
338

Besluit van 17 juli 2003, houdende wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (havensleepdienst en technische verbeteringen)

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat en Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 11 november 2002, nr. HDJZ/SCH/2002-2743, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 4:3, tweede en vierde lid, 5:12, tweede lid, en 7:3 van de Arbeidstijdenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 17 februari 2003, nr. W09.02.0503/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 4 juli 2003, nr. HDJZ/SCH/2003-1091, Hoofddirectie Juridische Zaken, uitgebracht mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5.3:1 komt te luiden:

Toepasselijkheid voor schepen op binnenwateren

Artikel 5.3:1

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 waarop de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart van toepassing is.

2. In afwijking van het eerste lid en met uitsluiting van hetgeen in het Arbeidstijdenbesluit is bepaald, is paragraaf 6.6 van overeenkomstige toepassing op arbeid, verricht door bemanningsleden aan boord van de in dat lid bedoelde schepen gedurende de tijd dat dit schip dienst doet in havensleepdienst als bedoeld in artikel 6.1:1, onderdeel b.

B

Het opschrift boven artikel 5.5:6 komt te luiden: *Jeugdige bemanningsleden.*

C

Artikel 6.1:1 wordt als volgt gewijzigd:

a. In het opschrift wordt «zeesleepboot» vervangen door: havensleepdienst.

b. Onderdeel a. komt te luiden:

a. zeeschip:

1°. 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, alsmede

2°. de havensleepboot gedurende de tijd dat er in havensleepdienst dienst wordt gedaan.

c. Onderdeel b komt te luiden:

b. *havensleepdienst*: het geheel van werkzaamheden en activiteiten ten behoeve van het assisteren bij het meren, ontmeren en verhalen van zeeschepen die gebruik maken van eigen voortstuwing, inkomend van of uitgaand naar zee.

D

In artikel 6.2:1, eerste lid, vervalt onderdeel d en wordt de puntkomma na onderdeel c vervangen door een punt.

E

Artikel 6.5:1 komt te luiden:

Toepasselijkheid van deze paragraaf

Artikel 6.5:1

In plaats van paragraaf 5.2 van de wet wordt deze paragraaf toegepast op arbeid, verricht aan boord van een zeeschip als bedoeld in artikel 6.1:1, onderdeel a, onder 1°, met uitzondering van de tijd waarin dit zeeschip in havensleepdienst dienst doet.

F

Onder vernummering van paragraaf 6.6 tot paragraaf 6.7 en de artikelen 6.6:1 en 6.6:2 tot onderscheidenlijk 6.7:1 en 6.7:2 wordt na artikel 6.5:7 een nieuwe paragraaf toegevoegd, luidende:

§ 6.6 Arbeids- en rusttijden zeeschepen in havensleepdienst

Toepasselijkheid van deze paragraaf

Artikel 6.6:1

In plaats van paragraaf 5.2 van de wet wordt deze paragraaf toegepast op arbeid, verricht aan boord van een zeeschip als bedoeld in artikel 6.1:1, onderdeel a, onder 1°, gedurende de tijd waarin dit zeeschip in havensleepdienst dienst doet, alsmede, in aanvulling op artikel 6.3:1, eerste lid, op arbeid, verricht aan boord van een havensleepboot als bedoeld in artikel 1, onder i, van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnen-

vaart, gedurende de tijd waarin deze havensleepboot in havensleepdienst dienst doet.

Wekelijkse onafgebroken rusttijd kapitein en schepelingen van 18 jaar of ouder

Artikel 6.6:2

1. De kapitein en de schepelingen van 18 jaar of ouder hebben een ononderbroken rusttijd van hetzij ten minste 36 uren in elke aaneengesloten periode van 7 maal 24 uren, hetzij ten minste 72 uren in elke aaneengesloten periode van 10 maal 24 uren.

2. Uitsluitend bij collectieve regeling kan van het eerste lid worden afgeweken. Elk beding waarin op andere wijze dan in de vorige volzin is bepaald, wordt afgeweken van het eerste lid, is nietig.

3. De in het eerste lid bedoelde perioden vangen aan op het eerste tijdstip van de dag waarop de kapitein en de schepelingen arbeid verrichten.

Dagelijkse rusttijd kapitein en schepelingen van 18 jaar of ouder

Artikel 6.6:3

1. De kapitein organiseert de arbeid zodanig, dat hij en de schepelingen van 18 jaar of ouder in elke periode van 24 achtereenvolgende uren een rusttijd hebben van ten minste 10 uren.

2. De kapitein en de schepeling van 18 jaar of ouder hebben in elke periode van 24 achtereenvolgende uren een onafgebroken rusttijd van 8 uren.

3. Uitsluitend bij collectieve regeling kan, met inachtneming van het vierde lid, worden afgeweken van het tweede lid. Elk beding waarin op andere wijze dan in de vorige volzin is bepaald, wordt afgeweken van het tweede lid, is nietig.

4. De kapitein organiseert de arbeid zodanig, dat de onafgebroken rusttijd van 8 uren, bedoeld in het tweede lid, ten hoogste 3 maal per week wordt ingekort tot ten minste 6 uren onafgebroken rusttijd.

5. De kapitein organiseert de arbeid zodanig dat hij en de schepelingen van 18 jaar en ouder in elke aaneengesloten periode van 7 maal 24 uren een totale rusttijd hebben van ten minste 77 uren.

6. De in het eerste, tweede en vijfde lid, bedoelde periode van 24 uren wordt 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.

Arbeidstijd van kapitein en schepelingen van 18 jaar of ouder

Artikel 6.6:4

De kapitein organiseert de arbeid zodanig dat hij en de schepelingen van 18 jaar of ouder in elke periode van 13 achtereenvolgende weken gemiddeld ten hoogste 48 uren per week arbeid verrichten.

Jeugdige schepelingen

Artikel 6.6:5

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

- a. een onafgebroken rusttijd heeft van ten minste 36 uren in elke

aaneengesloten periode van 7 maal 24 uren, waarin de zondag is begrepen;

b. in elke periode van 24 uren een rusttijd heeft van ten minste 12 uren, waarvan ten minste 9 uren aaneengesloten en waarin de periode tussen hetzij 22.00 en 06.00 uur hetzij tussen 23.00 en 07.00 begrepen is.

2. De kapitein organiseert de arbeid zodanig dat een jeugdige schepeling:

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

b. in elke aaneengesloten periode van 7 maal 24 uren ten hoogste 40 uren arbeid verricht.

3. De kapitein organiseert de arbeid zodanig dat de arbeid van een jeugdige schepeling indien hij meer dan 4,5 uur arbeid verricht wordt afgewisseld door een pauze van ten minste, zo mogelijk aaneengesloten, 30 minuten.

4. In afwijking van het eerste lid, onderdeel b, mag een jeugdige schepeling tussen 22.00 uur en 06.00 uur dan wel tussen 23.00 uur en 07.00 uur arbeid verrichten indien dit in het kader van de opleiding noodzakelijk is.

Consignatie

Artikel 6.6:6

1. Onder consignatie wordt in dit artikel verstaan een rustperiode of pauze, waarin de kapitein of een schepeling van 18 jaar of ouder verplicht is bereikbaar te zijn om in geval van onvoorziene omstandigheden op oproep zo spoedig mogelijk de bedongen arbeid te verrichten.

2. Indien de kapitein of een schepeling van 18 jaar of ouder tijdens consignatie arbeid moet verrichten krijgt hij, met inachtneming van de artikelen 6.5:4, 6.6:2, eerste lid, en 6.6:3, eerste en vierde lid, voldoende rusttijd of pauze ter compensatie. Deze compensatie is ten minste gelijk aan de resterende rusttijd onderscheidenlijk pauze op het ogenblik van de oproep, en wordt toegevoegd aan de eerstvolgende periode van rust onderscheidenlijk pauze.

3. De arbeid die voortvloeit uit een oproep als bedoeld in het eerste lid wordt voor de toepassing van de artikelen 6.6:2, eerste lid, 6.6:3, eerste en derde lid, en 6.6:5 buiten beschouwing gelaten.

4. De kapitein organiseert de arbeid zodanig dat hij en de schepelingen van 18 jaar of ouder in elke periode van 4 achtereenvolgende weken:

a. ten minste 14 maal gedurende een periode van 24 achtereenvolgende uren geen consignatie worden opgelegd en

b. ten minste 2 maal gedurende een aaneengesloten periode van 48 uren geen arbeid verrichten noch consignatie worden opgelegd.

Artikel 6.6:7

De artikelen 6.4:1, eerste lid, 6.4:2, eerste tot en met derde lid, 6.4:3 voor zover het betreft de bewaartermijn, 6.5:4, 6.5:6 en 6.5:7 zijn van overeenkomstige toepassing.

G

Artikel 8:4 wordt als volgt gewijzigd:

a. Het opschrift komt te luiden: *Strafbaarstelling zeevaart en haven-sleepdienst*.

b. De aanduiding «6.6:1, 6.6:2, tweede lid,» vervalt.

c. Na «6.5:7, tweede lid,» wordt ingevoegd: 6.6:2, vierde lid, 6.6:3, eerste en vierde lid, 6.6:4, 6.6:5, eerste tot en met derde lid, 6.6:6, tweede en vierde lid, 6.7:1, 6.7:2, tweede lid.

ARTIKEL II

Het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart² wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

- a. Voor de tekst wordt de aanduiding «1» geplaatst.
- b. Er wordt een tweede lid toegevoegd, luidende:
 2. De gezagvoerend schipper en diens werkgever organiseren de arbeid van een bemanningslid aan boord van een havensleepboot gedurende de tijd dat dit schip dienst doet in havensleepdienst zodanig dat hij geen arbeid verricht in strijd met paragraaf 6.6 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

B

In de tabel van artikel 12a, eerste lid, vervalt bij groep 6 in kolom A1, onder S2, bij «volmatroos» het cijfer 1 en wordt bij «matroos» het cijfer 1 vervangen door het cijfer 2.

C

Artikel 12b wordt als volgt gewijzigd:

a. In de tabel van het derde lid vervalt bij groep 3 in kolom A2, onder S2, en in kolom B, onder S2, bij «volmatroos» telkens het cijfer 1 en wordt bij «matroos» telkens het cijfer 1 vervangen door het cijfer 2.

b. In het achtste lid wordt «eerste lid» vervangen door: derde lid.

D

In artikel 24, eerste lid, wordt «Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn» vervangen door: Besluit Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995.

E

In artikel 29 wordt «resolutie A. 481 (XII) van de Internationale Maritieme Organisatie van 19 november 1981» vervangen door: Resolutie A.890 (21) van de Internationale Maritieme Organisatie van 25 november 1999.

ARTIKEL III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 september 2003.

¹ Stb. 1998, 125, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 6 december 2002, Stb. 604.

² Stb. 1994, 897, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 5 september 2002, Stb. 474.

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 9 september 2003, nr. 173.

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

's-Gravenhage, 17 juli 2003

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
A. J. de Geus

Uitgegeven de *achtentwintigste* augustus 2003

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

Algemeen

Zoals de nota van toelichting bij het Arbeidstijdenbesluit vervoer (artikelsgewijze toelichting op artikel 6.2:1, pag.70) aangeeft, was het de bedoeling dat op korte termijn na inwerkingtreding van genoemd besluit voor de havensleepdienst een bijzondere regeling voor arbeids- en rusttijden tot stand zou komen.

Deze bedrijfstak bezit een aantal sectorspecifieke kenmerken die het onmogelijk en ongewenst maken om de regeling voor de binnenvaart (hoofdstuk 5 Arbeidstijdenbesluit vervoer) of de regeling voor de zeevaart (hoofdstuk 6 Arbeidstijdenbesluit vervoer) van overeenkomstige toepassing te verklaren.

Omdat de havensleepdienst merendeels met zeeschepen wordt uitgevoerd, is in principe aangesloten bij de zeevaartregeling. De reden dat deze aansluiting niet volledig kan zijn, is dat deze regeling enerzijds onvoldoende flexibiliteit voor de inzetbaarheid van de zeesleepboten in havensleepdienst biedt en anderzijds een te beperkte bescherming biedt voor werknemers gedurende het uitvoeren van een havensleepdienst. De inzet en het arbeidspatroon van de kapitein en de schepelingen aan boord van deze schepen is nu eenmaal anders dan van werknemers in de «reguliere» handelsvaart.

Om tot een regeling voor de havensleepdienst te komen, werd gestart met een tripartiet overleg tussen de werkgevers-, de werknemers-organisaties en de overheid om voor deze categorie schepen normen op te stellen met betrekking tot de minimum bemanningssterkte en de arbeids- en rusttijden.

In een brief van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Vaste Commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 12 september 2000 (kenmerk AV/A&M/2000/60048) is aangegeven dat partijen in de sector het er over eens zijn dat er duidelijke regels moeten komen voor alle soorten schepen die dienst doen als havensleepboot. De standpunten van werkgevers en werknemers over de inhoud van de regels bleken op dat moment echter nog uiteen te liggen. Voor de gang van zaken kan verder verwezen worden naar het schriftelijk overleg (Kamerstukken II 2001/2002, 28 800 XV, nr. 42).

Om een zo groot mogelijk draagvlak voor een regeling te creëren wordt een regeling die gebaseerd is op een gezamenlijke oplossing van groot belang geacht. In januari 2001 is bij brief van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, aan de werknemers- en werkgeversorganisaties binnen de sector duidelijk gemaakt dat zij tot april 2001 de tijd zouden krijgen om in goed overleg met een voorstel voor een wettelijke regeling te komen. Indien zij niet tot overeenstemming zouden komen, zou de overheid zelf een regeling opstellen. Omdat na afloop van deze periode partijen geen overeenstemming hadden bereikt, is deze regeling opgesteld. Dat deze regeling een breed draagvlak heeft, blijkt uit de omstandigheid dat de regeling door een aantal ondernemingen reeds op vrijwillige basis wordt toegepast.

Bij het opstellen van de regeling is rekening gehouden met de onderdelen waarover partijen overeenstemming hebben bereikt en voorstellen die door de partijen op tafel zijn gelegd maar waarover geen overeenstemming is bereikt.

Teneinde na te gaan of deze regeling de gewenste effectiviteit heeft, ligt het in het voornemen twee jaar na inwerkingtreding een evaluatie te doen plaats vinden.

Aangezien de regeling voor de havensleepdienst voortvloeit uit hetgeen daarover is opgemerkt in de nota van toelichting op het Arbeidstijdenbesluit vervoer in het hoofdstuk zeevaart en zoals hiervoor reeds is aangegeven het merendeel van de havensleepdienstactiviteiten wordt uitgevoerd met zeeschepen, is de arbeids- en rusttijdenregeling voor zeeschepen die in havensleepdienst dienst doen als aparte paragraaf opgenomen in hoofdstuk 6 (zeevaart) van het Arbeidstijdenbesluit vervoer.

Omdat ook een aantal binnenschepen in de havensleepdienst dienst doen, is deze regeling van overeenkomstige toepassing verklaard ingeval het betreft binnenschepen. Hiermee wordt voorkomen dat er in Nederland verschillende regimes voor arbeids- en rusttijden gaan gelden voor binnen- en zeeschepen die in havensleepdienst dienst doen, en er op basis daarvan oneigenlijke concurrentie ontstaat tussen deze schepen.

Deze regeling geldt ook voor Nederlandse zeeschepen die in het buitenland in havensleepdienst dienst doen. Daarnaast geldt de regeling op grond van artikel 2:9, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet ook voor buitenlandse schepen die in Nederland in havensleepdienst dienst doen.

De Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart is niet van toepassing op zeeschepen, niet zijnde havensleepboten, voor zover zij voldoen aan de voorwaarden, genoemd in artikel 4, onder i van die wet. Op dit moment blijken de bemanningsregelingen van zowel de zeevaart als de binnenvaart op zeesleepboten die in havensleepdienst dienst doen te gelden. Om die reden zal de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart zodanig worden aangepast dat deze wet niet van toepassing zal zijn op zeeschepen die in havensleepdienst dienst doen.

Bedrijfseffecten

Het onderhavige besluit heeft effect op bedrijven die schepen, ongeacht hun vlag, exploiteren welke in havensleepdienst dienst doen. In het algemeen betreft het hier sleepdienstbedrijven.

De doelgroepen, die met de effecten van de regeling worden geconfronteerd, zijn primair de ondernemers die schepen exploiteren die in havensleepdienst dienst doen, en werknemers, werkzaam op die schepen. Secundair de klanten van de sleepdienstbedrijven, en tertiair de Nederlandse havens die geconfronteerd kunnen worden met een verminderde inzet van schepen of met verhoogde havenaanloopkosten.

In het kader van het tripartiet overleg zijn door werkgeversorganisaties financiële consequenties van invoering van de regeling berekend. Naar hun inschatting komen deze neer op het volgende: De met deze regeling in te voeren rusttijd vermindert de flexibel in te delen vaartijd. Dit kan tot gevolg hebben dat door een sleepboot minder assistenties dan voorheen kunnen worden verleend. Bij verrichting van een zelfde aantal assistenties zal aan personeelsuitbreiding niet te ontkomen zijn.

Door verminderde assistenties kunnen de bedrijven in de sector worden geconfronteerd met een daling in de opbrengsten en de binnenkomende schepen kunnen te maken krijgen met wachttijden.

Bij de beoordeling van het voorgaande dienen enkele kanttekeningen te worden gemaakt. De werkgeversorganisaties vergelijken de huidige en de beoogde situatie. De huidige situatie is echter, dat bij gebrek aan specifieke regelgeving voor deze sector in de praktijk de arbeids- en rusttijdenregeling van de binnenvaart wordt toegepast, waarvan algemeen wordt erkend dat die voor deze sector niet voldoet. In verband met kosten en baten van de regeling in verhouding tot de draagkracht van het betrokken bedrijfsleven dient tevens te worden opgemerkt, dat de regeling zich niet op de batenkant van het ondernemen richt, maar op optimalisering van de veilige vaart door middel van het voorkomen van oververmoeidheid van de schepelingen en op de bevordering van de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van de werknemers in relatie tot

hun arbeids- en rusttijden en de mogelijkheid tot combineren van arbeid met zorgtaken en andere verantwoordelijkheden buiten de arbeid.

Administratieve lasten

Administratieve lasten, voortvloeiend uit arbeidstijdenregelingen, hebben vooral betrekking op organisatie van de arbeid en op registratie van arbeids- en rusttijden.

Zoals hierboven reeds opgemerkt, wordt thans reeds de regeling toegepast, zoals die geldt voor de binnenvaart.

Hoewel de onderhavige regeling inhoudelijk daarvan afwijkt, blijft de organisatie- en registratieplicht dezelfde. Hieruit vloeit voort, dat de administratieve lasten als gevolg van deze regeling niet zullen toenemen.

Na voorlegging van het ontwerp van deze regeling aan het adviescollege toetsing administratieve lasten heeft dit college besloten het ontwerp niet te selecteren voor een verdere toetsing.

Handhavingseffecten

De regeling is eenvoudig uitvoerbaar en handhaafbaar vanwege duidelijke en eenvormige systematiek, ongeacht de aard van het schip.

De inspectiediensten controleren ook nu al op arbeids- en rusttijden in andere vervoerssectoren. In het kader hiervan kan de controle op de naleving van deze regeling worden meegenomen. Financieel zal dit geen invloed hebben op de belasting van de inspectiediensten.

Daar het totaal aantal controles, en daarmee het totaal aantal geconstateerde overtredingen in deze sector niet zal toenemen, zullen openbaar ministerie en zittende magistratuur evenmin met extra belasting worden geconfronteerd.

Artikelsgewijs

Artikel I, onderdeel A (artikel 5.3:1)

In dit artikel worden binnenschepen die in havensleepdienst dienst doen voor de toepasselijkheid van hoofdstuk 5 Arbeidstijdenbesluit vervoer uitgesloten en wordt voor die schepen de betreffende paragraaf 6.6 van overeenkomstige toepassing verklaard. Zo wordt voorzien in een gelijk regime van arbeids- en rusttijden voor alle zee- en binnenschepen die in havensleepdienst dienst doen.

Artikel I, onderdeel B (artikel 5.5:6)

Het opschrift is gewijzigd in verband met de consistentie in de terminologie in hoofdstuk 5.

Artikel I, onderdelen C en D (artikelen 6.1:1 en 6.2:1)

De uitzondering voor zeesleepboten die havensleepdienst verrichten was opgenomen in artikel 6.2:1 in afwachting van de regeling voor de havensleepdienst, waarin het onderhavige besluit voorziet. Daarmee kan artikel 6.2:1, onderdeel d, vervallen.

Aangezien dit artikelonderdeel de enige plaats in het Arbeidstijdenbesluit vervoer is waarin de term «zeesleepboot» werd gebruikt, kan ook de definitiebepaling in artikel 6.1:1, onderdeel b, vervallen. In plaats daarvan is thans in artikel 6.1:1, onderdeel b, het begrip «havensleepdienst» gedefinieerd en is de definitie van «zeeschip» in artikel 6.1:1, onderdeel a, aangepast aan de beoogde werking van dit hoofdstuk. Deze aangepaste omschrijving van het begrip zeeschip maakt het mogelijk om

de nieuwe paragraaf 6.6 waarin de arbeids- en rusttijden voor zeeschepen die havensleepdienst verrichten ook op buitenlandse zeeschepen die die activiteiten verrichten onder het regime van die paragraaf te brengen. Hantering van het begrip «havensleepboot» ziet in dit verband op artikel 2:9, tweede lid, van de wet.

Artikel I, onderdeel E (artikel 6.5:1)

Deze wijziging is redactioneel en dient tot verduidelijking.

Artikel I, onderdeel F (artikel 6.6:1)

In dit artikel wordt voor zeeschepen die dienst doen in havensleepdienst paragraaf 6.6 van toepassing verklaard, en wordt voor deze schepen de toepasselijkheid van de overige bepalingen van hoofdstuk 6 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer uitgesloten. Zoals in de toelichting op onderdeel A (artikel 5.3:1) al is opgemerkt, wordt op deze wijze voorzien in een gelijk regime van arbeids- en rusttijden voor alle zee- en binnenschepen die in havensleepdienst dienst doen.

Artikel I, onderdeel F (artikelen 6.6:2 en 6.6:3)

Ten aanzien van de wekelijkse aaneengesloten rusttijd, vastgelegd in artikel 6.6:2, is het bij collectieve regeling mogelijk om van de standaardregeling af te wijken. Tijdens gesprekken tussen partijen is over een groot aantal onderwerpen overeenstemming bereikt. In de regeling is daarbij aangesloten. Echter op de punten van de inkorting van dagelijkse aaneengesloten rust en de opsplitsing van de overige dagelijkse rust konden partijen geen overeenstemming bereiken. Dit hangt onder andere samen met de grote diversiteit aan arbeidspatronen die er bestaat tussen de sleepdienstondernemingen. Artikel 6.6:3 biedt nu de mogelijkheden om bij collectieve regeling afspraken te maken over het inkorten van de dagelijks aaneengesloten rust. Deze collectieve regeling kan een c.a.o. zijn, maar kan desgewenst tot stand komen bij collectief overleg op ondernemingsniveau in overleg met ondernemingsraad of personeelsvertegenwoordiging (artikel 1:4 van de wet stelt dit gelijk met een collectieve regeling). Werkgevers die gebruik willen maken van de mogelijkheid om de aaneengesloten rust van 8 uur in te korten tot 6 uur zullen daarvoor in collectief overleg de instemming van werknemers moeten verkrijgen. Werknemers kunnen dan garanties vragen ten aanzien van de resterende rusttijd.

Voor alle duidelijkheid dient te worden vermeld, dat de 77 uur, genoemd in artikel 6.6:3, vijfde lid, niet ziet op een wekelijkse onafgebroken rusttijd. Het betreft een totaal aan rusttijd, die ten minste gedurende een periode van een week moet zijn genoten.

Artikel I, onderdeel F (artikel 6.6:4)

Deze bepaling is naar analogie van richtlijn nr. 93/104/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1993 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, zoals laatstelijk gewijzigd bij richtlijn 2000/34/EG van 22 juni 2000. Artikel 6 van deze richtlijn bepaalt dat de gemiddelde arbeidstijd per week maximaal 48 uur mag bedragen. Op grond van artikel 16 van genoemde richtlijn mag daarbij een referentieperiode van maximaal vier maanden in acht genomen worden. De referentieperiode van 13 weken, waarin artikel 6.6:4 voorziet, valt binnen de norm. Op deze wijze wordt voor de havensleepdienst hetzelfde beschermingsniveau gegarandeerd dat op grond van genoemde richtlijn voor de binnenvaart geldt.

Artikel I, onderdeel F (artikel 6.6:5)

De dagelijkse rust en de wekelijkse rust voor jeugdigen zijn conform artikel 9 van richtlijn nr. 94/33/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 22 juni 1994 betreffende de bescherming van jongeren op het werk (PbEG L 216). Aan de afwijking, die dit artikel aan lidstaten toestaat, is, in tegenstelling tot de zeevaart, geen behoefte.

Artikel I, onderdeel F (artikel 6.6:6)

Anders dan in de zeevaart waar de werknemer vaak een periode van enige maanden aan boord verblijft is de aard van de werkzaamheden aan boord van schepen in havensleepdienst zodanig dat de werknemer na een periode aan boord rust geniet aan de wal.

Dit is met name de reden om niet aan te sluiten bij de consignatieregeling van de zeevaart die is neergelegd in artikel 6.5:5. Hoofdstuk 5 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer kent voor de binnenvaart geen consignatieregeling.

Vanwege de aard van de werkzaamheden bestaat er in de havensleepdienst of dit nu door binnen- of zeeschepen gebeurt, regelmatig behoefte om personeel tijdens rust aan wal of aan boord voor werkzaamheden op te roepen. Op grond hiervan is voor schepen in havensleepdienst een eigen consignatieregeling opgesteld, welke een limiet stelt aan het aantal malen dat consignatie kan worden opgelegd naar analogie van artikel 4.8:3 van het Arbeidstijdenbesluit.

Indien de pauze en de dagelijkse rust door een oproep tijdens de opgelegde consignatie wordt onderbroken, wordt in het tweede lid voorgeschreven dat er voldoende compensatie moet zijn en wordt aangegeven dat die compenserende rust aan de resterende pauze of dagelijkse rust moet aansluiten.

Artikel I, onderdeel F (artikel 6.6:7)

Ten aanzien van de registratie voor zover het betreft zeeschepen, de pauze, de wettelijk voorgeschreven oefeningen en de mogelijkheid tot afwijkingen in noodsituaties is geen behoefte aan een regeling die afwijkt van de regeling voor de zeevaart.

Artikel I, onderdeel G (artikel 6.7:2)

De wijziging van het nieuwe artikel 6.7:2, eerste lid, is technisch. Uit de toelichting op het oorspronkelijke artikel 6.6:2 blijkt dat de ontheffingsmogelijkheid betrekking heeft op de dagelijkse rust van de jeugdige schepeling die is geregeld in artikel 6.5:3, eerste lid, onderdeel b. Het nieuwe artikel 6.7:2, eerste lid, is dienovereenkomstig aangepast.

ARTIKEL II

De wijziging van artikel 5 van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart is een noodzakelijk gevolg van de onderhavige regeling. De overige wijzigingen, waarin dit artikel voorziet, zijn niet inhoudelijk en beogen enkele in het besluit geconstateerde errata te corrigeren.

ARTIKEL III

De inwerkingtredingsdatum is vastgesteld op 1 september 2003, teneinde de sector de gelegenheid te geven om de nodige aanpassingen in hun bedrijfsvoering te verrichten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
A. J. de Geus