehouden en wordt melding gemaakt bij Onze Minister van Verkeer en Waterstaat.
2. Zodra de situatie, bedoeld in het eerste lid, voorbij is, zorgt de werkgever ervoor dat de werknemer die arbeid heeft verricht in een rustperiode, voldoende rusttijd ter compensatie krijgt.

C

Hoofdstuk 5 komt te luiden:

HOOFDSTUK 5. BINNENVAART

§ 5.1 Algemene bepalingen

Artikel 5.1:1

1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- bemanningslid*: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1, onderdeel b, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart;
- jeugdig bemanningslid*: een bemanningslid van 16 of 17 jaar;
- rusttijd, dagvaart, semi-continuvaart en continuvaart*: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1, onderdelen q, r, s en t, van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

§ 5.2 Toepasselijkheid van de wet

Gedeeltelijke uitsluiting van de toepasselijkheid van de wet

Artikel 5.2:1

Artikel 4:3 en hoofdstuk 5 van de wet en de daarop berustende bepalingen zijn niet van toepassing op arbeid, verricht op schepen als bedoeld in artikel 4, onderdelen a, b, d, e, f en g, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

Uitbreiding van de toepasselijkheid van de wet

Artikel 5.2:2

Paragraaf 5.1 en – voorzover aangeduid als strafbare feiten – de paragrafen 5.2 tot en met 5.5 en de daarop berustende bepalingen van de wet zijn van overeenkomstige toepassing op de gezagvoerend schipper die geen werkgever of werknemer is in de zin van de wet.

§ 5.3 Toepasselijkheid van dit hoofdstuk

Toepasselijkheid op arbeid op binnenschepen

Artikel 5.3:1

Met uitsluiting van hetgeen in het Arbeidstijdenbesluit is bepaald, is dit hoofdstuk van toepassing op arbeid, verricht door een bemanningslid aan boord van schepen op binnenwateren als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

§ 5.4 Registratie

Vaartijdenboek

Artikel 5.4:1

- De rusttijden van een bemanningslid worden geregistreerd overeenkomstig artikel 27, eerste lid, van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.
- Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing aan boord van

schepen als bedoeld in artikel 28, eerste lid, van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

§ 5.5 Rusttijden

Toepasselijkheid van de paragraaf

Artikel 5.5:1

In plaats van paragraaf 5.2 van de wet wordt deze paragraaf toegepast.

Berekening rusttijden in geval van gedeeltelijke niet-toepasselijkheid van dit hoofdstuk tijdens onderbreking van de vaart

Artikel 5.5:2

Voor de toepassing van de artikelen 5.5:3 tot en met 5.5:5 wordt rekening gehouden met de rust- en vaartijden, vervuld gedurende een tijdvak van 48 uren, onmiddellijk voorafgaand aan het tijdstip waarop het schip de binnenwateren is binnengevaren.

Dagvaart

Artikel 5.5:3

1. Een bemanningslid dat arbeid verricht in dagvaart, heeft een ononderbroken rusttijd van ten minste 8 uren in een aaneengesloten tijdruimte van 24 uren, te rekenen vanaf het einde van iedere ononderbroken rusttijd van ten minste 8 uren.
2. De in het eerste lid bedoelde rusttijd is gelegen buiten de vaartijd.

Semi-continuvaart

Artikel 5.5:4

1. Een bemanningslid dat arbeid verricht in de semi-continuvaart, heeft een rusttijd van ten minste 8 uren, waarvan ten minste 6 uren ononderbroken in een aaneengesloten tijdruimte van 24 uren, te rekenen vanaf het einde van iedere ononderbroken rusttijd van ten minste 6 uren.
2. De in het eerste lid bedoelde ononderbroken rusttijd is gelegen buiten de vaartijd.

Continuvaart

Artikel 5.5:5

Een bemanningslid dat arbeid verricht in de continuvaart, heeft een rusttijd van ten minste 24 uren, waarvan ten minste tweemaal 6 uren ononderbroken, in een aaneengesloten tijdruimte van 48 uren, te rekenen vanaf het begin van een rusttijd van ten minste 6 uren.

Jeugdige werknemers

Artikel 5.5:6

1. De werkgever en de gezagvoerend schipper organiseren de arbeid zodanig dat het jeugdige bemanningslid:
 - a. in de dagvaart en in de semi-continuvaart in elke periode van 24 uren een rusttijd geniet, die inclusief de in het vierde lid bedoelde pauze ten minste 16 uren bedraagt, waarvan ten minste 12 uren ononderbroken;

b. in de continuvaart in elke periode van 24 uren een rusttijd geniet, die inclusief de in het vierde lid bedoelde pauze ten minste 16 uren bedraagt, waarvan ten minste tweemaal zes uren ononderbroken.

2. De werkgever en de gezagvoerend schipper organiseren de arbeid zodanig dat het jeugdige bemanningslid:

a. hetzij een wekelijkse rusttijd heeft van ten minste 2 dagen, waarin de zondag is begrepen;

b. hetzij een wekelijkse ononderbroken rusttijd heeft van ten minste 36 uren, waarin de zondag is begrepen;

c. hetzij, ingeval van een reis van meer dan 5 dagen, in elke periode van 10 weken een ononderbroken rusttijd heeft van ten minste 16 dagen.

3. De werkgever en de gezagvoerend schipper organiseren de arbeid zodanig dat het jeugdige bemanningslid tussen 22.00 uur en 06.00 uur, dan wel tussen 23.00 en 07.00 uur slechts arbeid verricht indien dit in het kader van de opleiding noodzakelijk is.

4. De werkgever en de gezagvoerend schipper organiseren de arbeid zodanig dat het jeugdige bemanningslid een pauze van ten minste 30 minuten heeft ingeval de dagelijkse arbeidstijd langer is dan vier en een half uur.

D

Hoofdstuk 6 komt te luiden:

HOOFDSTUK 6. ZEEVAART

§ 6.1 Algemene bepalingen

Begrippen zeeschip, zeesleepboot en pleziervaartuig

Artikel 6.1:1

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

a. *zeeschip*: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 2, eerste lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek en in artikel 1, onderdeel a, van de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting;

b. *zeesleepboot*: een zeeschip dat in hoofdzaak is bestemd voor sleep- en hulpverleningswerkzaamheden en waarmee in het algemeen geen andere personen of goederen worden vervoerd dan die welke behoren tot de eigen bemanning of uitrusting of tot die van het schip dat wordt gesleept, zal worden gesleept of waaraan hulp wordt verleend, dan wel bij de hulpverlening nodig zijn;

c. *pleziervaartuig*: een schip dat uitsluitend anders dan in de uitoefening van een beroep of bedrijf wordt gebruikt.

Begrippen scheepsbeheerder, kapitein en schepeling

Artikel 6.1:2

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt voorts verstaan onder:

a. *scheepsbeheerder*: de natuurlijke of rechtspersoon, die vanuit een vestiging in Nederland van een zeescheepvaartonderneming de dagelijkse leiding heeft over het beheer van het schip;

b. *kapitein*: de gezagvoerder van een zeeschip;

c. *schepeling*: degene die gehouden is onder gezag van de kapitein aan boord van een zeeschip buitengaats arbeid te verrichten;

d. *jeugdige schepeling*: een schepeling van 16 of 17 jaar.

Begrip rusttijd

Artikel 6.1:3

In dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder *rusttijd* een periode van ten minste 1 uur waarin geen arbeid wordt verricht.

§ 6.2 Toepassingsgebied van de wet

Gedeeltelijke uitsluiting van de toepasselijkheid van de wet

Artikel 6.2:1

1. De paragrafen 4.1 en 4.4 en hoofdstuk 5 van de wet en de daarop berustende bepalingen zijn niet van toepassing op arbeid, verricht door een kapitein en een schepeling van 18 jaar of ouder, aan boord van:

a. zeevissersschepen als bedoeld in artikel 2, derde lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek;

b. reddingsvaartuigen gedurende de tijd dat daarmee reddingswerkzaamheden worden verricht;

c. pleziervaartuigen die uitsluitend als zodanig worden gebezigd voor zover zij geen passagiers tegen vergoeding vervoeren;

d. zeesleepboten gedurende de tijd dat zij als havensleepboot dienst doen in een Nederlandse haven, mits de kapitein daarvan aantekening houdt in het scheepsdagboek.

2. De paragrafen 4.1 en 4.4 en hoofdstuk 5 van de wet en de daarop berustende bepalingen zijn niet van toepassing op arbeid, verricht door een scheepsarts.

Uitbreiding van de toepasselijkheid van de wet

Artikel 6.2:2

Paragraaf 5.1 van de wet en – voorzover aangeduid als strafbare feiten – de paragrafen 5.2 tot en met 5.5. van de wet en de daarop berustende bepalingen zijn van overeenkomstige toepassing op de kapitein die zonder werknemer te zijn in de zin van de wet arbeid verricht aan boord van zeeschepen.

§ 6.3 Toepasselijkheid van het hoofdstuk

Toepasselijkheid op arbeid aan boord van zeeschepen

Artikel 6.3:1

1. Met uitsluiting van hetgeen in het Arbeidstijdenbesluit is bepaald zijn dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen uitsluitend van toepassing op arbeid, verricht door kapiteins en schepelingen aan boord van zeeschepen die te boek staan in het register, bedoeld in artikel 193 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek of die zijn ingeschreven in het rompbevrachtingsregister, bedoeld in artikel 2 van de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting.

2. In afwijking van het eerste lid is dit hoofdstuk niet van toepassing op duikwerkzaamheden op het continentaal plat, bedoeld in artikel 1, eerste lid, van de Mijnewet continentaal plat.

Uitsluiting van de toepasselijkheid van het hoofdstuk

Artikel 6.3:2

Dit hoofdstuk is niet van toepassing op arbeid, verricht aan boord van installaties, opgericht op of boven de bodem van de zee.

§ 6.4 Algemene verplichtingen

Werkrooster

Artikel 6.4:1

1. De kapitein zorgt er voor dat aan boord van een zeeschip op een voor alle schepelingen toegankelijke plaats een werkrooster is opgehangen, waarin zijn arbeidstijdpatroon en dat van de schepelingen is vastgesteld en waarin de wettelijk voorgeschreven arbeids- en rusttijden worden vermeld.

2. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat wordt een model vastgesteld voor een werkrooster. Bij die regeling kunnen voorschriften worden gegeven omtrent de invulling van het werkrooster.

Registratie

Artikel 6.4:2

1. De kapitein zorgt er voor dat zijn arbeids- en rusttijden en die van elke schepeling uiterlijk na een week op een werklijst zijn geregistreerd. De volledig ingevulde werklijst wordt getekend door de kapitein en de desbetreffende schepeling. De kapitein zorgt er voor dat elke schepeling een afschrift ontvangt van zijn werklijst.

2. De kapitein zorgt er voor dat de ingevulde en ondertekende werklijsten uiterlijk 8 weken na de invulling ter beschikking van de scheepsbeheerder worden gesteld.

3. De scheepsbeheerder zorgt er voor dat de werklijsten zorgvuldig worden bijgehouden.

4. Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat wordt een model vastgesteld voor een werklijst ten behoeve van de registratie van arbeids- en rusttijden. Bij die regeling kunnen voorschriften worden gegeven omtrent de invulling van die lijst.

Bewaartermijn

Artikel 6.4:3

De scheepsbeheerder bewaart de werklijsten ten minste 3 jaren, gerekend vanaf het einde van de periode waarop de werklijsten betrekking hebben.

§ 6.5 Arbeids- en rusttijden

Toepasselijkheid van de paragraaf

Artikel 6.5:1

In plaats van paragraaf 5.2 van de wet wordt deze paragraaf toegepast.

Schepelingen van 18 jaar en ouder

Artikel 6.5:2

1. De kapitein organiseert de arbeid zodanig dat zijn rusttijd en die van de schepeling van 18 jaar of ouder ten minste 10 uren bedraagt in elke periode van 24 achtereenvolgende uren, te rekenen vanaf het begin van de rusttijd.

2. De rusttijd kan worden verdeeld in niet meer dan twee perioden, waarvan één periode een onafgebroken rusttijd van ten minste 6 uren omvat. In dat geval wordt de periode van 24 uren, bedoeld in het eerste lid, berekend vanaf het begin van de langste genoten rusttijd. De tijd tussen twee op elkaar volgende perioden van rust mag niet meer dan 14 uren bedragen.

3. De kapitein organiseert de arbeid zodanig, dat zijn rusttijd en die van de schepeling van 18 jaar of ouder ten minste 77 uren bedraagt in elke periode van 7 dagen.

Jeugdige schepelingen

Artikel 6.5:3

1. De kapitein organiseert de arbeid zodanig dat de jeugdige schepeling:

- a. in elke periode van 24 achtereenvolgende uren ten hoogste 8 uren arbeid verricht;

- b. in elke periode van 24 achtereenvolgende uren een rusttijd heeft van ten minste 12 uren, waarvan ten minste 9 uren aaneengesloten en waarin de periode tussen 00.00 en 5.00 uur is begrepen;

- c. per week ten hoogste 40 uren arbeid verricht;

- d. een onafgebroken rusttijd heeft van ten minste 36 uren in elke aaneengesloten tijdsruimte van 7 maal 24 uren;

- e. op zondag in beginsel geen arbeid verricht.

2. De kapitein organiseert de arbeid zodanig dat de jeugdige schepeling een pauze krijgt van ten minste, zo mogelijk aaneengesloten, 30 minuten ingeval de dagelijkse arbeidstijd langer is dan 4,5 uur.

3. In afwijking van het eerste lid, onderdelen a en b, mag de jeugdige schepeling:

- a. in elke periode van 24 achtereenvolgende uren gedurende ten hoogste 12 uren arbeid verrichten indien hij uit hoofde van de wacht-indeling gedurende die uren feitelijk wacht loopt;

- b. arbeid verrichten tussen 00.00 en 05.00 uur indien dit in verband met zijn opleiding noodzakelijk is.

Pauze

Artikel 6.5:4

De kapitein organiseert de arbeid zodanig dat de arbeid van de schepeling telkens na ten hoogste 6 uur wordt afgewisseld door een pauze.

Consignatie

Artikel 6.5:5

1. Onder consignatie wordt in dit artikel verstaan een rustperiode of pauze aan boord van een zeeschip, waarin de kapitein of de schepeling uitsluitend verplicht is bereikbaar te zijn om in geval van onvoorziene omstandigheden op oproep zo spoedig mogelijk de bedongen arbeid te verrichten.

2. Indien de schepeling tijdens consignatie arbeid moet verrichten krijgt hij, met inachtneming van de artikelen 6.5:2, eerste en tweede lid, en 6.5:3, eerste lid, voldoende rusttijd of pauze ter compensatie.

3. De arbeid die voortvloeit uit een oproep als bedoeld in het eerste lid wordt voor de toepassing van de artikelen 6.5:2, 6.5:3, uitgezonderd het eerste lid, onder a, b en c, en 6.5:4 buiten beschouwing gelaten.

Oefeningen

Artikel 6.5:6

De kapitein organiseert de wettelijk voorgeschreven oefeningen en appels zodanig dat zij zo min mogelijk inbreuk maken op de rusttijden en geen oververmoeidheid veroorzaken.

Afwijkingen

Artikel 6.5:7

1. De kapitein kan afwijken en kan een schepeling verplichten af te wijken van de arbeids- en rusttijden om arbeid te verrichten indien dit noodzakelijk is in verband met de onmiddellijke veiligheid van het schip, de personen aan boord, de lading of het milieu, of bij het geven van hulp aan andere schepen of personen in nood. Van deze afwijking wordt in het scheepsdagboek aantekening gehouden.

2. Zodra de noodsituatie, bedoeld in het eerste lid, voorbij is, zorgt de kapitein er voor dat de schepeling die arbeid heeft verricht in een rustperiode, voldoende rusttijd ter compensatie krijgt.

§ 6.6 Overige bepalingen

Verplichtingen van de scheepsbeheerder

Artikel 6.6:1

1. De scheepsbeheerder zorgt er voor dat de kapitein en de schepelingen aan boord van het zeeschip geen arbeid verrichten in strijd met dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen.

2. De scheepsbeheerder verschaft de kapitein de middelen en gegevens die deze nodig heeft om aan de hem in dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen opgelegde verplichtingen te voldoen.

3. De scheepsbeheerder zorgt er voor dat aan boord de tekst van de wet en van dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen en van de van toepassing zijnde collectieve regeling beschikbaar zijn.

Ontheffing

Artikel 6.6:2

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing verlenen van artikel 6.5:2, eerste en tweede lid, en artikel 6.5:3, eerste lid, onderdelen a en b.

2. De scheepsbeheerder en de kapitein leven de aan de ontheffing verbonden voorschriften na.

3. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan regels stellen omtrent de wijze waarop de aanvraag om een ontheffing moet worden ingediend en de gegevens die door de aanvrager moeten worden verstrekt.

E

Hoofdstuk 7 komt te luiden:

HOOFDSTUK 7. REGISTERLOODSEN

§ 7.1 Algemene bepaling

Begrippen registerloods, loodsen op afstand en week

Artikel 7.1:1

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

- a. *registerloods*: hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 1, eerste lid, van de Loodsenwet;
- b. *loodsen op afstand*: de functie-uitoefening, bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de Loodsenwet;
- c. *week*: een periode van 7 dagen, die ingaat op maandag 00.00 uur.

§ 7.2 Toepasselijkheid van het hoofdstuk

Toepasselijkheid op registerloodsen

Artikel 7.2:1

Met uitsluiting van hetgeen in het Arbeidstijdenbesluit is bepaald is dit hoofdstuk uitsluitend van toepassing op arbeid, verricht door registerloodsen.

Uitbreiding van de toepasselijkheid van het hoofdstuk

Artikel 7.2:2

Paragraaf 5.1 van de wet en – voorzover aangewezen als strafbare feiten – de paragrafen 5.2 tot en met 5.5 van de wet en de daarop berustende bepalingen zijn van overeenkomstige toepassing op de registerloods die zonder werkgever of werknemer in de zin van de wet te zijn arbeid verricht aan boord van zeeschepen.

§ 7.3 Arbeids- en rusttijden

Toepasselijkheid van de paragraaf

Artikel 7.3:1

In plaats van paragraaf 5.2 van de wet wordt deze paragraaf toegepast.

Artikel 7.3:2

1. De registerloods organiseert zijn arbeid zodanig dat hij gedurende ten hoogste 100 uren per week arbeid verricht als registerloods.
2. Indien de registerloods zijn arbeid verricht gedurende een periode van aaneengesloten dagen die meer of minder dan een week omvat, wordt het aantal uren gedurende welke hij in die periode ten hoogste arbeid mag verrichten naar evenredigheid verhoogd onderscheidenlijk verlaagd.

Artikel 7.3:3

1. De registerloods organiseert zijn arbeid zodanig dat hij in elke periode van 24 aaneengesloten uren een onafgebroken rusttijd heeft van ten minste 8 uren dan wel twee rusttijden van elk ten minste 5 aaneengesloten uren.

2. Indien bijzondere omstandigheden met betrekking tot een loodsreis hiertoe noodzaken, mag de in het eerste lid bedoelde rusttijd naar evenredigheid over 2 dagen worden gehouden.

Artikel 7.3:4

De registerloods mag na 4 aaneengesloten uren loodsen op afstand vanaf de wal pas weer op deze wijze dienst verrichten na ten minste 8 aaneengesloten uren rust.

F

Artikel 8:1 wordt vernummerd tot 8:2. Voor artikel 8:2 wordt een nieuw artikel toegevoegd, luidende:

Strafbaarstelling wegvervoer

Artikel 8:1

1. Het niet naleven van de artikelen 2.4:1, 2.4:2, eerste lid, 2.4:3, eerste lid, 2.4:4, 2.5:1, vierde lid, 2.5:3, 2.5:4, vierde lid, 2.5:5, derde lid, 2.5:6, tweede lid, 2.6:1, derde lid, 2.7:1, 2.7:2, tweede lid, en 2.7:4, eerste lid, onderdeel b, en tweede lid, alsmede het bepaalde krachtens de artikelen 2.4:2, derde lid, 2.4:3, tweede lid, en 2.4:5 levert een strafbaar feit op.

2. In afwijking van het eerste lid is de werkgever die een tot hem gerichte bepaling als bedoeld in dat lid niet naleeft niet strafbaar indien hij aantoont dat door hem de nodige bevelen zijn gegeven, de nodige maatregelen zijn genomen, de nodige middelen zijn verschaft en het redelijkerwijs te vorderen toezicht is gehouden om de naleving van de bepaling te verzekeren.

3. Indien het tweede lid van toepassing is, levert het niet naleven van de betreffende bepaling voor de werknemer een strafbaar feit op.

G

Na artikel 8:2 worden drie nieuwe artikelen toegevoegd, luidende:

Strafbaarstelling luchtvaart

Artikel 8.3

Het niet naleven van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 4.4:1, 4.4:2, 4.5:3, derde lid, 4.5:4, 4.5:5, 4.5:6, tweede lid, 4.5:7, zesde lid, 4.5:8, 4.5:9, vijfde lid, 4.5:10, eerste, tweede en vijfde lid, 4.6:3, derde lid, 4.6:4, tweede lid, 4.7:2, 4.8:3, derde lid, 4.8:4, vierde lid, 4.8:5, zevende lid, 4.8:6, derde lid, 4.8:7, 4.8:8, eerste en vijfde lid, 4.8:9, vierde lid, 4.8:10, vijfde lid, 4.9.1, tweede lid, 4.10.1, eerste lid, laatste volzin en tweede lid, alsmede het bepaalde krachtens artikel 4.4:1, tweede lid, levert een strafbaar feit op.

Strafbaarstelling zeevaart

Artikel 8:4

Het niet naleven van de artikelen 6.4:1, eerste lid, 6.4:2, eerste, tweede en derde lid, 6.4:3, 6.5:2, 6.5:3, 6.5:4, 6.5:5, tweede lid, 6.5:6, 6.5:7, tweede lid, 6.6:1, 6.6:2, tweede lid, alsmede het bepaalde krachtens de artikelen 6.4:1, tweede lid, en 6.4:2, vierde lid, levert een strafbaar feit op.

Strafbaarstelling loodsen

Artikel 8:5

Het niet-naleven van de artikelen 7.3:2, 7.3:3 en 7.3:4 levert een strafbaar feit op.

H

Toegevoegd worden de bijlagen A tot en met J zoals deze bij dit besluit zijn gevoegd.

ARTIKEL II

In artikel 5.1:2 van het Arbeidstijdenbesluit² wordt «schepeling als bedoeld in artikel 1 van de Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart» vervangen door: schepeling als bedoeld in artikel 6.1:2 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

ARTIKEL III

De artikelen 105a en 109a van de Regeling Toezicht Luchtvaart³ vervallen.

ARTIKEL IV

Het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart⁴ wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 1, onder u, vervalt «van Verkeer en Waterstaat».

B

Artikel 5 komt te luiden:

Artikel 5

De gezagvoerend schipper en diens werkgever organiseren de arbeid zodanig dat een bemanningslid geen arbeid verricht in strijd met paragraaf 5.5 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

C

De artikelen 6 en 8 vervallen.

D

In artikel 13, tweede lid, vervalt «van Verkeer en Waterstaat».

E

Artikel 18 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste lid, onderdeel e, onder 1°, onderdeel f, onder 1°, en onderdeel g, onder 2°, vervalt telkens «van Verkeer en Waterstaat»;

2. In het tweede lid, onderdelen a, b, c, d, e en f, vervalt telkens «van Verkeer en Waterstaat» en wordt in onderdeel b «de Minister» vervangen door: Onze Minister;

3. In het derde lid wordt «Bij regeling van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat» vervangen door: Bij ministeriële regeling.

F

Artikel 19 wordt gewijzigd als volgt:

1. In het eerste en tweede lid wordt «Onze Ministers» telkens vervangen door: Onze Minister;

2. In het derde lid wordt «Bij regeling van Onze Ministers» vervangen door: Bij ministeriële regeling.

G

In artikel 21, derde lid, wordt «een door Onze Ministers aangewezen instelling» vervangen door «een door Onze Minister aangewezen instelling», en wordt «door Onze Ministers vast te stellen regelen» vervangen door «bij ministeriële regeling vast te stellen regels».

H

In artikel 23, eerste lid, wordt «Bij regeling van Onze Ministers» vervangen door: Bij ministeriële regeling.

I

In de artikelen 24, tweede lid, en 26, eerste lid, wordt «Onze Ministers» telkens vervangen door: Onze Minister.

J

In de artikelen 33, eerste lid, onderdeel e, en 34, onderdeel a, vervalt telkens «van Verkeer en Waterstaat».

ARTIKEL V

Het Voorschriftenbesluit registerloodsen⁵ wordt gewijzigd als volgt:

A

Hoofdstuk IV vervalt.

¹ Stb. 1998, 125.

² Stb. 1998, 407.

³ Stb. 1978, 99, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 28 mei 1998, Stb. 340.

⁴ Stb. 1994, 897, gewijzigd bij besluit van 24 februari 1998, Stb. 131.

⁵ Stb. 1988, 395, gewijzigd bij besluit van 4 november 1994, Stb. 808.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 8 december 1998, nr. 235.

B

In artikel 17 wordt «de artikelen 2 tot en met 16» vervangen door: de artikelen 2 tot en met 13.

ARTIKEL VI

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 december 1998.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 17 november 1998

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
K. G. de Vries

Uitgegeven de *zesentwintigste* november 1998

De Minister van Justitie,
A. H. Korthals

BIJLAGE A

I. Correctie voor landingen

1. Voor de berekening van de gecorrigeerde vliegwerkijd dient de vliegwerkijd voor de vierde en elke daarop volgende landing te worden verlengd met 45 minuten per landing.
2. Voor de berekening van de gecorrigeerde vliegwerkijd, volgende op een bekorte rust, dient de vliegwerkijd voor de tweede en elk daarop volgende landing te worden verlengd met 45 minuten per landing.
3. Voor cockpitpersoneel, mits ten minste een eerste als een tweede bestuurder omvattend, van vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa van 5700 kg geldt voor zover de landingen plaatsvinden onder zichtweersomstandigheden in afwijking van het gestelde in de voorgaande leden van deze bijlage, een correctie van 30 minuten per landing, toe te passen na de derde landing in de betreffende vliegwerkijd tot een maximum van zes uren.

II. Correctie voor grondtijd zonder werkzaamheden

1. Van een grondtijd langer dan twee en een half uren, kunnen voor de berekening van de gecorrigeerde vliegwerkijd i.v.m. toetsing aan het daarvoor geldende maximum volgens bijlage B, ten hoogste twee en een half uren buiten beschouwing worden gelaten, voor zover het lid van het cockpitpersoneel gedurende deze uren geen werkzaamheden voor zijn maatschappij heeft verricht en waarbij ten minste twee en een half uren als vliegwerkijd worden aangemerkt.
2. Alle onder 1. genoemde uren grondtijd worden bij toepassing van de overige in dit Hoofdstuk Luchtvaart gestelde bepalingen volledig als vliegwerkijd in aanmerking genomen.
3. De onder 1. genoemde berekening wordt per vliegwerkijd slechts op één grondtijd toegepast.

III. Correctie van andere verzwarende omstandigheden

1. Indien bij een rusttijd van elf uren of minder de tijd, benodigd om na het officiële afmeldingstijdstip de plaats van de passende accommodatie waar de rust wordt genoten te bereiken, of indien de tijd, benodigd om van de plaats waar de rust wordt genoten het luchtvaartterrein van vertrek te bereiken (aanmelding), meer dan 30 minuten bedraagt, wordt dit als verzwarende omstandigheid aangemerkt en wordt in overeenstemming met het gestelde onder 2. een verantwoorde correctie op de rusttijd of op de volgende vliegwerkijd toegepast.
2. Indien zich andere dan in deze bijlage genoemde verzwarende omstandigheden bij de vluchtuitvoering voordoen, dient de maatschappij of de gezagvoerder na overleg met overige leden van het cockpitpersoneel een verantwoorde correctie op de vliegwerkijd toe te passen.

BIJLAGE B

I. Voorzover het gestelde onder II, III en IV en het bepaalde in artikel 4.5:5, tweede lid niet van toepassing is, wordt de maximale vliegwerktijd vastgesteld:

- a. indien de mogelijkheid tot aflossen niet aanwezig is, zoals aangegeven in tabel A, kolom I;
- b. indien de mogelijkheid tot aflossen aanwezig is, doch niet over een rustgelegenheid kan worden beschikt, maar slechts over een daartoe geschikte, buiten de cockpit gelegen zitplaats, zoals aangegeven in tabel A, kolom II;
- c. indien de mogelijkheid tot aflossen aanwezig is door het beschikbaar zijn van een dubbele bemanning, waarbij over een rustgelegenheid voor de bemanning wordt beschikt en bovendien een werk/aflossingsschema aanwezig is, dat de betrokkenen de mogelijkheid biedt zich in redelijke mate te ontspannen, zoals aangegeven in tabel A, kolom III.

II. In het geval, behoudens het gestelde onder IV, dat een oproep tot aanmelding voor een vliegwerktijd valt:

- in een reservetijd en
 - na de eerste drie uren van de reservetijd en
 - de aanmelding moet plaatsvinden binnen acht uren na die oproep, dan wordt de maximum vliegwerktijd vastgesteld:
- a. indien de mogelijkheid tot aflossen niet aanwezig is, zoals aangegeven in tabel B, kolom I;
 - b. indien de mogelijkheid tot aflossen aanwezig is, doch niet over een rustgelegenheid kan worden beschikt, maar slechts over een daartoe geschikte, buiten de cockpit gelegen zitplaats, zoals aangegeven in tabel B, kolom II;
 - c. indien de mogelijkheid tot aflossen aanwezig is door het beschikbaar zijn van een dubbele bemanning, waarbij over een rustgelegenheid voor de bemanning wordt beschikt en bovendien een werk/aflossingsschema aanwezig is, dat de betrokkenen de mogelijkheid biedt zich in redelijke mate te ontspannen, zoals aangegeven in tabel B, kolom III.

III. Na een bekorte rust wordt de maximum vliegwerktijd vastgesteld zoals aangegeven in tabel C, met dien verstande dat in het geval dat zowel voor als na de bekorte rust de mogelijkheid tot aflossen aanwezig is en over een daartoe geschikte, buiten de cockpit gelegen zitplaats dan wel een rustgelegenheid kan worden beschikt, de tabelwaarden met drie uren dienen te worden verhoogd.

IV. In het geval dat – na een bekorte rust – een oproep tot aanmelding voor een vliegwerktijd valt:

- in een reservetijd en
- na de eerste drie uren van die reservetijd en
- de aanmelding moet plaats vinden binnen acht uren na die oproep, dan wordt de maximale vliegwerktijd bepaald zoals aangegeven in tabel C, noot 2.

V. Indien de onafgebroken rust wordt genoten op een daartoe geschikte zitplaats, wordt daaronder verstaan een zitplaats ten minste gelijkwaardig aan een passagiersstoel, waarbij de hinder door passagiers en overige storende invloeden zo veel mogelijk moet worden beperkt.

Tabel A. maximum gecorrigeerde vliegwerktijd (geen reservetijd)

aanmelden (LT) van - t.m.	I (aflossen niet mogelijk)	II (aflossen mogelijk, doch geen rust- gelegenheid maar wel een geschikte zit- plaats buiten de cockpit)	III (aflossen mogelijk, dubbele beman- ning beschikbaar, rustgelegenheid beschikbaar en aflossings- schema aanwezig)
00.01 - 04.00	14.00 uur	17.00 uur	22.00 uur
04.01 - 04.15	14.05 uur	17.05 uur	22.05 uur
04.16 - 04.45	14.15 uur	17.15 uur	22.15 uur
04.46 - 05.15	14.30 uur	17.30 uur	22.30 uur
05.16 - 05.45	14.45 uur	17.45 uur	22.45 uur
05.46 - 06.15	15.00 uur	18.00 uur	23.00 uur
06.16 - 06.45	15.15 uur	18.15 uur	23.15 uur
06.46 - 07.15	15.30 uur	18.30 uur	23.30 uur
07.16 - 07.45	15.45 uur	18.45 uur	23.45 uur
07.46 - 08.00	15.55 uur	18.55 uur	23.55 uur
08.01 - 13.00	16.00 uur	19.00 uur	24.00 uur
13.01 - 13.15	16.00 uur	19.00 uur	24.00 uur
13.16 - 13.45	15.50 uur	18.50 uur	23.50 uur
13.46 - 14.15	15.40 uur	18.40 uur	23.40 uur
14.16 - 14.45	15.30 uur	18.30 uur	23.30 uur
14.46 - 15.15	15.20 uur	18.20 uur	23.20 uur
15.16 - 15.45	15.10 uur	18.10 uur	23.10 uur
15.46 - 16.15	15.00 uur	18.00 uur	23.00 uur
16.16 - 16.45	14.50 uur	17.50 uur	22.50 uur
16.46 - 17.15	14.40 uur	17.40 uur	22.40 uur
17.16 - 17.45	14.30 uur	17.30 uur	22.30 uur
17.46 - 18.15	14.20 uur	17.20 uur	22.20 uur
18.16 - 18.45	14.10 uur	17.10 uur	22.10 uur
18.46 - 19.00	14.05 uur	17.05 uur	22.05 uur
19.01 - 24.00	14.00 uur	17.00 uur	22.00 uur

Tabel B. maximum gecorrigeerde vliegwerktijd (na drie uren reservertijd)

aanmelden (LT) van - t.m.	I (aflossen niet mogelijk)	II (aflossen mogelijk, doch geen rust- gelegenheid maar wel een geschikte zit- plaats buiten de cockpit)	III (aflossen mogelijk, dubbele beman- ning beschikbaar, rustgelegenheid beschikbaar en aflossings- schema aanwezig)
00.01 - 04.00	12.00 uur	15.00 uur	20.00 uur
04.01 - 04.15	12.10 uur	15.10 uur	20.10 uur
04.16 - 04.45	12.30 uur	15.30 uur	20.30 uur
04.46 - 05.15	13.00 uur	16.00 uur	21.00 uur
05.16 - 05.45	13.30 uur	16.00 uur	21.30 uur
05.46 - 06.15	14.00 uur	17.00 uur	22.00 uur
06.16 - 06.45	14.30 uur	17.30 uur	22.30 uur
06.46 - 07.15	15.00 uur	18.00 uur	23.00 uur
07.16 - 07.45	15.30 uur	18.30 uur	23.00 uur
07.46 - 08.00	15.55 uur	18.55 uur	23.55 uur
08.01 - 13.00	16.00 uur	19.00 uur	24.00 uur
13.01 - 13.15	15.55 uur	18.55 uur	23.55 uur
13.16 - 13.45	15.40 uur	18.40 uur	23.40 uur
13.46 - 14.15	15.20 uur	18.20 uur	23.20 uur
14.16 - 14.45	15.00 uur	18.00 uur	23.00 uur
14.46 - 15.15	14.40 uur	17.40 uur	22.40 uur
15.16 - 15.45	14.20 uur	17.20 uur	22.20 uur
15.46 - 16.15	14.00 uur	17.00 uur	22.00 uur
16.16 - 16.45	13.40 uur	16.40 uur	21.40 uur
16.46 - 17.15	13.20 uur	16.20 uur	21.20 uur
17.16 - 17.45	13.00 uur	16.00 uur	21.00 uur
17.46 - 18.15	12.40 uur	15.40 uur	20.40 uur
18.16 - 18.45	12.20 uur	15.20 uur	20.20 uur
18.46 - 19.00	12.05 uur	15.05 uur	20.05 uur
19.01 - 24.00	12.00 uur	15.00 uur	20.00 uur

Voorbeelden voor het gebruik van Tabel C

1. De gecorrigeerde vliegwerktijd bedraagt 10.50 uur. De daaropvolgende rust wordt bekort tot 08.15 uur. De aanmeldingstijd wordt ten gevolge daarvan 07.15 uur. Hoeveel bedraagt nu de toegestane maximum gecorrigeerde vliegwerktijd?

In de eerste kolom onder «Gecorrigeerde vliegwerktijd vóór de bekorte rust» zoeken we op 10.50 uur (d.i. 10.30–11.29). De aanmeldingstijd na de bekorte rust staat daarachter in kolom 2 (d.i. tussen 04.01–08.00). Trek nu een denkbeeldige lijn naar rechts. Vervolgens vinden we onder «Lengte Bekorte Rust» het getal $8\frac{1}{4}$ (8.15 uur). In deze kolom gaan we naar beneden tot het snijpunt met de denkbeeldige horizontale lijn en vinden daarbij het getal 5. De toegestane maximum gecorrigeerde vliegwerktijd bedraagt dus 5 uur.

2. De gecorrigeerde vliegwerktijd bedraagt 10.50 uur. De benodigde vliegwerktijd inclusief een verantwoorde planningsmarge bedraagt na de bekorte rust 10 uur. Hoe lang moet de bekorte rust zijn? In de eerste kolom onder «Gecorrigeerde vliegwerktijd voor bekorte rust» zoeken we op 10.50 uur (d.i. 10.30–11.29). We gaan naar rechts en vinden, afhankelijk van de aanmeldingstijd na de bekorte rust, het getal 10. Indien het aanmeldingstijdstip valt tussen 08.01–13.00 uur dan bedraagt, naar boven gaande, de lengte van de bekorte rust $9\frac{1}{4}$ uur. Indien het aanmeldingstijdstip valt tussen 19.01–04.00 uur dan bedraagt, naar boven gaande, de lengte van de bekorte rust $9\frac{3}{4}$ uur. In de overblijvende aanmeldingsperiodes vinden we, naar boven gaande, voor de lengte van de bekorte rust $9\frac{1}{2}$ uur.

BIJLAGE C

De normale minimum rusttijd, die voorafgaat aan een vliegwerktijd wordt bepaald door de lengte van de voorafgaande gecorrigeerde vliegwerktijd zoals aangegeven in de volgende tabel.

Voorafgaande gecorr. vliegwerktijd	Normale minimum rust
0 uur t/m 11 uur 29 min.	11 uur
11 uur 30 min. t/m 12 uur 29 min.	12 uur
12 uur 30 min. t/m 13 uur 29 min.	13 uur
13 uur 30 min. t/m 14 uur 29 min.	14 uur
14 uur 30 min. t/m 15 uur 29 min.	15 uur
15 uur 30 min. en meer	16 uur

BIJLAGE D

Na (binnen) dagen	Minima	Norm
1	–	18
2	16	36
3	36	54
4	48	72
5	70	90
6	84	108
7	103	126
8	122	144
9	141	162
10	160	180
11	179	198
12	198	216
13	222	234
14	246	252
15	270	270

a. Op de eerste dag dat de rusttijd minder dan 18 uur bedraagt, vangt een periode van maximaal 15 dagen aan, waarin het totaal aantal uren genoten rusttijd na een aantal dagen gerekend vanaf het begin van de periode, ten minste dient te voldoen aan de in de kolom «minima» van de in de tabel aangegeven waarden.

b. De periode eindigt wanneer, gerekend vanaf het begin van de periode, de gemiddelde rusttijd per dag ten minste 18 uur bedraagt. In dat geval zal het totaal aantal uren rusttijd ten minste voldoen aan de in de kolom «norm» van de in de tabel aangegeven waarden.

c. Een volgende periode als bedoeld onder a. kan niet eerder aanvangen dan nadat aan het onder b. gestelde is voldaan.

I. Correctie voor landingen

1. Voor de berekening van de gecorrigeerde vliegwerkijd dient de vliegwerkijd voor de vierde en elke daarop volgende landing te worden verlengd met 45 minuten per landing.

2. Voor de berekening van de gecorrigeerde vliegwerkijd, volgende op een bekorte rust, dient de vliegwerkijd voor de tweede en elke daarop volgende landing te worden verlengd met 45 minuten per landing.

II. Correctie voor grondtijd zonder werkzaamheden

1. Van een grondtijd langer dan 2½ uur kunnen, zowel bij de planning als bij de uitvoering, voor de berekening van de gecorrigeerde vliegwerkijd in verband met de toetsing aan het geldende maximum volgens de bijlage F IIIa en IVa ten hoogste 2½ uren buiten beschouwing worden gelaten, voorzover het lid van het cabinepersoneel gedurende deze uren geen werkzaamheden heeft verricht voor zijn maatschappij en waarbij ten minste 2½ uren als vliegwerkijd worden aangemerkt.

Uitsluitend tijdens de vluchtuitvoering is het bovenstaande ook van toepassing bij gebruik van Bijlage F IIIb en Bijlage F IVb.

2. Alle uren grondtijd als bedoeld onder 1 worden bij toepassing van de overige bepalingen uit het hoofdstuk Luchtvaart volledig als vliegwerkijd in aanmerking genomen.

3. De onder 1. genoemde berekening wordt per vliegwerkijd slechts op één grondtijd toegepast.

III. Correctie voor overige verzwaarde omstandigheden

1. Indien bij een rusttijd van 11 uren of minder de tijd, benodigd om na het officiële afmeldingstijdstip de passende accommodatie te bereiken, of indien de tijd, benodigd om van de passende accommodatie het luchtvaartterrein van vertrek te bereiken (aanmelding), meer dan 30 minuten bedraagt, kan dit als verzwaarde omstandigheid worden aangemerkt en kan in overeenstemming met het gestelde onder 2. een verantwoorde correctie op de rusttijd of de volgende vliegwerkijd worden toegepast.

2. Indien zich andere verzwaarde omstandigheden bij de vluchtuitvoering voordoen, dient de maatschappij of gezagvoerder na overleg met de overige leden van het boordpersoneel een verantwoorde correctie op de vliegwerkijd toe te passen.

BIJLAGE F

I. Indien een cockpitbemanning een vliegwerkijd aanvangt op dezelfde luchthaven als het cabinepersoneel, en dit cabinepersoneel de vliegwerkijd uitvoert gezamenlijk met genoemde cockpitbemanning, dan geldt voor het bepalen van de maximale gecorrigeerde vliegwerkijd als aanmeldingstijdstip voor het cabinepersoneel het aanmeldingstijdstip van genoemde cockpitbemanning.

II. Bij verschillen in aanmeldings- en afmeldingstijdstippen van kajuit- en cockpitpersoneel zal de som der verschillen in aanmeldings- en afmeldingstijdstip niet gelden als vliegwerkijd tot een maximum van 1 uur.

III. Voorzover het gestelde onder IV, V en VI van deze bepaling en het gestelde in artikel 4.5:5, tweede lid, niet van toepassing is, wordt de maximale vliegwerkijd vastgesteld;

a. indien de mogelijkheid om 3 uur onafgebroken te rusten niet aanwezig is, zoals aangegeven in tabel D, kolom I;

b. indien de mogelijkheid om 3 uur onafgebroken te rusten aanwezig is op een daartoe geschikte zitplaats, zoals aangegeven in tabel D, kolom II;

c. indien de mogelijkheid om 8 uur onafgebroken te rusten aanwezig is, waarbij over een rustgelegenheid voor de bemanning wordt beschikt en bovendien een werk/aflossingsschema aanwezig is, zoals aangegeven in tabel D, kolom III

IV. In het geval, behoudens het gestelde onder VII, dat een beroep tot aanmelding voor een vliegwerkijd valt:

– in een reservetijd en

– na de eerste drie uren van de reservetijd en

– de aanmelding moet plaatsvinden binnen acht uren na die oproep, dan wordt de maximum vliegwerkijd vastgesteld.

a. indien de mogelijkheid om 3 uur onafgebroken te rusten niet aanwezig is, zoals aangegeven in tabel E, kolom I;

b. indien de mogelijkheid om 3 uur onafgebroken te rusten aanwezig is op een daartoe geschikte zitplaats, zoals aangegeven in tabel E, kolom II;

c. indien de mogelijkheid om 8 uur onafgebroken te rusten aanwezig is, waarbij over een rustgelegenheid voor de bemanning wordt beschikt en bovendien een werk/aflossingsschema aanwezig is, zoals aangegeven in tabel E, kolom III.

V. Indien tijdens de uitvoering van een vlucht blijkt, dat de vliegwerkijd meer zal bedragen dan de geplande maximale vliegwerkijd ingevolge artikel 4.6:3, tweede lid, onderdelen a en b, en indien, door de aanwezigheid van een verzwaarde cockpitbemanning, de mogelijkheid bestaat de vlucht tot boven dit maximum voort te zetten, dan is zulks toegestaan, mits aan het cabinepersoneel een onafgebroken rust wordt gegeven, die ten minste gelijk is aan de verwachte overschrijding van genoemd maximum; deze rust dient te worden genoten op een wijze die identiek is aan die van het cockpitpersoneel.

Deze overschrijding zal echter de 1½ uur niet te boven mogen gaan.

Indien alsnog aan het cabinepersoneel een onafgebroken rust van 3 uur kan worden gegeven mag de vlucht worden voortgezet tot een maximale vliegwerkijd ingevolge artikel 4.6:3, tweede lid, onderdelen c en d.

VI. a. Na een bekorte rust wordt de maximum vliegwerkijd vastgesteld zoals aangegeven in tabel F.

b. Indien zowel voor als na een bekorte rust de mogelijkheid aanwezig is om 3 uur onafgebroken rust te genieten op een daartoe geschikte zitplaats, kunnen, ter bepaling van de maximale vliegwerkijd zoals aangegeven in tabel F, de tabelwaarden met drie uren worden verhoogd.

VII. In het geval dat – na een bekorte rust – een oproep tot aanmelding voor een vliegwerktijd valt:

- in een reservetijd en
- na de eerste drie uren van die reservetijd en
- de aanmelding moet plaatsvinden binnen 8 uren na die oproep, dan wordt de maximale vliegwerktijd bepaald zoals aangegeven in tabel F, noot 2.

VIII. Indien de onafgebroken rust wordt genoten op een daartoe geschikte zitplaats, wordt daaronder verstaan: een zitplaats ten minste gelijkwaardig aan een passagiersstoel, waarbij de hinder door passagiers en overige storende invloeden zo veel mogelijk moet worden beperkt.

Tabel D. maximum gecorrigeerde vliegwerktijd (geen reservetijd)

aanmelden (LT) van - t.m.	I (rusten niet mogelijk)	II (rusten mogelijk, doch geen rust- gelegenheid maar wel een geschikte zit- plaats)	III (rusten mogelijk, rust- gelegenheid beschikbaar en aflossings- schema aanwezig)
00.01 - 04.00	14.00 uur	17.00 uur	22.00 uur
04.01 - 04.15	14.05 uur	17.05 uur	22.05 uur
04.16 - 04.45	14.15 uur	17.15 uur	22.15 uur
04.46 - 05.15	14.30 uur	17.30 uur	22.30 uur
05.16 - 05.45	14.45 uur	17.45 uur	22.45 uur
05.46 - 06.15	15.00 uur	18.00 uur	23.00 uur
06.16 - 06.45	15.15 uur	18.15 uur	23.15 uur
06.46 - 07.15	15.30 uur	18.30 uur	23.30 uur
07.16 - 07.45	15.45 uur	18.45 uur	23.45 uur
07.46 - 08.00	15.55 uur	18.55 uur	23.55 uur
08.01 - 13.00	16.00 uur	19.00 uur	24.00 uur
13.01 - 13.15	16.00 uur	19.00 uur	24.00 uur
13.16 - 13.45	15.50 uur	18.50 uur	23.50 uur
13.46 - 14.15	15.40 uur	18.40 uur	23.40 uur
14.16 - 14.45	15.30 uur	18.30 uur	23.30 uur
14.46 - 15.15	15.20 uur	18.20 uur	23.20 uur
15.16 - 15.45	15.10 uur	18.10 uur	23.10 uur
15.46 - 16.15	15.00 uur	18.00 uur	23.00 uur
16.16 - 16.45	14.50 uur	17.50 uur	22.50 uur
16.46 - 17.15	14.40 uur	17.40 uur	22.40 uur
17.16 - 17.45	14.30 uur	17.30 uur	22.30 uur
17.46 - 18.15	14.20 uur	17.20 uur	22.20 uur
18.16 - 18.45	14.10 uur	17.10 uur	22.10 uur
18.46 - 19.00	14.05 uur	17.05 uur	22.05 uur
19.01 - 24.00	14.00 uur	17.00 uur	22.00 uur

Tabel E. maximum gecorrigeerde vliegwerktijd (na drie uren reservetijd)

aanmelden (LT) van - t.m.	I (rusten niet mogelijk)	II (rusten mogelijk, doch geen rust- gelegenheid maar wel een geschikte zit- plaats)	III (rusten mogelijk, rust- gelegenheid beschikbaar en aflossings- schema aanwezig)
00.01 - 4.00	12.00 uur	15.00 uur	20.00 uur
04.01 - 4.15	12.10 uur	15.10 uur	20.10 uur
04.16 - 4.45	12.30 uur	15.30 uur	20.30 uur
04.46 - 5.15	13.00 uur	16.00 uur	21.00 uur
05.16 - 5.45	13.30 uur	16.00 uur	21.30 uur
05.46 - 6.15	14.00 uur	17.00 uur	22.00 uur
06.16 - 6.45	14.30 uur	17.30 uur	22.30 uur
06.46 - 7.15	15.00 uur	18.00 uur	23.00 uur
07.16 - 7.45	15.30 uur	18.30 uur	23.00 uur
07.46 - 8.00	15.55 uur	18.55 uur	23.55 uur
08.01 - 3.00	16.00 uur	19.00 uur	24.00 uur
13.01 - 3.15	15.55 uur	18.55 uur	23.55 uur
13.16 - 3.45	15.40 uur	18.40 uur	23.40 uur
13.46 - 4.15	15.20 uur	18.20 uur	23.20 uur
14.16 - 4.45	15.00 uur	18.00 uur	23.00 uur
14.46 - 5.15	14.40 uur	17.40 uur	22.40 uur
15.16 - 5.45	14.20 uur	17.20 uur	22.20 uur
15.46 - 6.15	14.00 uur	17.00 uur	22.00 uur
16.16 - 6.45	13.40 uur	16.40 uur	21.40 uur
16.46 - 7.15	13.20 uur	16.20 uur	21.20 uur
17.16 - 7.45	13.00 uur	16.00 uur	21.00 uur
17.46 - 8.15	12.40 uur	15.40 uur	20.40 uur
18.16 - 8.45	12.20 uur	15.20 uur	20.20 uur
18.46 - 9.00	12.05 uur	15.05 uur	20.05 uur
19.01 - 24.00	12.00 uur	15.00 uur	20.00 uur

Tabel F

Maximale gecorrigeerde vliegwerktijd na een bekorte rust

Gecorrigeerde vliegwerktijd voor bekorte rust	aanru tijden (LT) na be-	lengte bekorte rust																																			
		7½	7%	8	8½	8½	8¾	9	9¼	9½	9¾	10	10¼	10½	10¾	11	11¼	11½	11¾	12	12¼	12½	12¾	13	13¼	13½	13¾	14	14¼	14½	14¾	15	15¼	15½	15¾		
00:00-06:29	0801-1300	8	9	10	11	12	13	14	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16		
	1301-1900	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14		
	0401-0800																																				
	1901-0400	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14		
06:30-07:29	0801-1300	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16		
	1301-1900	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14		
	0401-0800																																				
	1901-0400	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14		
07:30-08:29	0801-1300	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16		
	1301-1900	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
	0401-0800																																				
	1901-0400	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14		
08:30-09:29	0801-1300	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
	1301-1900	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
	0401-0800																																				
	1901-0400	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
09:30-10:29	0801-1300	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
	1301-1900	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
	0401-0800																																				
	1901-0400	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
10:30-11:29	0801-1300	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
	1301-1900	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
	0401-0800																																				
	1901-0400	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
11:30-12:29	0801-1300	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
	1301-1900	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
	0401-0800																																				
	1901-0400	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
12:30-13:29	0801-1300	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
	1301-1900	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
	0401-0800																																				
	1901-0400	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
13:30-14:29	0801-1300	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
	1301-1900	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
	0401-0800																																				
	1901-0400	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
14:30-15:29	0801-1300	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
	1301-1900	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
	0401-0800																																				
	1901-0400	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
15:29 en meer	0801-1300	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
	1301-1900	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
	0401-0800																																				
	1901-0400	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	

Noot 1 : Indien de mogelijkheid tot aflossen aanwezig is dienen de tabelwaarden met 3 uren te worden vermeerderd.
 Noot 2 : Bij aanmeldingsdagen binnen de reservetijd als bedoeld in artikel 4lid 5,
 a. van 04.01 t/m 08.00 uur of 13.01 t/m 19.00 uur, dienen de tabelwaarden met 1 uur te worden verminderd
 b. van 19.01 t/m 04.00 uur, dienen de tabelwaarden met 2 uren te worden verminderd.

NORMALE RUST TOEPASSEN

Maximum vliegwerktijden

I. De maximum vliegwerktijd is afhankelijk van het aanvangstijdstip van de vliegwerktijd, uitgedrukt in lokale tijd, en wordt vastgesteld zoals aangegeven in tabel G, Kolom I.

II. Indien de oproep tot aanmelding voor een vliegwerktijd valt:
 – in een reservetijd en
 – de aanmelding moet plaatsvinden na de eerste drie uren van de reservetijd dan wordt behoudens het gestelde in lid 3 van dit artikel de maximum vliegwerktijd vastgesteld zoals aangegeven in tabel G, Kolom II.

III. Indien de oproep tot aanmelding plaatsvindt in een reservetijd en de aanmelding dient plaats te vinden meer dan 8 uren na die oproep, onder gelijktijdige opheffing van de reserveverplichting, dan wordt de maximum vliegwerktijd bepaald volgens tabel G, Kolom I.

IV. Indien de oproep tot aanmelding voor een vliegwerktijd valt:
 – voor de aanvang van een reservetijd en
 – de aanmelding moet plaatsvinden binnen 8 uren na afloop van die reservetijd, dan wordt de opdracht geacht te zijn ontvangen op het tijdstip direct voorafgaande aan het einde van de reservetijd; voor het bepalen van de maximum vliegwerktijd is tabel G, Kolom II van toepassing.

Tabel G

Aanmeldtijdstip	Max. vlwt (geen reserve) I	Na 3 uur reserve II
00.00-02.59 uur	10.00 uur	8 uur
03.00-03.59 uur	10.30 uur	8 uur
04.00-04.59 uur	11.00 uur	10 uur
05.00-05.59 uur	10.30 uur	11 uur
06.00-12.59 uur	12.00 uur	12 uur
13.00-14.59 uur	11.30 uur	11 uur
15.00-16.59 uur	11.00 uur	10 uur
17.00-18.59 uur	10.30 uur	9 uur
19.00-23.59 uur	10.00 uur	8 uur

Maximum vliegwerktijden over een langere periode

V. Op de eerste dag, dat een vliegwerktijd meer dan 6 uur bedraagt, dan wel een reservetijd of een combinatie van vliegwerktijd en reservetijd meer dan 7 uur bedraagt, vangt een periode aan van maximaal 15 dagen, waarin het totaal aantal uren vliegwerktijd en het totaal aantal uren vliegwerktijd plus reservetijd op geen enkele dag de waarde in tabel H, kolom «maximum vliegwerktijd» resp. «vliegwerktijd plus reservetijd», behorende bij die dag, overschrijdt.

VI. De onder V genoemde periode eindigt op die dag, dat gerekend vanaf het begin van die periode, het totaal van de vliegwerktijd en het totaal van de vliegwerktijd plus reservetijd gelijk is aan, dan wel minder is dan de bij die dag vermelde normwaarden.

Tabel H

Na (binnen)	Max. vlwtijd	Norm. vlwtijd	Max. vlwt + reservetijd	Norm. vlwtijd + reservetijd
1	12*	6	24	7
2	24	12	34	14
3	36	18	39	21
4	44	24	52	28
5	50	30	55	35
6	60	36	66	42
7	65	42	72	49
8	70	48	78	56
9	75	54	84	63
10	80	60	90	70
11	85	66	96	77
12	90	72	105	84
13	90	78	105	91
14	90	84	105	98
15	90	90	105	105

* Indien bekorte rust wordt toegepast ingevolge artikel 4.8:9, uit te breiden tot 15.29 uur.

VII. Verzwarende omstandigheden

1. Bij het uitvoeren van een vliegwerktijd worden de volgende omstandigheden als verzwarend voor de werkzaamheden van het cockpitpersoneel aangemerkt:

- de «single-pilot»-operaties;
- de «sling»-operaties;
- de «hoist»-operaties.

2. Indien de onder 1. genoemde omstandigheden zich voordoen, worden de volgende correcties te worden toegepast:

a. Indien de duur van een single-pilot-operatie meer dan 1 uur bedraagt, zal de helft van de single-pilot-vliegtijd in mindering worden gebracht op de volgens artikel 4.8:5, eerste lid, toegestane limiet; deze vermindering zal maximaal 2 uur bedragen.

b. in geval van een sling-operatie wordt op de maximum vliegtijd tweemaal de tijdsduur van deze operatie in mindering gebracht.

c. in geval van een hoist-operatie wordt iedere z.g. hoist-cycle gerekend als één landing.

3. Indien de ongecorrigeerde vliegtijd minder dan 5 uur bedraagt, mogen de in dit artikel voorgeschreven correcties achterwege blijven.

VIII. Correctie voor grondtijd zonder werkzaamheden

1. Van een grondtijd langer dan twee en een half uren, kunnen voor de berekening van de gecorrigeerde vliegwerktijd i.v.m. toetsing aan het daarvoor geldende maximum volgens tabel A ten hoogste twee en een half uren buiten beschouwing worden gelaten, voor zover het lid van het cockpitpersoneel gedurende deze uren geen werkzaamheden voor zijn maatschappij heeft verricht en waarbij ten minste twee en een half uren als vliegwerktijd worden aangemerkt.

2. Alle in onder 1. genoemde uren grondtijd worden als vliegwerktijd in aanmerking genomen.

3. De onder 1. genoemde berekening wordt per vliegwerktijd slechts op één grondtijd toegepast.

BIJLAGE H**Tabel I**

Aantal landingen bij dag	Reduktie	Gecorr. max. vliegtijd
0-25	0	09.00 uur
26-30	15 min	08.45 uur
31-35	30 min	08.30 uur
36-40	45 min	08.15 uur
41-45	01.00 uur	08.00 uur
46-50	01.30 uur	07.30 uur
51-55	02.00 uur	07.00 uur
56-60	02.30 uur	06.30 uur
meer dan 60	03.00 uur	06.00 uur

BIJLAGE I**Aantal landingen**

Nacht	Dag
25	10
24	12
23	14
22	16
21	18
20	20
19	22
18	24
17	26
16	28
15	30
14	32
13	34
12	36
11	38
10	40
9	42
8	44
7	46
6	48
0-5	onbeperkt

T.g.v. een oneven aantal landingen bij daglicht wordt van het naast-hogere even aantal landingen uitgegaan.

BIJLAGE J

Maximale vliegwerktijd na bekorte rust

Vliegwerk- tijd vóór bekorte rust	Aanmeldingstijden na bekorte rust (LT) van - t/m	Lengte bekorte rust									
		8.00	8.30	9.00	9.30	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	
00.00- 06.29	1 = 0600-1259	8.15	9.30	11.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	
	11 = 1300-1659	7.00	8.15	9.30	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	
	0400-0559										
	111 = 1700-0259	6.00	7.00	8.15	9.30	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	
06.30- 07.29		7.00	8.15	9.30	11.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	
	11	6.00	7.00	8.15	9.30	11.00	11.00	11.00	11.00	11.00	
	111	5.00	6.00	7.00	8.15	9.30	10.00	10.00	10.00	10.00	
07.30-8.29	1	6.00	7.00	8.15	9.30	11.00	12.00	12.00	12.00	12.00	
	11	5.00	6.00	7.00	8.15	9.30	11.00	11.00	11.00	11.00	
	111	4.00	5.00	6.00	7.00	8.15	9.30	10.00	10.00	10.00	
08.30- 09.29	1	5.00	6.00	7.00	8.15	9.30	11.00	12.00	12.00	12.00	
	11	4.00	5.00	6.00	7.00	8.15	9.30	11.00	11.00	11.00	
	111	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.15	9.30	10.00	10.00	
09.30- 10.29	1	4.00	5.00	6.00	7.00	8.15	9.30	11.00	12.00	12.00	
	11	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.15	9.30	11.00	11.00	
	111	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.15	9.30	9.30	
10.30- 11.29	1	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.15	9.30	11.00	11.00	
	11	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.15	9.30	9.30	
	111	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.15	8.15	
meer dan 11.29	1	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.15	9.30	9.30	
	11	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.15	8.15	
	111	0.00	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	7.00	

NOTA VAN TOELICHTING

Inleiding

In artikel 12:14 van de Arbeidstijdenwet (hierna: de ATW) is aangegeven dat de wet buiten toepassing blijft voor de vervoerssectoren gedurende drie jaar na publicatie van de wet in het Staatsblad, of indien dit korter is, totdat de algemene maatregel van bestuur voor de betreffende vervoerssector in werking is getreden. In artikel 5:12 van de Arbeidstijdenwet wordt de grondslag geboden om afwijkende en aanvullende regels te stellen voor de vervoerssectoren. De bijzondere bepalingen voor de diverse vervoerssectoren worden opgenomen in het Arbeidstijdenbesluit vervoer (hierna: het ATB vervoer). Het ATB vervoer is op 1 april 1998 in werking getreden. Op die datum was echter alleen het hoofdstuk railvervoer ingevuld. Door dit besluit worden aan het ATB vervoer de hoofdstukken wegvervoer, luchtvaart, zeevaart, binnenvaart en loodsen toegevoegd.

In verband met artikel 2.7:2 betreffende de vakbekwaamheid van chauffeurs, dat berust op artikel 24, eerste lid, van de Arbeidsomstandighedenwet, is een ontwerp van dit besluit gepubliceerd in Stcrt. 1998, 38. Tevens is het ontwerp op 2 maart 1998 aan de Tweede en aan de Eerste Kamer der Staten-Generaal gezonden in verband met artikel IV, dat berust op artikel 5, tweede lid, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart.

HOOFDSTUK 2. WEGVERVOER

Algemeen

De materie die in dit hoofdstuk geregeld wordt, werd beheerst door de Rijttijdenwet 1936 en het daarop gebaseerde Rijttijdenbesluit (zie artikel 12:1, lid 3, van de Arbeidstijdenwet). Het onderhavige hoofdstuk van het ATB vervoer is echter niet slechts een technische onderbrenging van de materie in een nieuw stuk wetgeving; ook inhoudelijk is de regelgeving ten aanzien van het wegvervoer herzien. Hiertoe bestonden verschillende aanleidingen. In de eerste plaats was zij complex; er golden verschillende regimes voor binnenlands en grensoverschrijdend vervoer en de werkingssfeer van beide regimes stemde niet overeen. Bovendien was in de loop van de tijd een uitgebreid systeem van ontheffingen en vrijstellingen ontstaan. De regelgeving werd hierdoor ondoorzichtig voor de vervoerder, de chauffeur, de controlerende instanties en de magistratuur. In de tweede plaats ziet de vervoerssector zich geconfronteerd met een sterke tendens tot flexibilisering en behoefte aan flexibele arbeidssystemen. Daarmee kan beter worden ingespeeld op nieuwe logistieke ontwikkelingen en op de toenemende verkeerscongestie. De «oude» regels boden voor deze ontwikkelingen onvoldoende ruimte. In de derde plaats dwingen de voortschrijdende Europese economische integratie en de toegenomen internationale concurrentie ertoe het bestaan van verschillende regimes, nationaal en internationaal, kritisch te bezien.

In december 1994 gaf het kabinet in het kader van de operatie Marktwerving, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW) een werkgroep opdracht om naar aanleiding van bovengenoemde ontwikkelingen het toenmalige Rijttijdenbesluit te heroverwegen en een voorstel voor een nieuwe regeling voor te bereiden (Plan van aanpak MDW; brief van de Ministers van Economische Zaken en Justitie van 19 december 1994, kamerstukken II 1994/95, 24 036, nr. 1). Over deze nieuwe regeling is overleg geweest met de Sociaal-Economische Raad (SER), met diverse belangenorganisaties en met de sociale partners in het wegvervoer. Bij dit overleg is ervan uitgegaan dat de nieuwe regeling niet als nieuw

Rijtijdenbesluit het licht zou zien, doch in verband met de inwerking-treding van de Arbeidstijdenwet en de daarmee gepaard gaande intrekking van de Rijtijdenwet 1936, als uitvoeringsbesluit van de Arbeidstijdenwet in werking zou treden. Bij de beoordeling is dan ook de relatie in beschouwing genomen met zowel de Arbeidstijdenwet als de Europese regelgeving. De regeling, thans vervat in het onderhavige hoofdstuk, beoogt bij beide zo veel mogelijk aansluiting te zoeken. Binnen de grenzen van de mogelijkheden die de Arbeidstijdenwet en de Europese regelingen hiervoor bieden, wijkt zij hiervan slechts af voor zover dit aan de overzichtelijkheid en de flexibiliteit tegemoet komt en niet op gespannen voet staat met de door genoemde regelingen beoogde doelstellingen: verkeersveiligheid en arbeidsbescherming.

In Europees verband zijn de rij- en rusttijden voor chauffeurs op twee niveaus geregeld. Binnen de Europese Unie en de landen die de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte (EER) hebben ondertekend (Noorwegen, IJsland en Liechtenstein) gelden verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEG L 370) en verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PbEG L 370). Deze verordeningen zijn bindend voor wegvervoer binnen de Unie en de EER-landen voor vrachtauto's met een toegestaan maximumgewicht van meer dan 3500 kg en voor personenvervoer met bussen, gebouwd voor vervoer van meer dan negen personen inclusief de bestuurder over een afstand van meer dan 50 kilometer.

Voorts is van toepassing de op 1 juli 1970 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR), met bijlage en Protocol van ondertekening (Trb. 1972, 97). Dit verdrag werkt in vrijwel alle Europese landen en heeft sinds 1994 dezelfde inhoud als de verordeningen.

Gezien het globale karakter van de wet maakt de verbindendheid van de verordeningen het aangewezen gebruik te maken van de bevoegdheid zoals neergelegd in de artikelen 4:3, tweede en vijfde lid, en 5:12, tweede lid, van de wet. Daarnaast is de normering van de wet door het specifieke karakter van de vervoerssectoren niet altijd adequaat om een goede bedrijfsvoering te kunnen realiseren. Hierom, en om redenen van overzichtelijkheid van regelgeving, is bezien in hoeverre de bepalingen van de verordeningen ook toegepast zouden moeten worden voor categorieën waarvoor de verordeningen als zodanig niet van toepassing zijn, en in hoeverre gebruik moet worden gemaakt van de in artikel 11 van verordening (EEG) nr. 3820/85 neergelegde bevoegdheid om voor het eigen grondgebied en eigen onderdanen striktere normen te stellen ten aanzien van de minimum leeftijd, de rij- en rusttijd en de pauze.

Zou alleen worden gekeken naar het faciliteren van een flexibele bedrijfsvoering, en zou men maximaal willen aansluiten bij Europese regelgeving, dan moet worden gekozen voor het normenstelsel van de verordening. De verordening wordt, binnen de bestaande verhoudingen in Nederland, uit het oogpunt van arbeidsbescherming te ruim geacht. Conform het MDW-rapport is daarom gekozen voor een specifieke regeling voor het wegvervoer, die weliswaar meer flexibiliteit biedt dan de Arbeidstijdenwet, maar die op een aantal punten waar mogelijk strenger is dan de verordening, dan wel hierop aanvullende regels stelt.

Voorzover dit hoofdstuk niet in de plaats treedt van bepalingen van de wet zijn de bepalingen van de wet van toepassing. Dit geldt bijvoorbeeld ten aanzien van beleidsvoering, risico-inventarisatie en -evaluatie, mededeling arbeids- en rusttijden en arbeid en zwangerschap etc. Hiervoor biedt de wet geen bevoegdheid om in het kader van dit hoofdstuk regels te stellen die daarvoor in de plaats treden. Het geldt

echter tevens voor de gevallen waarin de wet die mogelijkheid wél biedt, doch waarvoor daarvan geen gebruik gemaakt is. Met name dient hier genoemd te worden de consignatiebepaling (artikel 5:11 van de wet). Hoewel dit artikel ook door het wegvervoer kan worden toegepast, moeten de categorieën waarop verordening (EEG) nr. 3820/85 van toepassing is, er rekening mee houden dat de rusttijd- en de pauzeregeling van de verordening onverkort moeten worden nageleefd. Met andere woorden: een rustperiode of een pauze waarin de werknemer geconsigneerd is, wordt voor de categorieën waarop de verordening van toepassing is, niet als rusttijd gerekend. Feitelijk komt het erop neer dat de consignatieregeling alleen kan worden toegepast op de categorieën waarop de verordening niet van toepassing is, zoals taxivervoer.

Dit hoofdstuk voorziet niet in een regeling voor personenchauffeurs als bedoeld in artikel 12:15 van de wet. Dat betekent dat op het moment dat het ATB vervoer voor het wegvervoer in werking treedt, voor de personenchauffeurs de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit in werking treden. Op dezelfde datum vervallen de in artikel 12:15 genoemde besluiten.

Vermindering van administratieve lasten

Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt dat in het goederenvervoer over de weg ongeveer 10 000 bedrijven actief zijn. Er zijn ruim 550 besloten-busvervoerbedrijven en openbaar-vervoerbedrijven en rond de 3000 taxibedrijven. De MDW-operatie heeft, algemeen gezegd, geleid tot een regeling die naar verwachting het bedrijfsleven meer flexibiliteit biedt en zowel voor het bedrijfsleven als voor de overheid een aanzienlijke lastenverlichting betekent. Er is naar gestreefd tot een normenpakket te komen, dat enerzijds de verkeersveiligheid en de arbeidsbescherming zo goed mogelijk garandeert, en anderzijds bedrijven zo min mogelijk belemmert in hun functioneren. Voor het bedrijfsleven zal deze flexibilisering naar verwachting een aanzienlijke vereenvoudiging in de bedrijfsvoering meebrengen.

Meer flexibiliteit wordt vooral bereikt door een soepeler regeling voor nacht- en zondagsarbeid. In het Rijttijdenbesluit gold een beperking van het aantal nachtdiensten per periode van twee weken. In de huidige regeling kan gekozen worden voor een gemiddelde norm, geldend voor een periode van een kwartaal. Ten aanzien van de zondag gold in het Rijttijdenbesluit in principe een verbod van goederenvervoer met enkele uitzonderingen. Ontheffing was mogelijk en werd op ruime schaal gegeven. Voorzover er op zondag gereden mocht worden, gold voor chauffeurs een verplichte vrije zondag eenmaal in de drie weken. De huidige regeling biedt de mogelijkheid om, indien de aard van het bedrijf arbeid op zondag noodzakelijk maakt, de vrije zondagen zo te plannen dat de werknemer ten minste 13 vrije zondagen per jaar heeft. Daarbij moet er dan wel rekening mee worden gehouden dat, tenzij bij collectieve regeling iets anders is vastgelegd, in een periode van een kwartaal 4 vrije zondagen genoten moeten kunnen worden. Het verbod van goederenvervoer op zondag is afgeschaft. Het verdwijnen van het grote aantal ontheffingen betekent zowel voor de overheid als voor het bedrijfsleven een aanzienlijke lastenverlichting.

Ook op het punt van handhaafbaarheid is de nieuwe regeling een verbetering ten opzichte van de oude. Het Rijttijdenbesluit kende twee normenstelsels. Welk van die twee moest worden nageleefd, was afhankelijk van het soort vervoer. Voor grensoverschrijdend vervoer golden in het algemeen de normen van verordening (EEG) nr. 3820/85, terwijl voor binnenlands vervoer strengere normen gehanteerd werden. In de huidige regeling is er weliswaar nog steeds sprake van twee normenstelsels, maar deze normen worden beide tegelijkertijd gehanteerd en gelden voor ieder vervoer. Op dit systeem, de zgn. standaard- en

overlegregeling, zal in de toelichting bij § 2.5 nader worden ingegaan. Voor de overheid betekent dit, dat zij op de naleving van nog maar één normenstelsel toezicht hoeft te houden.

Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat de nieuwe regeling twee jaar na inwerkingtreding zal worden geëvalueerd teneinde na te gaan of de beoogde flexibiliteit en lastenverlichting inderdaad zijn gerealiseerd.

Artikelen

Artikel 2.1:1 Definities

Bij het definiëren van in dit hoofdstuk gebezigde bepalingen is aangesloten bij andere regelgeving die van toepassing is op het wegvervoer. Daarbij gelden de begrippen van verordening (EEG) nr. 3820/85 ook in die gevallen waar deze verordening zelf niet van toepassing is. Voor het begrip «week» houdt dit, evenals dit onder het regime van de Rijtijdenwet het geval was, de periode in die begint op maandag 00.00 uur en eindigt op zondag 24.00 uur. Voor het begrip «bestuurder» betekent dit dat niet alleen degene die het voertuig daadwerkelijk bestuurt, maar ook degene die zich in het voertuig bevindt om het in voorkomende gevallen te kunnen besturen (dus de bijrijder, mits in het bezit van een geldig rijbewijs) als zodanig wordt aangemerkt. Het begrip «bestuurder» loopt parallel met het begrip «werknemer». In de gevallen waarin de bestuurder geen werknemer is, zal veelal sprake zijn van de situatie als bedoeld in artikel 2.2:2 (zie aldaar).

Ten aanzien van het begrip «taxi» is aansluiting gezocht bij de Wet personenvervoer. Door, evenals in die wet, het begrip «auto» in de omschrijving te hanteren, komt het begrip «taxi» materieel overeen met de verordening.

Artikel 2.2:1 Gedeeltelijke uitsluiting van de toepasselijkheid van de wet

Dit hoofdstuk bevat in het algemeen geen bepaling over arbeidstijd. Voor zover bepalingen over arbeidstijd zijn opgenomen, hebben deze slechts betrekking op nacht- en zondagarbeid. Voor het overige gelden slechts normen voor rijtijd, rusttijd en pauze (zie hieronder bij de artikelen 2.5:1 t/m 2.5:6). Artikel 5:7 van de wet wordt daarom niet toegepast, ook niet door een enkele vervangende bepaling.

Artikel 2.2:2 Uitbreiding van de toepasselijkheid van de wet

In dit artikel wordt bedoeld op de categorie die in het Rijtijdenbesluit werd aangeduid als «zelfstandig bemanningslid»: een «bemanningslid», in termen van dit hoofdstuk een bestuurder, die niet in dienstbetrekking werkzaam is.

Artikel 2.3:1 Toepasselijkheid op arbeid in of op motorrijtuigen

In dit artikel zijn de categorieën wegvervoer omschreven, waarop dit hoofdstuk van toepassing is. Voorzover het Arbeidstijdenbesluit (ATB) gebaseerd is op de artikelen van de wet waarop ook het ATB vervoer gebaseerd is en algemene, niet op specifieke sectoren gerichte bepalingen bevat, zou het Arbeidstijdenbesluit ook op het wegvervoer van toepassing zijn. Dit betreft met name de zgn. loongrensbepaling voor leidinggevenden en hoger personeel (artikel 2.1:5 ATB), die inhoudt dat onder meer de bepalingen omtrent registratie en arbeids- en rusttijden onder bepaalde omstandigheden niet van toepassing zijn op personen die loon ontvangen boven een bepaalde grens. In verband met de verkeersveiligheid is het niet wenselijk dat deze uitzonderingen voor het wegvervoer zouden gelden. Bovendien zou het voor die categorieën wegvervoer

waarvoor verordening (EEG) nr. 3820/85 geldt, in strijd zijn met die verordening.

De uitzondering van ambulances in onderdeel c heeft tot gevolg dat, indien er sprake is van ambulancevervoer de wet en het ATB van toepassing zijn. Voor werknemers in het ambulancevervoer kan gebruik gemaakt worden van de uitzonderingen die in het ATB zijn opgenomen voor de verpleging en verzorging (par. 5.19 ATB).

Het onderhavige hoofdstuk is mede van toepassing op werkzaamheden die rechtstreeks verband houden met de verplaatsing in lege of beladen toestand. Hierbij wordt in de eerste plaats bedoeld het laden en lossen door chauffeurs en bestuurders bij goederenvervoer en het verrichten van administratie door chauffeurs in het personenvervoer. Daarnaast kan worden gedacht aan het in andere motorrijtuigen begeleiden van uitzonderlijk vervoer.

Artikel 2.3:2 Uitsluiting van de toepasselijkheid van dit hoofdstuk

Eerste lid: Ter wille van de uniformiteit en de handhaafbaarheid geldt als hoofdregel, dat voor alle vervoer in of op motorrijtuigen, genoemd in artikel 5:12, tweede lid, onder a, van de wet, dit hoofdstuk van toepassing is. Voor een aantal categorieën is in het eerste lid evenwel een uitzondering gemaakt op de toepasselijkheid van dit hoofdstuk. De wet biedt zodanig voldoende flexibiliteit dat deze categorieën onder de wet kunnen vallen en geen specifieke regeling nodig hebben. Het gaat daarbij om vervoer waarbij de verkeersveiligheid minimaal in het geding is (voertuigen met zeer beperkte snelheid zoals bijv. landbouwtrekkers), en vervoer waarbij reparatie van vervoermiddelen aan de orde is. Ook verordening (EEG) nr. 3820/85 is op deze categorieën niet van toepassing op grond van artikel 4, en – eveneens ter wille van de uniformiteit – is voor het omschrijven van deze categorieën naar dat artikel verwezen. Daarnaast is er de categorie vervoer waarbij een ander belang prevaleert boven dat van de verkeersveiligheid en waarop de verordening evenmin van toepassing is. Het betreft hier de categorieën, genoemd in artikel 4, onderdeel 5, van de verordening: «voertuigen van of onder toezicht van strijdkrachten, bescherming burgerbevolking, brandweer en korpsen voor de handhaving van de openbare orde». Voertuigen van of onder toezicht van strijdkrachten zouden overigens hoe dan ook niet onder dit hoofdstuk kunnen vallen aangezien artikel 5:12, tweede lid, van de wet defensiepersoneel uitzondert van de mogelijkheid om in het kader van het onderhavige besluit regels te stellen. In verband met de verwijzing naar artikel 4 van de verordening dient nog te worden opgemerkt dat onderdeel 12 van dat artikel de verordening niet van toepassing verklaart voor niet-commercieel goederenvervoer voor privé-doeleinden.

Voor de overige onderdelen van artikel 4 van de verordening bestaat dus de situatie dat de verordening weliswaar als zodanig niet van toepassing is, doch dat de normen van de verordening via de toepasselijkheid van dit hoofdstuk wél gehanteerd worden.

Tweede lid: dit lid sluit de toepasselijkheid van dit hoofdstuk uit voor jeugdige werknemers. Dat betekent dat voor 16- en 17-jarigen, die als bestuurder fungeren (zie artikel 2.7:4), onverkort de regelingen van de wet gelden.

Derde lid: de toepasselijkheid van dit hoofdstuk is in principe gekoppeld aan vervoer op Nederlands grondgebied, en aan grensoverschrijdend vervoer in opdracht van een in Nederland gevestigde werkgever dan wel door een zgn. zelfstandige als bedoeld in artikel 2.2:2 van dit besluit. Reden voor de toepasselijkheid bij grensoverschrijdend vervoer is in de eerste plaats dat de arbeidsbescherming niet gefrustreerd mag worden doordat werknemers tijdelijk de Nederlandse grens passeren. In de

tweede plaats zouden zonder deze extraterritoriale werking de wekelijkse en tweewekelijkse rustnormen en de tweewekelijkse dan wel driemaandelijke nachtdienstbepalingen niet te handhaven zijn.

Ten aanzien van de niet in Nederland gevestigde werkgever geldt, dat deze gebonden is aan de rij- en rusttijdennormen volgens de overlegregeling. Omdat deze overeenkomen met verordening (EEG) nr. 3820/85 resp. het AETR-verdrag, zal hij hieraan veelal toch al gebonden zijn. Anders ligt dit met de bepalingen volgens de standaardregeling. Daar de naleving hiervan civielrechtelijk wordt afgedwongen (zie de toelichting bij de desbetreffende artikelen), zal hierop lang niet in alle gevallen Nederlands recht van toepassing zijn. Het op EG-niveau geldende Verdrag nr. 80/934/EEG inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst, ter ondertekening opengesteld te Rome op 19 juni 1980 (PbEG L 266; hierna het EVO-verdrag) bepaalt in dit verband dat partijen bij de overeenkomst het toepasselijke recht kiezen. Indien deze keuze niet is gedaan, geldt het recht van het land waarmee de prestatie het nauwst is verbonden, bijvoorbeeld doordat de partij die de kenmerkende prestatie verricht daar zijn gewone verblijfplaats heeft of, bij goederenvervoer, het land waar de vervoerder zijn hoofdvestiging heeft ten tijde van de sluiting, indien dit tevens het land is waar de plaats van de inlading of lossing, dan wel de hoofdvestiging van de verzender is gelegen (artikelen 3 en 4 EVO-verdrag).

§ 2.4 Registratie

Deze paragraaf strekt niet tot vervanging, maar tot aanvulling van artikel 4:3 van de wet, waarop zij gebaseerd is. Dat betekent dat de verplichting van de deugdelijke registratie onverkort van toepassing is, naast de bijzondere regelingen die in deze paragraaf zijn opgenomen. Dit is vooral van belang omdat deze bijzondere regelingen strekken tot controle op de naleving van rijtijd, rusttijd en pauze. Voor controle op de naleving van de in dit hoofdstuk vervatte bepalingen omtrent arbeid in nachtdienst zijn in 2.4 geen bijzondere regelingen opgenomen. Dat hiervoor wel een deugdelijke registratie moet worden gevoerd, spreekt voor zichzelf. Hetzelfde geldt voor categorieën vervoer die onder dit hoofdstuk vallen maar waarvoor ook ten aanzien van de rijtijd, de rusttijd en de pauze geen specifieke registratieregeling is opgenomen. Een voorbeeld hiervan zijn vrachtauto's met een totaal gewicht van minder dan 3500 kg (met andere woorden: vrachtauto's waarvoor verordening (EEG) nr. 3821/85 niet van toepassing is). In het Rijtijdenbesluit gold hiervoor de werkmap. Ook op degenen die op grond van het Rijtijdenbesluit een vrijstelling van de werkmap hadden, – monteurs en eigen vervoerders, die alleen tussen 07.00 en 19.00 werken, – is artikel 4:3 van de wet van toepassing.

Het in het Rijtijdenbesluit gehanteerde begrip «tachograaf» is vermeden. Weliswaar is de tachograaf thans nog het controleapparaat waarop de verordening doelt, maar de verordening hanteert dit begrip niet. Indien op termijn in Europees verband wordt overgeschakeld op de boordcomputer, wordt aanpassing van de regeling hierdoor vereenvoudigd.

Artikel 2.4:1 Bewaring van gegevens

De in dit artikel vervatte bepaling is inhoudelijk dezelfde als de bepaling van artikel 3.2:1 van het Arbeidstijdenbesluit. Doordat het ATB zelf is uitgesloten (artikel 2.3:1) dient deze bepaling te worden overgenomen.

Artikel 2.4:2 Werkmap

In dit artikel is ten aanzien van taxivervoer de werkmap, waarin door het Rijtijdenbesluit werd voorzien, gehandhaafd. Het gaat hier om de

werkmapp, bestaande uit een omslag met stamblad, een verantwoordingsblad en een werkboekje. Deze omschrijving zal in een ministeriële regeling worden vastgelegd bij wijze van vaststelling van het model. In die regeling zullen inhoud, gebruik, vorm, afgifte en verlenging van de geldigheidsduur worden geregeld zoals dat voorheen in het Rijtijdenbesluit was geschied. In de toekomst zal dit artikel wellicht in overleg met de branche kunnen worden aangepast aan de ontwikkeling van een beter registratiesysteem. Overigens kan bij taxivervoer registratie ook plaatsvinden door middel van het dienstrooster, waarin artikel 2.4:3 voorziet.

Artikel 2.4:3 Dienstrooster

Voor openbaar vervoer en voor het geregeld personenvervoer geldt, voorzover het niet onder verordening (EEG) nr. 3821/85 valt, het dienstrooster zoals dat in het Rijtijdenbesluit werd genoemd. In de in het tweede lid bedoelde ministeriële regeling zal onder meer worden bepaald dat afwijkingen erop aangegeven moeten zijn, teneinde het dienstrooster tot een deugdelijk registratiemiddel te maken.

De in het Rijtijdenbesluit voorgeschreven dienstregeling is niet meer opgenomen. Dit is geen controlemiddel voor arbeids- en rusttijden van werknemers, doch veeleer een controlemiddel voor de door de wet Personenvervoer verplichte exploitatie van de dienst. Als zodanig wordt het in die wet genoegzaam geregeld.

Artikel 2.4:4 Misbruik van controlemiddelen

De bepalingen, die ten aanzien van misbruik van controlemiddelen in het Rijtijdenbesluit waren opgenomen, zijn noodzakelijk omdat handelingen als hier bedoeld niet gedekt worden door het reguliere strafrecht. Het meest verwant is artikel 225 Wetboek van Strafrecht (valsheid in geschrifte). De jurisprudentie interpreteert dit artikel echter niet zo ruim dat onder «geschrift» mede een tachograafschijf zou kunnen worden begrepen, of dat valsheid in geschrifte zich zou kunnen uitstrekken tot het manipuleren van een controleapparaat, zodanig dat dit onjuiste gegevens registreert.

Tweede lid: de hier genoemde artikelen van verordening (EEG) nr. 3821/85 hebben betrekking op het gebruik van de tachograaf. Artikel 1 van de verordening bevat de eisen ten aanzien van constructie, installatie, gebruik en controle. Artikel 3, eerste lid, van de verordening schrijft voor in welke voertuigen een tachograaf moet zijn geïnstalleerd en worden gebruikt. De artikelen 13 tot en met 16 bevatten gedetailleerde voorschriften met betrekking tot het gebruik van de tachograaf.

Artikel 2.4:6 Aanwijzing autoriteiten

De aanwijzing van de Dienst Wegverkeer vloeit voort uit artikel 9:1 van de wet. De minister is bevoegd voorzover het gaat om sanctiemaatregelen dan wel om zaken die voortvloeien uit het uitoefenen van toezicht. Overigens wordt hier slechts de situatie gecontinueerd die onder het regime van de Rijtijdenwet 1936 reeds bestond.

§ 2.5 Arbeids- en rusttijden

Voor de normstelling voor rusttijden en nachtarbeid is, in aansluiting op de Arbeidstijdenwet, gekozen voor de systematiek van de standaard- en overlegregeling. De overlegregeling bevat de minimumnormen met betrekking tot arbeidsbescherming en verkeersveiligheid. De standaardregeling bevat een pakket normen dat strenger is, maar uit oogpunt van arbeidsbescherming gewenst wordt geacht. Alleen bij collectieve

arbeidsovereenkomst (CAO) dan wel in overleg met ondernemingsraad of personeelsvertegenwoordiging kunnen, zoals omschreven in de artikelen 1:3 en 1:4 van de wet, striktere of ruimere normen worden gesteld dan de normen van de standaardregeling. Indien niet anders wordt overeengekomen, geldt de standaardregeling. Ruimere normen dan de standaardregeling zijn dus mogelijk, maar moeten in overleg worden vastgesteld, met de standaardregeling als uitgangspunt en de overlegregeling als bodem.

De naleving van de normen van de standaardregeling is een verantwoordelijkheid van de werkgevers en werknemers: overtreding van deze normen kan aanhangig worden gemaakt bij de civiele rechter.

Uit een oogpunt van minimaal aanvaardbare arbeidsbescherming en van verkeersveiligheid wordt de – ruimere – overlegregeling strafrechtelijk gehandhaafd.

Voor de rijtijd en de pauze geldt, in het kader van de door de MDW-operatie mede beoogde vereenvoudiging van het normenstelsel, slechts één regeling, namelijk die van verordening (EEG) nr. 3820/85, ook voor die categorieën waarvoor de verordening zelf niet geldt. Voor categorieën waarvoor de verordening wèl geldt wordt niet langer, zoals in het Rijtijdenbesluit, gebruik gemaakt van de in artikel 11 van de verordening neergelegde bevoegdheid van de lid-staten om hogere minima of lagere maxima te stellen. Een en ander is neergelegd in de artikelen 2.5:3 en 2.5:6. Deze artikelen bevatten thans nog slechts een verwijzing naar de verordening en houden derhalve in concreto in:

1^e. Een dagelijkse rijtijd van 9 uren, welke tweemaal per week tot 10 uren mag worden verlengd;

2^e. Een rijtijd van niet meer dan 90 uren in twee weken;

3^e. Een pauze van drie kwartier of van driemaal een kwartier na, resp. binnen, 4,5 uren rijden.

Ten slotte dient ten aanzien van deze paragraaf nog de algemene opmerking te worden gemaakt dat de zgn. Oververmoeidheidsbepaling uit het Rijtijdenbesluit niet in dit hoofdstuk is opgenomen. In de wegenverkeerswetgeving is dat onderwerp voldoende geregeld.

Ten aanzien van de rusttijd, de zondagsarbeid en de nachtarbeid kan afzonderlijk nog het volgende worden opgemerkt.

Artikel 2.5:1 Rusttijd

De standaardregeling schrijft een dagelijkse rusttijd van minimaal 11 uren aaneengesloten voor. Weliswaar is dit ook de hoofdregel van verordening (EEG) nr. 3820/85, maar deze staat onder bepaalde voorwaarden een verkorting tot 9 uren toe. Uit oogpunt van arbeidsbescherming is deze verkorting in de standaardregeling niet overgenomen. Ingevolge de uitspraak van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in zaak C-313/92 (Van Swieten B.V.; Jur. 1994, I-2177) dient bij de interpretatie van de artikelen 8 en 9 van verordening (EEG) nr. 3820/85 het begrip «dagelijkse rusttijd» zo te worden verstaan dat de periode van 24 achtereenvolgende uren aanvangt «op het tijdstip dat de werknemer niet vrij is om over zijn eigen tijd te beschikken», met andere woorden op het tijdstip dat zijn rusttijd eindigt. Ten behoeve van een eenduidige uitleg is in het tweede lid, onder a, deze omschrijving van het begrip «periode van 24 uren», waarin de werknemer een dagelijkse rusttijd heeft, voor de standaardregeling opgenomen. Uiteraard geldt deze omschrijving ook voor de overlegregeling, het vierde lid verwijst immers naar de desbetreffende artikelen van de verordening.

Volgens de standaardregeling moet minimaal 228 uren rust per twee weken worden genoten. Dit komt overeen met de diensttijd over twee weken zoals die in het Rijtijdenbesluit was neergelegd, en die een gemiddelde diensttijd van 54 uren per week inhield inclusief wachttijd en pauzes. Door het verruimen van de dagelijkse diensttijd voor binnenlands

vervoer, waarvoor onder het regime van het Rijttijdenbesluit veel ontheffingen werden verleend, wordt de flexibiliteit vergroot. Door het tweewekelijkse «slot» op de rusttijd en de ononderbroken minimale rust van 11 uren is de arbeidsbescherming in voldoende mate gewaarborgd. Het begrip diensttijd, dat in de praktijk leidde tot ondoorzichtigheid van de regels voor chauffeurs, ondernemers en opsporingsambtenaren, en dat al niet toepasbaar was voor zelfstandigen of «eigen rijders», is als zodanig verdwenen. Wel kan uit dit artikel indirect de diensttijd worden afgeleid. Die komt neer op het verschil tussen een etmaal (24 uur) en de dagelijkse rusttijd (11 uur) en is dus 13 uur volgens de standaardregeling, of, 13 uur en mogelijk driemaal per week 15 uur volgens de overlegregeling.

Artikel 2.5:2 Arbeid op zondag

Hiervoor geldt in principe de hoofdregel van artikel 5:4 van de wet, met één uitzondering, namelijk voor het taxivervoer. Een omvangrijk gedeelte van het zgn. straattaxivervoer bestaat uit horecavervoer. Dit vervoer vindt vooral 's avonds en 's nachts plaats, met een piekbelasting op de zaterdagavond, uitlopend in de kleine uurtjes op zondag. De wettelijke bepalingen ten aanzien van arbeid op zondag zijn, vooral voor taxiondernemers in de stedelijke gebieden, dan ook nauwelijks hanteerbaar. Artikel 2.5:2 beoogt hieraan tegemoet te komen.

Het zondagsrijverbod voor binnenlands vervoer, dat in het Rijttijdenbesluit was neergelegd maar waarvoor al veel ontheffingen werden verleend, is vervallen.

Artikel 2.5:4 Arbeid in nachtdienst

Waar verordening (EEG) nr. 3820/85 in het geheel geen bepalingen kent over nachtarbeid, is in artikel 2.5:4 hierover een bepaling opgenomen, zowel in de standaard- als in de overlegregeling. Voor de standaardregeling is gekozen voor een norm die het mogelijk maakt om bijvoorbeeld bij 6 diensten per week elke dag tot 01.00 uur door te werken of om 05.00 uur te beginnen, of om gemiddeld tweemaal per week een – al dan niet volledige – nachtdienst te draaien. Voor de overlegregeling is als uitgangspunt genomen de regeling welke in het ATB is vastgelegd voor de gevallen waarbij de aard van de arbeid met zich brengt dat arbeid in nachtdienst wordt verricht en dit door het op een andere wijze organiseren van de arbeid redelijkerwijs niet is te voorkomen (artikel 4.7:1 ATB).

Artikel 2.5:5 Afwijkingen arbeid in nachtdienst

Voor de in dit artikel genoemde categorieën geldt dat de norm van artikel 2.5:4, vierde lid, een onevenredig zware inbreuk maakt op de bedrijfsvoering. Het gaat hierbij om vervoer dat naar zijn aard dikwijls gedurende de nacht plaatsvindt, bijvoorbeeld omdat het een essentieel onderdeel is van een productieproces dan wel de producten hun waarde voor een belangrijk deel ontlenen aan tijdige aflevering, of omdat andere belangen prevaleren. Voor de in dit artikel opgenomen soorten vervoer geldt, dat dit volgens een vast patroon verloopt, zodat hiervoor wel een norm kan worden vastgesteld. Daarnaast zijn er echter ook categorieën vervoer waarvoor zelfs een bijzondere overlegregeling niet hanteerbaar is. Voor deze categorieën geldt een vrijstellingsregeling (zie onder § 2.6).

Artikel 2.5:6 Pauze

Artikel 7 van verordening (EEG) nr. 3820/85 bevat een pauzeregeling die afwijkt van de regeling in artikel 5:10 van de wet. Aangezien de verordening rechtstreeks van toepassing is, moet artikel 5:10 van de wet ten aanzien van het wegverkeer derhalve buiten toepassing blijven.

In het *tweede lid* van artikel 2.5:6 wordt overtreding van pauzeregeling van de verordening strafbaar gesteld. Volgens het eerste lid van artikel 7 van de verordening moet de bestuurder na 4,5 uur rijden een pauze van ten minste 45 minuten in acht nemen, tenzij hij aan een rusttijd begint. Ingevolge het tweede lid mag hij in plaats daarvan ook pauzes van ten minste 15 minuten elk nemen die zodanig in de rijtijd of onmiddellijk daarna worden ingelast dat aan de bepalingen van het eerste lid wordt voldaan.

§ 2.6 Vrijstellingen

De vrijstellingsregeling voor nachtarbeid is opgenomen voor die deelsectoren, waarvoor noch de «gewone», noch de bijzondere overlegregeling hanteerbaar is (zie de toelichting bij artikel 2.5:5). Na overleg met vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers hebben ondergetekenden besloten een viertal deelsectoren desgevraagd in de vrijstelling op te nemen omdat het vervoer nagenoeg uitsluitend gedurende de nacht plaatsvindt. Het betreft het vervoer van levende dieren, het vervoer van ochtendkranten, het vervoer van postzendingen en -pakketten en het collectief sierteeltvervoer (het binnenlands vervoer van de kweek- of teeltplaats naar de veiling). Deze vrijstelling betekent niet dat de normeringen voor dagarbeid uit het ATB vervoer daarmee ook komen te vervallen. Zij betekent slechts dat voor de periode waarin de werkzaamheden worden verricht geen onderscheid wordt gemaakt tussen dag en nacht. Aan deze vrijstelling worden wel voorwaarden verbonden.

Van de mogelijkheid om bepaalde categorieën vrij te stellen van de overlegregeling met betrekking tot de bijzondere bepalingen inzake registratie zal uiteraard slechts gebruik worden gemaakt voorzover dit niet in strijd is met de verordeningen.

De vrijstelling van het getuigschrift van vakbekwaamheid is onder meer ingevoerd om degenen die op het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit in het bezit waren van een ontheffing van deze verklaring gedurende een overgangsperiode in de gelegenheid te stellen om zich de vereiste vakbekwaamheid te verwerven.

§ 2.7 Overige bepalingen

In deze paragraaf zijn bepalingen opgenomen die niet zijn onder te brengen bij een van de andere paragrafen maar die noodzakelijk zijn, deels voor de uitvoering van verordening (EEG) nr. 3820/85, deels voor de continuïteit van bepalingen op grond van de Rijtijdenwet 1936.

Artikel 2.7:1 Jaagpremieverbod

Dit artikel bevat het zgn. jaagpremieverbod, dat ook is opgenomen in artikel 10 van verordening (EEG) nr. 3820/85. Ter effectuering van dit verbod, – dat in feite een verbod is tot uitlokking van overtredingen van de rij- en rusttijdnormen – is het hier opgenomen teneinde overtreding ervan strafbaar te kunnen stellen. Het verbod dient mede ter bescherming van de werknemer en is ook in het belang van de verkeersveiligheid.

Artikel 2.7:2 Chauffeursvakbekwaamheid

Met het opnemen in 1977 in het Rijtijdenbesluit van het vakbekwaamheidsvereiste voor bestuurders van zgn. «zware vrachtwagens», geboren na 30 juni 1955, werd destijds beoogd dat, om te beginnen jongeren en op den duur iedereen die het beroep van bestuurder zouden kiezen, aan een vakbekwaamheidsvereiste zouden moeten voldoen. Hiermee werd tegemoet gekomen aan een wens van het bedrijfsleven om een vakbekwaamheidsvereiste niet slechts in te voeren

voor bestuurders tot 21 jaar zoals verordening (EEG) nr. 3820/85 in bepaalde gevallen voorschrijft, doch dit vereiste universeel te maken. Deze wens leeft ook thans nog. Ook door de regering wordt, mede om reden van verkeersveiligheid, waarde gehecht aan waarborg van kwaliteit van deze bestuurders.

Artikel 2.7:3 Aanwijzing autoriteiten

Het desbetreffende onderdeel van de verordening bepaalt dat, indien bestuurders in het personenvervoer op trajecten langer dan 50 km werkzaam willen zijn, zij naast een voor alle bestuurders in het personenvervoer geldend leeftijdsvereiste van 21 jaar, tevens moeten voldoen aan een ervaringseis. Deze eis houdt in dat zij gedurende een jaar als bestuurder gewerkt moeten hebben in een andere vervoersbranche, waarbij het aan de autoriteiten wordt overgelaten om vast te stellen of dan inderdaad sprake is van voldoende ervaring.

Artikel 2.7:4 Bijrijder

Met dit artikel wordt de reeds in het Rijtijdenbesluit vervatte mogelijkheid om vanaf 16 jaar als bijrijder ervaring op te doen gecontinueerd. Hiermee wordt gebruik gemaakt van een bevoegdheid die artikel 5, vijfde lid, van verordening (EEG) nr. 3820/85 hiertoe aan de lid-staten geeft. Uitdrukkelijk zij in dit verband nogmaals vermeld, dat de normen van dit hoofdstuk niet op deze jeugdige bijrijders van toepassing zijn. Voor hen gelden de in de wet neergelegde normen.

HOOFDSTUK 4. LUCHTVAART

Algemeen

In dit besluit worden voor de luchtvaart van de ATW afwijkende bepalingen opgenomen. Voor de luchtvaart is dat onder meer van belang vanwege het internationale karakter waardoor er van verschillende tijdzones sprake is, zodat het begrippenkader uit de ATW niet toegepast kan worden.

Het hoofdstuk Luchtvaart vervangt de artikelen 105a en 109a van de Regeling Toezicht Luchtvaart en de ministeriële regelingen voor arbeids- en rusttijden op grond van de Luchtvaartwet (Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 november 1988, nr. 8438, houdende regels voor werk- en rusttijden voor stuurhutpersoneel vleugelvliegtuigen (Stcrt. 1988, 235), Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 28 april 1988, nr. LI 3155, houdende regels voor werk- en rusttijden stuurhutpersoneel hefschroefvliegtuigen (Stcrt. 1988, 86), Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 november 1988, nr. 6464, houdende regels voor werk- en rusttijden voor kajuitpersoneel van vleugelvliegtuigen en artikel 20 van de Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 5 september 1990, nr. RLD/LI/6924, houdende regels ten aanzien van de voorbereiding en uitvoering van rondvluchten (Stcrt. 1990, 179)).

De regels uit de bovengenoemde regelingen zijn inhoudelijk ongewijzigd in het hoofdstuk Luchtvaart overgenomen, waarbij voor wat betreft de formulering is aangesloten bij de in de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit gebruikelijke opzet.

Artikelen

Artikel 4.1:1 tot en met artikel 4.1:4

Deze definities zijn grotendeels overgenomen uit de bovengenoemde regelingen gebaseerd op de Luchtvaartwet. De definitie van Luchtarbeid is echter nieuw. Deze is vertaald uit Annex 6 van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart (Trb. 1954, 47). Een voorbeeld van luchtarbeid is het blussen van brand met een luchtvaartuig.

De definitie van vliegreuen is ten behoeve van dit besluit uitgebreid om te voorkomen dat bij het tot stilstand komen na de landing, de daarop volgende eventuele taxi-tijd niet mee zou tellen voor het vaststellen van de vliegreuen.

De definitie van vliegtijd is ten behoeve van dit besluit ingekort. Het zinsdeel «met de bedoeling om op te stijgen» is weggelaten om te voorkomen dat het op eigen kracht van hangaar taxiën naar een plek om vracht te laden dan wel passagiers te laten embarkeren, niet tot vliegtijd wordt gerekend, terwijl deze tijd zich met betrekking tot de belasting van het boordpersoneel, in niets onderscheidt van het taxiën naar een baan met de bedoeling om op te stijgen.

De reservertijd is noch vliegwerk-tijd, noch rust-tijd in de zin van dit besluit. Omdat er vanuit de onderneming behoefte is aan flexibiliteit en omdat de uitvoering van een voorgenomen vlucht niet in gevaar mag komen is er voor gekozen om het mogelijk te maken om personeel in reservertijd op afroep beschikbaar te laten zijn. In de definitie van vliegwerk-tijd is de tijdsduur die verband houdt met het bepalen van het einde van de vliegwerk-tijd verplaatst naar de desbetreffende paragrafen.

Dat rust-tijd in een passende accommodatie moet worden genoten is opgenomen omdat dit een belangrijke voorwaarde is voor het genieten van rust tussen twee vliegwerk-tijden. Het niet ter beschikking stellen van deze accommodatie is overigens als verzwarende omstandigheid opgenomen als correctie op de vliegwerk-tijd (artikel 4.5:3, eerste lid, onderdeel c). Indien bij een rust-tijd van elf uren of minder, de tijd, benodigd om na het officiële afmeldingstijdstip de plaats van de passende accommodatie waar de rust wordt genoten, te bereiken, of indien de tijd benodigd om van de plaats waar de rust wordt genoten het luchtvaart-terrein van vertrek te bereiken (aanmelding) meer dan 30 minuten bedraagt, kan dit als verzwarende omstandigheid worden aangemerkt en verantwoorde correctie op de rust-tijd dan wel op de volgende vliegwerk-tijd worden toegepast. Voor de rustgelegenheid aan boord van een luchtvaartuig moet een deugdelijke accommodatie aanwezig zijn. Wat ter zake onder deugdelijk moet worden verstaan zal in een beleidsregel worden vastgelegd.

Uiteraard zijn helikoptervluchten, uitgevoerd op het continentaal plat ten behoeven van de gas- en oliewinning, ook al duren ze minder dan 60 minuten en vangen ze aan en eindigen ze op hetzelfde luchtvaartterrein, geen rondvluchten.

Artikel 4.2:1 Gedeeltelijke uitsluiting van de toepasselijkheid van de wet

Voor de in dit artikel genoemde beroepsgroepen gelden de in dit besluit opgenomen regels niet. Het betreft hier bijvoorbeeld personeel werkzaam op bedrijfsvliegtuigen of overheidsvliegtuigen (onderdeel a), personeel werkzaam op onder meer sproei- of reclamevluchten (onderdeel b), cabinepersoneel op offshore-vluchten (onderdeel c) alsmede o.a. dierenbegeleiders, zogenoemde loadmasters en grondwerk-tuigkundigen (onderdeel d).

Voor deze beroepsgroepen was geen regelgeving voorhanden die als basis kon dienen. Het ligt in de bedoeling deze beroepsgroepen in de

nabije toekomst, na consultatie van de sociale partners, wel op te nemen in dit hoofdstuk.

Artikel 4.2:2 Uitbreiding van de toepasselijkheid van de wet

In het belang van de veiligheid in de lucht is het noodzakelijk dit hoofdstuk tevens van toepassing te verklaren op zgn. zelfstandigen. Gedoeld wordt in dit verband op die personen, die noch werknemer zijn omdat zij geen werkzaamheden verrichten in opdracht van een luchtvaartmaatschappij, noch werkgever zijn.

Artikel 4.5:2 Gelijikstelling met vliegwerkijd

Andere werkzaamheden dan het uitvoeren van verkeersvluchten, uitgevoerd in opdracht van een luchtvaartmaatschappij, worden aangemerkt als vliegwerkijd. Hierbij moet worden gedacht aan bureau werkzaamheden van vliegers. De omstandigheden en nadere criteria daarvoor zijn in dit artikel opgenomen.

Artikel 4.5:3 Vliegwerkijd en maximum gecorrigeerde vliegwerkijd

Ter vereenvoudiging en verbetering van de hanteerbaarheid zijn er tabellen vastgesteld voor de maximale vliegwerkijden. Deze zijn afhankelijk van het aanmeldingstijdstip. Verder zijn de vliegwerkijden o.a. afhankelijk van de beschikbaarheid van een zitplaats of rustgelegenheid en vervangbaarheid van het personeelslid. Indien tijdens de vlucht de aflossingsperiode wordt genoten op een daartoe geschikte zitplaats, wordt daaronder verstaan: een zitplaats ten minste gelijkwaardig aan een passagiersstoel, waarbij de hinder door passagiers en overige storende invloeden zoveel mogelijk moet worden beperkt.

Artikel 4.5:4 Maximum vliegreuren

Een lid van het cockpitpersoneel maakt ook wel vluchten onder gezag van de werkgever terwijl hij niet werkt, bijvoorbeeld als hij terugvliegt. Het begrip «werkend lid» is hier derhalve gebruikt ter onderscheiding van een «niet werkend lid» (artikel 4.5:7, vijfde lid).

Artikel 4.5:5 Reservetijd

In het tweede lid is verwoord dat een opdracht die wordt ontvangen voor aanvang van de reservetijd geacht wordt te zijn ontvangen in die reservetijd. Daarmee wordt in de combinatie reservetijd en vliegwerkijd de geoorloofde vliegwerkijd aan de correcties als opgenomen in artikel 4.5:3, eerste en tweede lid, onderworpen. Reservetijd zonder werkzaamheden wordt niet gerekend tot rusttijd.

Artikel 4.5:6 Normale minimum rusttijd

In dit artikel is de relatie gelegd tussen de gecorrigeerde vliegwerkijd en de hierna vereiste minimum rust, die nodig is alvorens een nieuwe vliegwerkijd te beginnen. Een lid van het cockpitpersoneel wordt geacht na enige werkijd voldoende te hebben aan een rusttijd van 11 tot 16 uur om uitgerust een volgende vliegwerkijd te kunnen aanvangen.

Artikelen 4.5:7 Rusttijden en 4.5:8, Totale rusttijd over langere periode

Door de eis van 36 uren voor drie opeenvolgende rustperiodes wordt voorkomen dat continu korte rustperiodes worden genoten. Door de onregelmatige tijden, wisselende diensten en variërende omstandigheden

is het noodzakelijk dat cockpitpersoneel in een bepaalde periode een voldoende lange periode aaneengesloten rust genieten. Door 36 dan wel 48 uur te bepalen in een periode van 7 dagen respectievelijk in een periode van 10 dagen ontstaat de mogelijkheid tenminste een lokale nachtrust te genieten. Afwijking is mogelijk indien dit noodzakelijk is, maar binnen de opgenomen grenzen (lid 3). Tenslotte waarborgt artikel 4.5:8 dat over een langere periode voldoende rust wordt genoten.

Artikel 4.5:9 Bekorte rusttijd

De minimum duur van de bekorte rust van 7,5 uur, wordt noodzakelijk geacht als beslist nodig om de daarop volgende maximum toegestane vliegwerktijd veilig te kunnen uitvoeren. Wanneer een bekorte rust is genoten, moet het lid van het cockpitpersoneel het tekort ten opzichte van de normale minimum rust inhalen na de vliegwerktijd, volgende op de bekorte rust, waarna het lid van het cockpitpersoneel geacht wordt voldoende te zijn uitgerust om wederom een maximale vliegwerktijd te kunnen uitvoeren.

Artikel 4.5:10 Planning vliegwerktijd

Teneinde te voorkomen dat de in dit besluit opgenomen normen door onvoorziene omstandigheden worden overtreden wordt er bij de planning een verantwoorde marge ingeraamd ten opzichte van de maximale vliegwerktijd. Om interpretatie-problemen van het begrip «verantwoorde marge» te voorkomen, is een marge van tenminste 1,5 uur ten opzichte van een vliegwerktijd, waarvan het maximum 14–16 uur bedraagt, opgenomen. In het geval dat de toegestane maximum vliegwerktijd oploopt tot boven de 16 uur, wordt een grotere marge noodzakelijk geacht, namelijk 2 uur. Aangezien door onvoorziene factoren afwijkingen van de planning kunnen optreden, is het gewenst in dergelijke gevallen enige flexibiliteit ten aanzien van de marges in acht te kunnen nemen. Het derde lid biedt hiertoe de mogelijkheid om, na afweging van alle belangen, bij het opstellen van een nieuwe planning kleinere, zij het verantwoorde marges aan te houden. Deze worden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gemeld.

Artikel 4.6:1 Toepasselijkheid van de paragraaf, en 4.6:2 Overeenkomstige van toepassingverklaring

Bij het ontwerpen van de arbeids- en rusttijden voor cabinepersoneel vleugelvliegtuigen heeft de werk- en rusttijdenregeling voor cockpitpersoneel als uitgangspunt gediend. Anders dan het cockpitpersoneel, dat verantwoordelijk is voor het bedienen van het luchtvaartuig, bestaan de taken van het cabinepersoneel hoofdzakelijk uit het nemen van voorzorgsmaatregelen voor het handhaven van de veiligheid, het geven van voorlichting aan de passagiers en het nemen van maatregelen wanneer een onveilige situatie is of dreigt te ontstaan. Daarnaast heeft het cabinepersoneel taken met betrekking tot de verzorging van de passagiers. In bepaalde fasen van de vlucht kan een deel van het cabinepersoneel minder of in het geheel niet met werkzaamheden zijn belast. Tevens kan het hoofd van dit personeel, wanneer hiertoe uit veiligheids-overweging aanleiding bestaat, in overleg met de gezagvoerder, de verzorgende taken terugbrengen.

Als gevolg van de hiervoor aangegeven verschillen ten aanzien van de werkomstandigheden en verantwoordelijkheden, is een verlenging van de vliegwerktijd ten opzichte van het cockpitpersoneel te rechtvaardigen, zoals opgenomen in artikel 4.6:3.

Er is naar gestreefd de gezamenlijke vliegwerk tijden van cockpit- en cabinepersoneel zo lang mogelijk met elkaar in de pas te laten lopen (het

zogenoemde samen-uit-samen-thuis-beginsel). Wanneer als gevolg van de samenstelling van de cockpitbemanning een langere vliegwerktijd mogelijk is, kan ook de vliegwerktijd van het cabinepersoneel verlengd worden. Voorwaarde hierbij is, dat bij de planning de mogelijkheid wordt geschapen gedurende deze vliegwerktijd een onafgebroken rustperiode te genieten. Hierbij wordt in het midden gelaten of dit mogelijk wordt gemaakt door taakverlichting dan wel door het indelen van extra cabinepersoneel, of beide.

In de praktijk voert het cockpit- en cabinepersoneel tezamen een vlucht of een reeks vluchten uit, maar dient het cabinepersoneel zich veelal een half uur tot drie kwartier eerder voor aanvang van de eerste vlucht te melden dan het cockpitpersoneel. Ook bij het afmelden komen afwijkingen voor. Uitwerking van deze benadering leidt er toe, dat er van kan worden uitgegaan, dat cabinepersoneel een vliegwerktijd kan maken, gelijk aan die van cockpitpersoneel, waarbij de som der verschillen in aan- en afmeldtijdstip tussen cockpit- en cabinepersoneel niet geldt als vliegwerktijd, zolang deze som het totaal van één uur niet overschrijdt.

Artikelen 4.6:3 Vliegwerktijd en maximum gecorrigeerde vliegwerktijd, en 4.6:4 Rusttijd en reservetijd

Evenals voor het cockpitpersoneel wordt voor het cabinepersoneel, afhankelijk van het aanmeldtijdstip, een vliegwerktijd tot maximaal 16 uur aanvaardbaar geacht. Evenals het op grond van de samenstelling van het cockpitpersoneel mogelijk is de vliegwerktijd te verlengen tot 19 uur, wordt dit ook voor het cabinepersoneel toegestaan, mits in de planning binnen deze 19 uur de mogelijkheid tot 3 uur onafgebroken rust voor elk lid van het cabinepersoneel is opgenomen. Deze onafgebroken rust moet genoten kunnen worden in een daartoe geschikte zitplaats, waaronder moet worden verstaan: een zitplaats ten minste gelijkwaardig aan een passagiersstoel, waarbij de hinder door passagiers en overige storende invloeden zoveel mogelijk moet worden beperkt.

Hetzelfde geldt voor verlenging van de vliegwerktijd tot 24 uur, met dien verstande dat, in plaats van 3 uur, 8 uur onafgebroken rust moet worden gepland, te genieten in een daartoe geschikte rustgelegenheid. Deze rustperiodes kunnen niet eerder aanvangen dan bij het begin van de eerste vlucht binnen een vliegwerktijd. Doet zich de noodzaak tot verlenging voor tijdens de vluchttuitvoering, dan is verlenging toegestaan tot maximaal 1½ uur, mits door het cabinepersoneel een onafgebroken rust wordt gegeven, die ten minste gelijk is aan de verwachte overschrijding.

Deze opzet wordt, gezien de uitgangspunten, verantwoord geacht. Voor het overige zij verwezen naar het schema, dat als bijlage is opgenomen. De begrenzingen aan de maxima, in geval van een oproep in reservetijd, na een bekorte rust of na een bekorte rust in reservetijd, zijn identiek aan de maximale vliegwerktijden van het cockpitpersoneel.

Indien zich voor aanvang van de vliegwerktijd een storing voordoet welke niet op korte termijn kan worden verholpen zijn de reserve-tijdbepalingen van toepassing. Dat wil zeggen dat bij een verschuiving van het meldingstijdstip van minder dan 3 uur of meer dan 8 uur er geen gevolgen zijn opgenomen, maar daartussen wordt de maximale vliegwerktijd beperkt.

Artikel 4.7:2 Arbeids- en rusttijden

De bestaande arbeids- en rusttijden regelgeving (artikel 20 van de ministeriële regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 5 september 1990, Stcrt. 1990, 179) rond de vluchttuitvoering van rondvluchten is in dit artikel overgenomen. Bij de instemming worden globaal de overige normen als opgenomen in dit hoofdstuk als

uitgangspunt gehanteerd. Het ligt in de bedoeling de normen, net als de beroepsgroepen als opgenomen in artikel 4.2:1, in het hoofdstuk Luchtvaart uit te breiden, na consultatie van de sociale partners.

Artikelen 4.8:1 Toepasselijkheid van de paragraaf, en 4.8:2 Begrip landing

Een uitzonderlijke regeling voor het cockpitpersoneel van hefschroefvliegtuigen bleek noodzakelijk in verband met de aard van de helikopteroperaties, die in vrijwel geen enkel opzicht vergelijkbaar zijn met operaties uitgevoerd met vleugelvliegtuigen. Kent het vliegen met vleugelvliegtuigen in het algemeen een opeenvolging van vluchten van langere duur met een gering aantal landingen, de helikopteroperatie bestaat voornamelijk uit een serie vluchten van korte duur met een groot aantal landingen. Deze landingen vinden veelal plaats op – in vliegtechnisch opzicht – beperkt uitgeruste locaties (b.v. een boorplatform op het continentale plat). Tevens bleek uit onderzoek dat het vliegen met hefschroefvliegtuigen lichamelijk zwaarder moet worden beoordeeld dan het vliegen met vleugelvliegtuigen.

Deze overwegingen leidden tot het invoeren van twee aan de helikopteroperatie aangepaste begrippen voor vliegtijd en landing, en voorts tot het opnemen van regels met betrekking de operaties met een één-persoonsbemanning («single-pilot»-operaties), de «hoist»-operaties (operaties waarbij het hefschroefvliegtuig boven de plaats van bestemming blijft hangen en passagiers of lading door middel van de zich aan boord bevindende hijsinstallatie em- of debarkeert) en de «sling»-operaties (waarbij een lading hangende aan een lijn onder de helikopter wordt getransporteerd).

Aangezien bij het uitvoeren van verkeersvluchten een tweekoppige bemanning vaak standaard is, moet ook de, onder bepaalde omstandigheden toegestane, situatie dat een vlucht door één bemanningslid wordt uitgevoerd (de z.g. «single-pilot»-operatie) als verzwarend worden aangemerkt. Bovendien heeft het verschil in de aard van de operaties gevolgen voor de toepassing van de mogelijkheid tot het veelvuldig aanwijzen voor reservediensten en het veelvuldig oproepen gedurende deze reservediensten tot het uitvoeren van vluchten. Een en ander heeft geleid tot het invoeren van een cumulatieve werktijdentabel met een dwingend karakter.

Een speciaal aspect van het helikoptervliegen komt naar voren bij bijzondere werkzaamheden die als verzwarende omstandigheid dienen te worden aangemerkt, welke tot een reductie op de toegestane maximum vliegtijd behoren te leiden.

Het begrip landing wordt uitgebreid omschreven. In de praktijk moet worden bepaald of een manoeuvre al dan niet als een landing kan worden aangemerkt.

Artikelen 4.8:3 Gelijikstelling met vliegwerktijd, en 4.8:4 Maximum vliegwerktijd

De maximum vliegwerktijd voor een lid van het cockpitpersoneel van hefschroefvliegtuigen wordt vastgesteld op 12 uur. Aangezien verlenging hiervan, anders dan bij vleugelvliegtuigbemanningen, op grond van een verzwaaarde bemanning of het beschikbaar zijn van een rustgelegenheid niet voorkomt is het artikel in dit opzicht aanmerkelijk beperkter dan voor cockpitpersoneel vleugelvliegtuigen. Anders dan bij het cockpitpersoneel vleugelvliegtuigen is voor het cockpitpersoneel hefschroefvliegtuigen gekozen voor een cumulatieve werktijden-tabel in plaats van een cumulatieve rusttijdentabel. Dit is gedaan omdat het helikopterbedrijf geheel andersoortige vluchten uitvoert dan in het algemeen een bedrijf met vleugelvliegtuigen.

Voor wat betreft de reducties kan worden aangegeven dat praktijkerva-

ringen met dit soort operaties aanleiding zijn geweest de reducties toe te passen zoals in dit artikel opgenomen. Bovendien wijzen deze ervaringen uit dat bedoelde reducties de vliegtijd niet verder behoeven terug te brengen dan tot 5 uur.

Artikel 4.8:5 Vliegtijd

Uit onderzoek is gebleken dat het vliegen met hefschroefvliegtuigen de oorzaak kan zijn van lichamelijke klachten en ook in andere opzichten vermoeiender kan zijn dan het vliegen met vleugelvliegtuigen. Om deze reden is de totale vliegtijd binnen een vliegwerktijd beperkt tot een maximum van 9 uur. Omdat het te vermoeiend wordt geacht deze 9 uur constant in de cockpit door te brengen zijn één of twee onderbrekingen van de vliegtijd voorgeschreven. Tevens wordt op het maximum van 9 uur een reductie toegepast, afhankelijk van het aantal landingen binnen de vliegwerktijd.

Artikel 4.8:6 Aantal landingen

Behalve reducties op de maximum vliegtijd op grond van het aantal landingen is het ook wenselijk het totale aantal landingen niet bij daglicht binnen een vliegwerktijd te beperken, aangezien deze als extra verzwarend moeten worden aangemerkt. Worden binnen een vliegwerktijd zowel landingen bij daglicht als niet bij daglicht gemaakt, dan worden de maximale aantallen bepaald volgens de tabel als opgenomen in de bijlage; zijn b.v. reeds 15 landingen niet bij daglicht gemaakt, dan mogen in de resterende vliegwerktijd nog 30 landingen bij daglicht worden gemaakt.

Het omgekeerde geldt evenzeer; is de vliegwerktijd aangevangen met 30 landingen bij daglicht dan zijn daarna nog 15 landingen niet bij daglicht mogelijk. Gezien de beperking van de vliegtijd zelf is een maximering van het aantal landingen bij daglicht niet nodig geacht.

Artikel 4.8:7 Planning

Gezien de 3 uur marge tussen de maximum vliegwerktijd en de maximum vliegtijd is er geen behoefte aan het verder voorschrijven van dwingende planningmarges.

Artikel 4.8:8 Reservetijd

Ten behoeve van de systematiek is een vergelijkbare artikel van het cockpitpersoneel vleugelvliegtuigen ondergebracht in dit artikel.

Artikelen 4.8:9 Rusttijden, en 4.8:10 Bekorte rust

De normale minimum rust bedraagt 12 uur, maar één keer per week mag deze worden bekort tot minder dan 11 uren met een minimum van 8 uren. Met het bekorten van de rust kan een gelijkmatiger spreiding van de werktijden van het personeel worden bevorderd. Dit geldt zowel voor de planning als voor de uitvoering. Ten einde een betere aansluiting te bewerkstelligen bij de werk- en rusttijden regelgeving in de vervoerssector buiten de luchtvaart is voor een minimum rust van 9 uur in plaats van 7½ uur gekozen.

Artikel 4.9:1 Ontheffing

De mogelijkheid om ten behoeve van het vervoer van traumateams voor spoedeisende medische hulpverlening ontheffing te verlenen, is gecreëerd in verband met het bijzondere karakter van dit soort vervoer.

Leden van een traumateam zijn in mindere mate vervangbaar dan de bemanning van normale spoedeisende medische hulpverlening. Momenteel kan de ontheffing van arbeids- en rusttijden verleend aan de ANWB/MAA (Medical Air Assistance) met betrekking tot de Helicopter Emergency Medical Service (HEMS)-vluchtuitvoering ten behoeve van de spoedeisende medische hulpverlening met deze bepaling worden gecontinueerd.

Artikel 4.10.1 Afwijkingen

De gezagvoerder vertegenwoordigt het hoogste gezag aan boord van het luchtvaartuig. Uit dien hoofde kan hij bepalen dat indien de omstandigheden als opgenomen in het artikel zich voordoen het afwijken van de in dit hoofdstuk opgenomen normen noodzakelijk zijn. Hij kan het lid van het boordpersoneel verplichten af te wijken van de normen van dit hoofdstuk.

HOOFDSTUK 5. BINNENVAART

Algemeen

In dit hoofdstuk zijn de voorschriften over de rusttijden, zoals voorheen neergelegd in paragraaf 2 van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (BVBB) ondergebracht, waarbij voor wat betreft de formulering zo veel mogelijk is aangesloten bij de in de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit gebruikelijke opzet. Waar een andere formulering is toegepast, is deze ontleend aan het Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 (ROSR), waarvan het regime door middel van genoemd besluit voor alle Nederlandse binnenwateren van toepassing is verklaard.

De regels uit het BVBB zijn inhoudelijk ongewijzigd in dit hoofdstuk overgenomen. Voor de circa 4000 ondernemingen in de binnenvaart treden op dat punt geen veranderingen op. Nieuw zijn slechts de regels ten aanzien van jeugdige werknemers, die zijn opgenomen ter uitvoering van richtlijn nr. 94/33/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 juni 1994 betreffende de bescherming van jongeren op het werk (PbEG L 216).

Artikelen

Artikel 5:1:1 Algemene bepalingen

De begrippen die niet reeds in de Arbeidstijdenwet gedefinieerd zijn, worden gehanteerd overeenkomstig de definities in het BVBB.

Artikel 5.2:1 Gedeeltelijke uitsluiting van de toepasselijkheid van de wet

De uitzondering voor vloten, voor schepen, bestemd tot het redden van drenkelingen, en voor schepen waarmee uitsluitend niet-beroepsmatig wordt gevaren (artikel 4, onder a, b en g, van de WVBB), is overgenomen uit de WVBB. De uitzondering voor schepen van de krijgsmacht is niet overgenomen omdat artikel 5:12, tweede lid, niet de bevoegdheid geeft voor een regeling voor arbeid, verricht door defensiepersoneel. Paragraaf 5.6 van het ATB bevat een regeling voor defensiepersoneel. Vooralnog is ook de uitzondering van de kleine schepen (artikel 4, onder d, e en f van de WVBB) overgenomen. Het is echter de bedoeling dat ook voor werknemers op deze kleine schepen een regeling voor rusttijden zal gaan gelden. Op korte termijn zal met het bedrijfsleven worden nagegaan hoe zo'n regeling er uit zal dienen te zien.

Artikel 5.2:2 Uitbreiding van de toepasselijkheid van de wet

In het belang van de veiligheid van de vaart is het noodzakelijk dit hoofdstuk tevens van toepassing te verklaren op zgn. zelfstandigen. Gedoeld wordt in dit verband op die personen, die noch werknemer zijn omdat zij niet in dienst zijn van een rederij, noch werkgever als het gaat om familiebedrijven, waarbij gezinsleden als bemanning optreden en er daardoor geen sprake is van een gezagsverhouding.

Artikel 5.3:1 Toepasselijkheid op arbeid op binnenschepen

De «geografische» reikwijdte van dit hoofdstuk, vastgelegd in dit artikel, komt overeen met die van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (WVBB), zie artikel 2 van die wet. Ook voor wat de toepassing op soorten schepen en soorten bemanning betreft, geldt de overeenkomst met Wet en Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Dat betekent dat bemanningen van schepen, genoemd in artikel 4 van de WVBB en het niet-nautisch personeel, bijvoorbeeld verzorgend personeel op passagiersschepen, niet onder de bepalingen van dit hoofdstuk vallen.

Artikel 5.4:1 Vaartijdenboek

Dit artikel schrijft voor dat de rusttijden van de bemanning worden geregistreerd in het vaartijdenboek, op dezelfde wijze als dat was voorgeschreven in het BVBB. Deze verplichting geldt niet voor de schepen, genoemd in artikel 28, eerste lid, van het BVBB, die geen vaartijdenboek hoeven bij te houden. Uiteraard geldt aan boord van deze schepen wel de algemene verplichting op grond van artikel 4:3 van de wet om een deugdelijke registratie bij te houden.

Artikelen 5.5:1 tot en met 5.5:5 Rusttijden

Deze artikelen bevatten de voorschriften omtrent arbeids- en rusttijden die voorheen waren opgenomen in hoofdstuk II, paragraaf 2, de artikelen 5, 6 en 8, van het BVBB. De voorgeschreven rusttijden hangen samen met de exploitatiewijze van het schip. De regels omtrent de wisseling van exploitatiewijze en de vaartijden van het schip blijven gehandhaafd in het BVBB.

Het begrip «ononderbroken rusttijd» komt overeen met het begrip «onafgebroken rusttijd», zoals in de wet gehanteerd. Voor de term «ononderbroken» is hier gekozen omdat deze overeenstemt met het ROSR.

Artikel 5.5:6 Jeugdige werknemers

In dit artikel zijn de bepalingen opgenomen die ten aanzien van werknemers in de leeftijd van 16 en 17 jaar gelden in het kader van de voornoemde EG-richtlijn betreffende de bescherming van jongeren op het werk. Op grond van die richtlijn geldt ten aanzien van genoemde leeftijdscategorie in principe een dagelijkse rusttijd van 16 uur, een wekelijkse rusttijd van twee dagen, dan wel 36 uren ononderbroken, waaronder de zondag, en een verbod op nachtarbeid.

Ten aanzien van onder meer de scheepvaart kunnen de lid-staten hiervan echter afwijken indien de noodzaak daartoe objectief kan worden aangetoond, de strikte regulering en de bescherming van arbeid door jongeren niet in gevaar wordt gebracht en er voldoende compensatie tegenover staat. Aan deze criteria is als volgt invulling gegeven:

1^e. Op grond van het eerste lid geldt in principe de hoofdregel van een dagelijkse rust van 16 uren (de tijd gedurende welke een jongere niet een taak verricht, noch daartoe verplicht is), waarvan 12 uren ononderbroken.

In deze 16 uren is de verplichte pauze van een half uur indien langer dan 4,5 uur wordt gewerkt, inbegrepen. In de continuvaart geldt echter een systeem van 6 uur op, 6 uur af. Hiervoor zou de hoofdregel een te zware belasting vormen voor de volwassen bemanningsleden. Jongeren dienen dan ook in het systeem mee te lopen. Dit neemt echter niet weg dat zij, ook in de continuvaart, in totaal minimaal 16 uur rust per 24 uur hebben. Dit zal inhouden dat de jongere in de «6 uur op»-periode een aantal pauzes moet hebben om te voldoen aan de minimum rusttijd. De rusttijden van de jongeren kunnen zowel tijdens als buiten de vaartijd liggen. De regels van de rusttijden van bemanningsleden die zijn beschreven in de artikelen 5.4:3 tot en met 5.4:5 zijn ook van toepassing op de jeugdige bemanningsleden. Dit houdt bijvoorbeeld in dat een jongere die werkt in de dagvaart een rusttijd heeft van 16 uren per 24 uur, waarvan ten minste 8 uren gelegen zijn buiten de vaartijd.

2^e. Voor de wekelijkse rusttijd geldt in principe de hoofdregel van twee dagen of 36 uren ononderbroken. Waar op grond van het ROSR de rusttijd buiten de vaartijd moet zijn gelegen, is deze regel niet te hanteren voor reizen die de duur van een week overschrijden. In sommige gevallen kunnen reizen op de Europese binnenwateren tot 8 weken duren. Voor die gevallen is in het tweede lid voorzien in een compensatie van 16 dagen binnen een periode van 10 weken.

3^e. Voor de scheepvaart staat de EG-richtlijn betreffende de bescherming van jongeren op het werk tussen 22.00 uur en 06.00 uur of tussen 23.00 uur en 07.00 uur toe indien toezicht door een volwassene gewaarborgd is ter bescherming van de jongere. Arbeid tussen 00.00 uur en 04.00 uur blijft ook dan in principe verboden, tenzij er voldoende compensatie is en er objectieve redenen om van het verbod af te wijken. Deze objectieve redenen zijn in dit geval gelegen in de opleiding. In het kader van de opleiding kan het noodzakelijk zijn om af en toe 's nachts te kunnen werken. Het kan bijvoorbeeld van belang zijn dat de jongere leert varen in het donker, met de radar. Gedurende de zomermaanden kan deze ervaring alleen 's nachts worden opgedaan. Alleen wanneer het gaat om het aanleren van vaardigheden dat niet overdag kan geschieden, kan er dus gebruik gemaakt worden van de uitzonderingsmogelijkheid. Het is niet de bedoeling dat de jongere 's nachts bijvoorbeeld helpt bij het laden en lossen van een schip; deze vaardigheden kunnen ook overdag worden aangeleerd. Uitgangspunt blijft dus dat de jongere 's nachts in principe niet werkt.

Strafbaarheid

Overtreding van de voorschriften van hoofdstuk 5 betreffende de binnenvaart is niet strafbaar gesteld in dit besluit. De reden hiervan is, dat artikel 32 van de Herziane Rijnvaartakte, waarop de voorschriften omtrent arbeids- en rusttijden voor de binnenvaart zijn gebaseerd, als enige straf het opleggen van een geldboete toestaat (zie ook de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel voor de WVBB, kamerstukken II 1991/92, 22 494, nr. 3, blz. 16). Overtreding van bepalingen, gesteld krachtens de Arbeidstijdenwet, is echter een economisch delict en derhalve onder andere bedreigd met hechtenis, hetgeen niet verenigbaar is met genoemd artikel van de Herziane Rijnvaartakte. Om die reden is afgezien van strafbaarstelling krachtens de Arbeidstijdenwet. Opsporing en vervolging van overschrijding van de rusttijden in de binnenvaart kan plaatsvinden op grond van de WVBB. Teneinde de strafbaarstelling op grond van die wet mogelijk te maken, is een nieuw artikel 5 in het BVBB opgenomen, zie artikel III.

HOOFDSTUK 6. ZEEVAART

Algemeen

Dit hoofdstuk vervangt de regeling voor de arbeids- en rusttijden zoals die gold op grond van de Wet en het Besluit arbeids- en rusttijden zeescheepvaart (hierna: de WAR en het BAR). De WAR is ingetrokken bij artikel 12:1 van de Arbeidstijdenwet, maar krachtens artikel 12:14, derde lid, van die wet zijn de regels van de WAR en het BAR van toepassing gebleven op arbeid aan boord van zeeschepen tot het tijdstip van inwerkingtreding van dit besluit.

Als gevolg van diverse internationale ontwikkelingen wijkt dit hoofdstuk inhoudelijk aanzienlijk af van de regelgeving die het vervangt. In deze nieuwe regeling is rekening gehouden met de totstandkoming van twee nieuwe verdragen. Het eerste verdrag betreft de aanvaarding van een nieuwe bijlage bij het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, met Bijlage (Trb. 1981, 144; hierna: het STCW-verdrag), namelijk de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden, aanvaard tijdens de van 26 juni tot 7 juli 1995 gehouden zitting van de Conferentie van Partijen bij het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, met Bijlage (Trb. 1996, 249; hierna: de STCW-code). Het tweede verdrag is het op 22 oktober 1996 te Genève tot stand gekomen Verdrag betreffende de werktijden en de bemanning van schepen, 1996 (Trb. 1997, 219; hierna: ILO-180), van de Internationale Arbeidsorganisatie. Door de totstandkoming van die verdragen is de concurrentiepositie van de Nederlandse scheepvaart verbeterd doordat er nu internationaal gelijke arbeids- en rustnormen gelden voor de zeevaart. Tot nu toe golden daarvoor in veel landen geen dan wel (soms aanzienlijk) lichtere normen dan in Nederland. Volgens onderzoek uit 1996¹ telt Nederland ongeveer 177 scheepvaart-ondernemingen waarvoor ongeveer 14 000 Nederlandse en buitenlandse zeevarenden werkzaam zijn.

Tevens zijn de bepalingen ten aanzien van de arbeids- en rusttijden van jongeren uit de meergenoemde richtlijn 94/33/EG betreffende de bescherming van jongeren op het werk in deze nieuwe voorschriften opgenomen.

Vernieuwingen ten opzichte van de WAR en het BAR

ILO-180 biedt de keuze tussen een regeling op basis van arbeidstijden of van rusttijden. De STCW-code bevat geen regeling van de maximale arbeidstijden voor volwassenen, maar alleen nog minimum rusttijden. In navolging van de STCW-code worden in dit hoofdstuk voor volwassenen alleen nog minimum rusttijden voorgeschreven. Voor de jongere schepelingen worden wel arbeids- en rusttijden geregeld, ter uitvoering van de bovengenoemde EG-richtlijn.

Het onderscheid tussen schepen korter en langer dan 60 meter is vervallen. De STCW-code en ILO-180 maken geen onderscheid naar lengte van het schip. Ook de uitzondering voor zeegaande baggerschepen (aannemersmaterieel) is vervallen. De STCW-code bevat geen uitzondering voor die categorie schepen. De regeling voor de rusttijden is echter zodanig opgezet dat in de praktijk voor deze schepen geen verandering optreedt, zie de toelichting bij artikel 6.5:2, eerste lid.

In dit hoofdstuk is er voor gekozen om, anders dan de STCW-code, geen onderscheid te maken tussen zeevarenden die deel uitmaken van de wacht en degenen die daar geen deel van uitmaken. Dit onderscheid komt in de scheepvaartwetgeving niet voor en zou de regeling, met name uit oogpunt van handhaafbaarheid, te complex maken. Ook in ILO-180 wordt

¹ Prof. dr. C. Peeters e.a. «De maritieme arbeidsmarkt»; Delft University Press 1997.

in principe geen onderscheid gemaakt tussen zeevarenden in wachtdienst en overige zeevarenden. De rustnormen gelden derhalve ook voor de kapitein, met dien verstande dat daarvan kan worden afgeweken indien de veiligheid van het schip en de opvarenden dit vereist of indien hulp moet worden geboden aan schepen of personen in nood. Voor (de beheerders van) schepen waarbij de kapitein niet in de wacht is ingedeeld, hetgeen alleen op zeer grote schepen het geval is, kan deze regeling een lastenverzwaring betekenen.

Overwogen is om regels te stellen ten aanzien van de arbeids- en rusttijden in de zeevisserij. Vanwege het sterk wisselende patroon van het werkaanbod in deze sector is in het verleden besloten de zeevisserij uit te zonderen van de toepasselijkheid van de WAR. Vooral nog wordt de uitzonderingspositie van de zeevisserij gehandhaafd. Alleen de regels voor de arbeids- en rusttijden van jongeren zijn ook in de zeevisserij van toepassing, omdat de desbetreffende EG-richtlijn ook voor deze sector geldt. Er zal nog worden gezien of het in de toekomst mogelijk en wenselijk is om voor de zeevisvaart alsnog regels in het besluit op te nemen.

De Commissie van Advies arbeids- en rusttijden zeescheepvaart, die was ingesteld bij artikel 9 van de WAR om in de beginperiode na de inwerkingtreding van de wet te adviseren, komt in dit besluit niet meer voor. De commissie was al geruime tijd niet meer actief. Mede in het licht van het algemene beleid ten aanzien van de rol van adviesorganen is het niet wenselijk de commissie nog te laten voortbestaan.

Artikelen

Artikel 6.1:2 Begrippen scheepsbeheerder, kapitein en schepeling

Bij de definitie van schepeling is niet uit de WAR overgenomen dat deze een arbeidsovereenkomst met de scheepsbeheerder moet hebben. Dit hangt samen met het feit dat schepelingen steeds vaker niet in dienst zijn bij een scheepsbeheerder, maar bij een bemiddelaar. Zoals ook bij de WAR het geval was, vallen alle personen die onder gezag van de kapitein werkzaam zijn aan boord onder het begrip «schepeling», dus ook degenen die ten behoeve van de verzorging van bemanning en passagiers arbeid verrichten, alsmede stagiairs. De toevoeging «buitengaats» is noodzakelijk om de schepeling te onderscheiden van degenen die alleen in een haven aan boord van het schip arbeid verrichten, zoals stuwadoors en werknemers van onderhoudsdiensten. Dit houdt niet in dat het hoofdstuk niet van toepassing zou zijn op werkzaamheden aan boord van het schip wanneer dit nog niet buitengaats is.

Artikel 6.1:3 Begrip rusttijd

De definitie van «rusttijd» is toegevoegd om te voorkomen dat kortere pauzes worden meegeteld voor de rusttijd.

Artikel 6.2:1 Gedeeltelijke uitsluiting van de toepasselijkheid van de wet

Op grond van artikel 2, eerste lid, van het BAR, waren de in dit artikel genoemde typen zeeschepen uitgesloten van de toepasselijkheid van dat besluit. De uitzondering voor aannemersmaterieel is vervallen omdat het STCW-verdrag geen uitzondering voor deze categorie kent. Reddingvaartuigen vallen nu eveneens onder dit besluit, behalve in het geval dat er arbeid wordt verricht in verband met een ramp of een ongeval als bedoeld in artikel 2:2 van de Arbeidstijdenwet. Ook de uitzondering voor de scheepsarts, die immers dag en nacht beschikbaar moet zijn, is overgenomen uit genoemd artikellid van het BAR.

Op grond van artikel 2, tweede lid, was het BAR ook niet van toepassing

op zeesleepboten gedurende de tijd dat daarmee hulpwerkzaamheden werden verricht alsmede gedurende de tijd dat deze dienst deden als havensleepboot in een Nederlandse haven. De uitzondering voor hulpverleningswerkzaamheden is niet meer nodig in verband met artikel 2:2 van de Arbeidstijdenwet. Ten aanzien van de werkzaamheden als havensleepboot is de uitzondering vooralsnog gehandhaafd. Het is echter de bedoeling dat op korte termijn ook voor deze bedrijfstak een regeling voor de arbeids- en rusttijden zal gaan gelden. Over de inhoud van deze regeling wordt thans overlegd met de betrokken partijen.

Artikel 6.2:2 Uitbreiding van de toepasselijkheid van de wet

Dit artikel voorziet erin dat ook de kapitein die tevens eigenaar van het schip is, onder de bepalingen van dit hoofdstuk valt. In het geval dat de kapitein tevens (mede-)eigenaar van het schip is, is hij wel werkgever in de zin van de Arbeidstijdenwet van de schepelingen, maar zelf is hij geen werknemer. Door deze bepaling valt hij, ook als hij mede-eigenaar is van het schip, toch onder de regels van dit hoofdstuk.

Artikel 6.3:1 Toepasselijkheid op arbeid aan boord van zeeschepen

Artikel 5.14:8 van het Arbeidstijdenbesluit bevat een regeling voor duikwerkzaamheden op of vanaf een mijnbouwinstallatie op het continentaal plat.

Artikel 6.3:2 Uitsluiting van de toepasselijkheid van het hoofdstuk

Het komt incidenteel voor dat bepaalde offshore-installaties, bijvoorbeeld drijvende booreilanden, worden teboekgesteld als zeeschip. Het is uiteraard niet de bedoeling dat dit hoofdstuk daarop van toepassing is. Voor mijnbouwinstallaties bevat paragraaf 5.14 van het Arbeidstijdenbesluit een regeling.

Artikel 6.4:1 Werkrooster

De verplichting tot het ophangen van werkroosters vloeit voort uit artikel 5, lid 7, van ILO-180 en uit artikel A-VIII/1, lid 5, van de STCW-code. Indien in een haven een ander rooster geldt dan op zee, dienen deze afwijkende tijden tevens op het rooster te worden vermeld te worden. Het model en de taal of talen van het rooster worden bij ministeriële regeling voorgeschreven.

Artikel 6.4:2 Registratie

De registratieverplichting vloeit voort uit artikel 8, eerste lid, van ILO-180. Tevens wordt hiermee invulling gegeven aan artikel 4:3, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet. Nieuw is, dat elke schepeling een afschrift van zijn werklijst dient te ontvangen. Nu de rustnormen ook voor de kapitein gelden, geldt de registratieverplichting ook voor hem.

Artikel 6.5:2 Schepelingen van 18 jaar en ouder

De normen voor de dagelijkse en de wekelijkse rust in dit artikel zijn gebaseerd op artikel 5, eerste lid, onder b, en tweede lid, van ILO-180. De norm voor de dagelijkse rust voldoet ook aan artikel A-VIII/1 van het STCW-verdrag. In sommige sectoren van de zeevaart wordt gewerkt in een schema van afwisselend acht uren werk en acht uren rust. Om dit werkschema ook onder het huidige normenstelsel mogelijk te laten zijn is bepaald, dat de periode voor de berekening van de dagelijkse rust ingaat aan het begin van de rusttijd.

Artikel 6.5:3 Jeugdige schepelingen

Dit artikel bevat, in verband met richtlijn 94/33/EG, naast rusttijden ook arbeidstijden. Overeenkomstig het toepassingsgebied van de richtlijn geldt het voor alle zeeschepen, inclusief de in artikel 6.2:1 genoemde schepen waarop de wet overigens niet van toepassing is. De periode van middernacht tot 5 uur in het eerste lid, onder b, is gebaseerd op artikel 6 van ILO-180.

Artikel 6.5:4 Pauze

Het BAR bevatte het voorschrift dat na zes uren onafgebroken arbeid ten minste een uur gerust diende te worden. Hoewel de internationale verdragen geen pauze voorschrijven, is in dit hoofdstuk toch weer een bepaling daaromtrent opgenomen. Zonder zo'n voorziening zou het mogelijk zijn dat er 14 uren aaneengesloten arbeid wordt verricht. Uit een oogpunt van de veiligheid van het schip en de gezondheid van de kapitein en de schepelingen is dat onwenselijk. Dit artikel geldt zowel voor jeugdige als voor volwassen schepelingen. Volgens artikel 1:7, onder e, van de Arbeidstijdenwet bedraagt een pauze ten minste 15 minuten. Op grond van artikel 6.5:3, tweede lid, heeft een jeugdige schepeling echter recht op een pauze van ten minste 30 minuten.

Artikel 6.5:5 Consignatie

Onder consignatie wordt de zogeheten «stille wacht» verstaan. De regeling voor consignatie geldt zowel voor de kapitein als voor de schepelingen. Ingevolge het tweede lid van dit artikel moet een schepeling die tijdens een consignatiedienst daadwerkelijk arbeid verricht, compensatie nemen onderscheidenlijk krijgen voor de gemiste rust of pauze. Voor de kapitein is geen compensatie voorgeschreven, omdat het voor hem lang niet altijd mogelijk zal zijn compenserende rust te nemen. Het derde lid komt inhoudelijk overeen met artikel 5:11, zesde lid, van de Arbeidstijdenwet.

Artikel 6.5:6 Oefeningen

Dit artikel is gebaseerd op artikel 5, derde lid, van ILO-180. Het artikel betekent uiteraard niet dat gedurende een brand- of sloepenrol geen inspanning geëist zou mogen worden van een schepeling.

Artikel 6.5:7 Afwijkingen

Dit artikel strekt tot uitvoering van artikel 7 van ILO-180. Op grond van artikel 341 van het Wetboek van Koophandel berust het hoogste gezag aan boord van een schip bij de kapitein. Op grond daarvan rust op hem de verantwoordelijkheid om te beslissen of de in het artikel genoemde omstandigheden zich voordoen. Het is sterk afhankelijk van iemands taken en verantwoordelijkheden of het noodzakelijk is dat hij in die omstandigheden extra arbeid verricht. Zo dient de kapitein uit hoofde van zijn functie altijd persoonlijk op de brug aanwezig te zijn onder bepaalde weersomstandigheden. De toevoeging van «milieu» in het eerste lid is gebaseerd op artikel B-VIII/1, eerste lid, van de STCW-code.

In overeenstemming met artikel 7, derde lid, van ILO-180 is het recht op (en de verplichting tot) compensatie, opgenomen in het tweede lid, niet van toepassing op de kapitein.

Artikel 6.6:1 Verplichtingen van de scheepsbeheerder

De kapitein dient over de mensen en middelen te kunnen beschikken om de arbeid aan boord zodanig te organiseren dat hij de bepalingen van het besluit kan naleven. Daartoe dient de scheepsbeheerder hem in staat te stellen. Daarnaast mag de scheepsbeheerder de kapitein geen opdrachten geven waardoor het voor deze onmogelijk wordt om de arbeid zodanig te organiseren dat aan de minimum normen van dit besluit kan worden voldaan. Het derde lid van dit artikel vloeit voort uit artikel 8, derde lid, van ILO-180.

Artikel 6.6:2 Ontheffing

De mogelijkheid om ontheffing te verlenen is beperkt tot de voorgeschreven dagelijkse rust. Deze mogelijkheid, die in overeenstemming is met artikel 5, zesde lid, van ILO-180, is met name bedoeld voor korte (kust)reizen die slechts een of hooguit enkele dagen duren en waarbij de kapitein en de schepeling aansluitend aan de reis een langere periode van verlof hebben. Ontheffing van de wekelijkse rusttijd is niet mogelijk.

HOOFDSTUK 7. REGISTERLOODSEN

Dit hoofdstuk komt in de plaats van hoofdstuk IV, Voorschriften met betrekking tot de arbeids- en rusttijden, van het Voorschriftenbesluit registerloodsen. Inhoudelijk is er geen verandering ten opzichte van genoemd hoofdstuk IV. Dit hoofdstuk is uitsluitend van toepassing op de ongeveer 600 registerloodsen. Voor aspirant-registerloodsen en andere loodsen geldt geen specifieke regeling. Voorzover zij in loondienst zijn, zijn op hen de regels van de Arbeidstijdenwet van toepassing.

HOOFDSTUK 8. STRAFBAARSTELLING EN DAARMEE SAMENHANGENDE BEPALINGEN

Artikel 8:1, tweede lid

De mogelijkheid om de werknemer strafbaar te stellen ingeval de werkgever aantoonbaar niet verantwoordelijk te kunnen worden gesteld voor de overtreding, is – hoewel nergens anders in het kader van de arbeidstijdenwetgeving opgenomen – niet nieuw. In de Rijttijdenwet 1936 was hierin reeds voorzien. Er bestaat nog steeds behoefte aan deze mogelijkheid omdat het in de praktijk, vooral bij grensoverschrijdend vervoer, dikwijls voorkomt dat werknemers gedurende meerdere dagen achtereenvolgens van hun standplaats verwijderd zijn, waardoor op hen geen toezicht kan worden uitgeoefend.

Artikel 8:3 Strafbaarstelling luchtvaart

In dit artikel zijn de strafbare artikelen opgenomen. De luchtvaartmaatschappij mag geen vlucht doen uitvoeren en een lid van het boordpersoneel mag niet deelnemen aan een vlucht in strijd met de in deze regeling vastgestelde bepalingen. De luchtvaartmaatschappij is verder verplicht al datgene te doen wat in haar vermogen ligt om ernstige lichamelijke of geestelijke vermoeidheid van leden van het boordpersoneel bij het uitvoeren van hun taken te voorkomen en al datgene na te laten wat te dien aanzien een ongunstige invloed zou kunnen hebben.

Artikel II

In artikel 5.1:2 van het Arbeidstijdenbesluit werd voor de definitie van de term «schepling» nog verwezen naar artikel 1 van de Wet arbeids- en rusttijden zeescheepvaart. Op grond van artikel 12:1, vierde lid, van de Arbeidstijdenwet is de WAR vervallen. In verband daarmee wordt nu verwezen naar de definitie in hoofdstuk 6 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Artikel IV

Dit artikel bevat enkele noodzakelijke aanpassingen van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Als gevolg van het nieuwe artikel 5 is overtreding van de arbeids- en rusttijden in de binnenvaart strafbaar op grond van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, zie hetgeen daarover is opgemerkt in de toelichting op hoofdstuk 5. De overige wijzigingen zijn slechts van technische aard.

Artikel V

Hoofdstuk IV van het Voorschriftenbesluit registerloodsen, dat door dit artikel komt te vervallen, bevatte de regels ten aanzien van arbeids- en rusttijden voor registerloodsen.

Artikel VI

Het tijdstip van inwerkingtreding is zodanig gekozen dat het bedrijfsleven voldoende tijd heeft om zich op de nieuwe regeling voor te bereiden, voorzover er sprake is van wijzigingen ten opzichte van de oude regels.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
K. G. de Vries