
735

Besluit van 15 december 2004 tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met richtlijn nr. 2000/34/EG betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd van mobiele werknemers

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

Op de voordracht van Onze Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 13 juli 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-1555, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 2000/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 2000 (PbEG L 195) tot wijziging van Richtlijn 93/104/EG van de Raad betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd om de van deze richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten te bestrijken, alsmede op de artikelen 4:3, tweede lid, en 5:12, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet;

De Raad van State gehoord (advies van 28 september 2004, nr. W09.04.0354/V);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 10 december 2004, nr. HDJZ/SCH/2004-2918, Hoofddirectie Juridische Zaken, uitgebracht mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 2.5:6 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Maximale wekelijkse arbeidstijd

Artikel 2.5:7

1. In afwijking van de artikelen 2.2:2 en 2.3:1 is dit artikel uitsluitend van toepassing op de werknemer die vervoer verricht waarop verordening (EEG) nr. 3820/85 niet van toepassing is.

2. De werknemer verricht in elke periode van 13 achtereenvolgende weken ten hoogste gemiddeld 48 uren per week arbeid.

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 eerste lid, is nietig.

4. De werkgever organiseert de arbeid zodanig dat de werknemer in elke periode van 26 achtereenvolgende weken ten hoogste gemiddeld 48 uren per week arbeid verricht.

B

In artikel 5.1:1 vervalt de aanduiding «1» voor de tekst.

C

Na artikel 5.1:1 wordt een artikel toegevoegd, luidende:

Gelijkstelling met rusttijd

Artikel 5.1:2

1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk geldt de tijd waarop de arbeid van het bemanningslid zich beperkt tot de aanwezigheid op het schip, zonder dat hij zijn taken uitoefent, eveneens als rusttijd.

2. In afwijking van het eerste lid worden niet als rusttijd aangemerkt de tijdsruimten waarin het bemanningslid niet vrijelijk over zijn tijd kan beschikken en zich gereed houdt tot een onmiddellijke aanvang der werkzaamheden, en waarbij het tijdstip van de aanvang en de duur van deze tijdsruimten niet vooraf bekend is.

D

In artikel 5.2:2 wordt de zinsnede «de gezagvoerend schipper die geen werkgever of werknemer is in de zin van de wet» vervangen door: bemanningsleden die geen werkgever of werknemer zijn in de zin van de wet.

E

Na artikel 5.4:1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Bewaartermijn arbeidstijdenregistratie

Artikel 5.4:2

De gezagvoerend schipper en de werkgever bewaren de gegevens en bescheiden met betrekking tot de registratie van de arbeidstijden van een bemanningslid ten minste 52 weken, gerekend vanaf de datum waarop de desbetreffende gegevens en bescheiden betrekking hebben.

F

Het opschrift van § 5.5 komt te luiden: *Arbeids- en rusttijden*.

G

Onder vernummering van artikel 5.5:6 tot 5.5:7 wordt na artikel 5.5:5 een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 5.5:6

1. In afwijking van artikel 5.2:2 is dit artikel uitsluitend van toepassing op bemanningsleden die werknemer zijn.

2. Een bemanningslid verricht in elke periode van 13 achtereenvolgende weken ten hoogste gemiddeld 48 uren per week arbeid.

3. Van het tweede lid kan, met inachtneming van het derde 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 en de gezagvoerende schipper organiseren de arbeid zodanig dat een bemanningslid in elke periode van 52 achtereenvolgende weken ten hoogste gemiddeld 48 uren per week arbeid verricht.

H

In artikel 6.1:1 komt onderdeel a, onder 1°, te luiden:

1°. hetgeen daaronder wordt verstaan in artikel 2, eerste lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, uitgezonderd de zeeschepen, bedoeld in het derde lid van dat artikel, en in artikel 1, onderdeel a, van de Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting, alsmede.

I

In artikel 6.2:1, eerste lid, vervalt onderdeel a en worden de onderdelen b en c verletterd tot onderscheidenlijk a en b.

J

In artikel 6.5:7, eerste lid, vervalt de laatste volzin.

K

Na artikel 6.7:2 wordt een nieuw hoofdstuk ingevoegd, luidende:

HOOFDSTUK 6A. ZEEVISSERIJ

§ 6A.1 Algemene bepalingen

Begrippen

Artikel 6A.1:1

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

a. *vissersvaartuig*: een zeevissersschip als bedoeld in artikel 2, derde lid, van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek;

b. *scheepsbeheerder*: de natuurlijke of rechtspersoon die vanuit een vestiging in Nederland van een visserijonderneming de dagelijkse leiding heeft over het beheer van een vissersvaartuig;

c. *schipper*: de gezagvoerder van een vissersvaartuig;

d. *schepeling*: degene die als werknemer aan boord van een vissersvaartuig gehouden is buitengaats arbeid te verrichten;

e. *jeugdige schepeling*: de schepeling van 16 of 17 jaar;

f. *rusttijd*: een periode van ten minste een uur waarin geen arbeid wordt verricht.

Artikel 6A.1:2

1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk geldt de tijd waarin door de schepling van een vissersvaartuig door omstandigheden inherent aan de visserij, geen arbeid kan worden verricht hoewel hij volgens zijn werkrooster arbeid zou moeten verrichten, als rusttijd.

2. In afwijking van het eerste lid worden niet als rusttijd aangemerkt de tijdsruimten waarin de schepling niet vrijelijk over zijn tijd kan beschikken en zich gereed houdt tot een onmiddellijke aanvang der werkzaamheden, en waarbij het tijdstip van de aanvang en de duur van deze tijdsruimten niet vooraf bekend is.

Toepasselijkheid van het hoofdstuk

Artikel 6A.1:3

Met uitsluiting van hetgeen in het Arbeidstijdenbesluit is bepaald zijn dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen uitsluitend van toepassing op arbeid, verricht door schippers en scheplingen aan boord van vissersvaartuigen die te boek staan in het register, bedoeld in artikel 193 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek.

Werkrooster

Artikel 6A.1:4

1. De schipper zorgt ervoor dat aan boord van een vissersvaartuig op een voor alle scheplingen toegankelijke plaats een werkrooster is opgehangen, waarin zijn arbeidspatroom en dat van de scheplingen alsmede de wettelijk voorgeschreven arbeids- en rusttijden worden vermeld.

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

§ 6A.2 Arbeids- en rusttijden

Artikel 6A.2:1

In plaats van paragraaf 5.2 van de wet wordt deze paragraaf toegepast op arbeid, verricht aan boord van een vissersvaartuig.

Scheplingen van 18 jaar of ouder

Artikel 6A.2:2

1. De schipper organiseert de arbeid zodanig dat zijn rusttijd en die van de scheplingen 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 bedraagt niet meer dan 14 uren.

3. De schipper organiseert de arbeid zodanig dat zijn rusttijd en die van de schepelingen van 18 jaar of ouder tenminste 77 uren bedraagt in elke periode van 7 dagen.

Maximale wekelijkse arbeidstijd

Artikel 6A.2:3

De schipper organiseert de arbeid zodanig dat zijn gemiddelde wekelijkse arbeidstijd en die van de schepelingen van 18 jaar of ouder ten hoogste 48 uren bedraagt, gerekend over een periode van 52 achtereenvolgende weken.

Jeugdige schepelingen

Artikel 6A.2:4

1. De schipper 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 periode van 24 achtereenvolgende uren een rusttijd heeft van 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 schipper 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 ten hoogste 12 uren arbeid verrichten indien hij uit hoofde van de wachttindeling gedurende die uren feitelijk wacht loopt;
 - b. arbeid verrichten tussen 00.00 en 5.00 uur indien dit in verband met zijn opleiding noodzakelijk is.

Pauze

Artikel 6A.2:5

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

Oefeningen

Artikel 6A.2:6

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

Artikel 6A.2:7

1. De schipper 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 vissersvaartuig, de personen aan boord, de lading of het milieu, of bij het geven van hulp aan andere schepen of personen in nood.

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

§ 6A.3 Overige bepalingen

Verplichtingen van de scheepsbeheerder

Artikel 6A.3:1

1. De scheepsbeheerder zorgt ervoor dat de schipper en de schepelingen aan boord van het vissersvaartuig geen arbeid verrichten in strijd met dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen.

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

Vrijstelling en ontheffing

Artikel 6A.3:2

1. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan ontheffing verlenen van artikel 6A.2:2, eerste en tweede lid, en van artikel 6A.2:4, eerste lid, onderdelen a en b.

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

3. Onze Minister van Verkeer en Waterstaat kan vrijstelling verlenen van artikel 6A.2:3.

L

In artikel 8:1 wordt na «2.5:6, tweede en derde lid,» ingevoegd: 2.5:7, vierde lid,.

M

Na artikel 8:3 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Strafbaarstelling binnenvaart

Artikel 8:3A

Het niet naleven van artikel 5.5:6, tweede lid, levert een strafbaar feit op.

N

Artikel 8:4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het opschrift komt te luiden: *Strafbaarstelling zeevaart, havensleepdienst en zeevisserij.*

2. Onder plaatsing van het cijfer 1. voor de bestaande tekst wordt een lid toegevoegd, luidende:

2. Het niet naleven van de artikelen 6A.1:4, 6A.2:2, 6A.2:3, 6A.2:4, 6A.2:5, 6A.2:6, 6A.2:7, tweede lid, 6A.3:1 en 6A.3:2, tweede lid, levert een strafbaar feit op.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

ARTIKEL III

Op het tijdstip waarop artikel II van het koninklijk besluit van 10 september 2004 tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit en het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met de invoering van de bestuurlijke boete (Stb. 487) in werking treedt, wordt het Arbeidstijdenbesluit vervoer als volgt gewijzigd:

A

Artikel 8:3A wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt «Strafbaarstelling» vervangen door: Beboetbaarstelling.

2. De zinsnede «strafbaar» wordt vervangen door: beboetbaar.

B

Artikel 8:4 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het opschrift wordt «strafbaar» vervangen door: beboetbaar.

2. In het tweede lid wordt de zinsnede «strafbaar» vervangen door: beboetbaar.

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

's-Gravenhage, 15 december 2004

Beatrix

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

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

Uitgegeven de *dertigste* december 2004

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

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 11 januari 2005, nr. 7.

I. Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit bevat enkele wijzigingen van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met richtlijn nr. 2000/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 22 juni 2000 (PbEG L 195) tot wijziging van Richtlijn 93/104/EG van de Raad betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd om de van deze richtlijn uitgesloten sectoren en activiteiten te bestrijken. Bij richtlijn nr. 2000/34/EG zijn onder andere minimumnormen vastgesteld voor de arbeids- en rusttijden voor alle werknemers in de vervoerssector, de zogeheten mobiele werknemers, voor wie geen afzonderlijke richtlijnen van kracht zijn. Afzonderlijke richtlijnen zijn er voor de volgende sectoren:

- a. *zeevaart*: richtlijn nr. 1999/63/EG van de Raad van de Europese Unie van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, gesloten door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) (PbEG L 167),
- b. *luchtvaart*: richtlijn nr. 2000/79/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 inzake de inwerkingstelling van de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers' Association (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA) (PbEG L 302), en
- c. *bepaalde sectoren van het wegvervoer*: richtlijn nr. 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (PbEG L 80).

De nieuwe voorschriften voor de arbeids- en rusttijden zijn derhalve van toepassing voor bepaalde onderdelen van het wegvervoer, het spoorwegvervoer, de binnenvaart en de zeevisserij. Voor spoorwegpersoneel voldoet de regeling van het Arbeidstijdenbesluit vervoer reeds aan richtlijn nr. 2000/34/EG. Voor de overige sectoren is dat besluit door deze wijziging met de Europese voorschriften in overeenstemming gebracht.

Vooral voor de binnenvaart en de zeevisserij heeft richtlijn nr. 2000/34/EG ingrijpende gevolgen. Daarom heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opdracht gegeven tot onderzoek naar die gevolgen voor de genoemde sectoren. Voor de binnenvaart is dat onderzoek uitgevoerd door NEA Transportonderzoek en -opleiding BV, dat in december 2002 rapport heeft uitgebracht. Voor de zeevisserij is het onderzoek uitgevoerd door de voormalige Sectorraad Visserij, die in februari 2002 rapport heeft uitgebracht. In de artikelsgewijze toelichting wordt op een en ander nader ingegaan.

Inmiddels is een geconsolideerde versie van richtlijn nr. 93/104/EEG vastgesteld, te weten richtlijn nr. 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de arbeidstijd (PbEG L 299), waarin de artikelen van de richtlijn zijn vernummerd. Aangezien dit besluit strekt tot implementatie van richtlijn nr. 2000/34/EG, wordt verwezen naar de artikelen van die richtlijn. Richtlijn nr. 2003/88/EG bevat een transponeringstabel met richtlijn nr. 93/104/EG.

2. Wegvervoer

Bovengenoemde richtlijn nr. 2002/15/EG is van toepassing op wegvervoer waarop ook 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) van toepassing is. De arbeids- en rusttijden van richtlijn nr. 2000/34/EG gelden alleen voor wegvervoer waarop verordening (EEG) nr. 3820/85 niet van toepassing is. In dit verband zijn de belangrijkste categorieën:

- voertuigen die bestemd zijn voor het goederenvervoer en waarvan het toegestane maximumgewicht, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, niet meer dan 3,5 ton bedraagt;
- voertuigen die bestemd zijn voor het personenvervoer en die volgens hun bouwtype en uitrusting ten hoogste negen personen, de bestuurder daaronder begrepen, kunnen vervoeren en die daartoe zijn bestemd;
- voertuigen die bestemd zijn voor het geregeld personenvervoer en waarvan de lengte van het traject niet groter is dan 50 kilometer.

Voor deze categorieën wordt een gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 48 uren van kracht.

Bedrijfseffecten

Zoals gezegd heeft deze wijziging van het Arbeidstijdenbesluit voor wat betreft het wegvervoer voornamelijk gevolgen voor koeriersbedrijven en taxibedrijven. In de CAO voor het wegvervoer, die voor koeriersbedrijven van kracht is, wordt uitgegaan van de begrippen rijtijd en diensttijd, waarbij het begrip diensttijd bepalend is voor de hoogte van het salaris. In de CAO wordt uitgegaan van een gemiddelde diensttijd van 40 uren per week. De invoering van het begrip arbeidstijd maakt een aanpassing nodig van het systeem van planning voor dit onderdeel van de sector. Omdat nog niet duidelijk is of arbeidstijd geheel overeenkomt met diensttijd, konden de brancheorganisaties desgevraagd nog niet aangeven of de invoering van dit nieuwe begrip gevolgen zal hebben en, zo ja, welke. Daarover kan pas meer worden gezegd als er enige tijd ervaring is opgedaan met de nieuwe systemen. Men verwacht echter niet dat de invoering van een gemiddelde werkweek van 48 uren voor grote problemen zal zorgen. Ook voor de taxibranche, die een afzonderlijke CAO heeft, zullen de gevolgen zeer gering zijn omdat ook die CAO geen langere gemiddelde werkweken toestaat.

Administratieve lasten: doelgroep

Richtlijn nr. 2000/34/EG is van toepassing op wagens van minder dan 3,5 ton, zoals bestelbusjes van koeriersbedrijven, en voor voertuigen die zijn ingericht voor het vervoer van minder dan 9 personen, zoals taxibusjes en taxi's. In het goederenvervoer betreft het ongeveer 3500 koeriersbedrijven, in het personenvervoer ongeveer 4800 taxibedrijven. Ingevolge artikel 5:15 van de Arbeidstijdenwet inzake samenloop van verschillende soorten arbeid, zijn de bepalingen alleen van toepassing op bedrijven waarvan het transport van personen of goederen de hoofdactiviteit is.

Informatieverplichting

Op grond van artikel 2.4:1 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer geldt een bewaartermijn van 52 weken voor de gegevens omtrent de wekelijkse arbeidstijd. Deze bewaartermijn is noodzakelijk om toezicht te kunnen houden op de naleving van het besluit.

De administratieve lasten die hieruit voortvloeien bedragen per jaar, volgens het standaard kostenmodel voor het Arbeidstijdenbesluit vervoer, uitgaande van een frequentie van 8300, een tijdsbeslag van 2/60 uur, een uurtarief van € 40 en 52 weken, in het totaal € 575.466. In deze berekening zijn, anders dan in het standaard kostenmodel voor vervoersbedrijven, de kosten voor het dienstrooster wel meegenomen. Overigens wordt op grond van de CAO voor het wegvervoer de diensttijd van de bestuurders waarop deze voorschriften betrekking hebben, geregistreerd, zodat in feite de toename van de administratieve lastendruk gering zal zijn.

3. Binnenvaart

Ook voor de binnenvaart is de belangrijkste wijziging als gevolg van richtlijn nr. 2000/34/EG de invoering van een gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van ten hoogste 48 uren.

Bedrijfseffecten

Uit het in de inleiding genoemde onderzoek van de NEA ontstaat het volgende beeld. Ondernemers met een bemanning in loondienst die meer dan gemiddeld 48 uur per week werkt, zullen hun bedrijfsvoering moeten aanpassen, wat onvermijdelijk tot hogere kosten leidt. De inzet van extra personeel leidt tot minder kostenstijging dan vermindering van de scheepsinzet (minder vaartijd) en is daarom de meest waarschijnlijke reactie. De zeer krappe arbeidsmarkt voor scheepspersoneel vormt een belemmering, hoewel de recente uitbreiding van de EU het aanbod mogelijk zal verruimen. Voor deze beroepscategorie gelden namelijk ruimere toelatingsmogelijkheden dan voor andere categorieën werknemers uit de nieuwe lidstaten.

Bedrijven waar de bemanning thans gemiddeld meer dan 48 uur werkt, zijn vooral die welke veel vaartijd maken met een enkele bemanning. Dat komt relatief veel voor bij bedrijven met grotere schepen in de zogeheten A1- of A2-vaart. De grootste overschrijding is te vinden bij de functies schipper en stuurman. Deze werken echter vaak als zelfstandige, en in dat geval is de beperking van de maximale wekelijkse arbeidstijd op hen niet van toepassing. Bij personeel in loondienst is langer dan 48 uur werken minder gebruikelijk. Daardoor is het kostprijseffect bij motorvrachtschepen tot 1500 ton te verwaarlozen. Bij grotere schepen, met meer personeel in loondienst, zou een keuze voor minder vaartijd leiden tot een stijging van de vaste kosten per uur met ca 7% en een keuze voor extra personeel tot een stijging met ca. 0,6%. In de tankvaart is het effect op de kostprijs groter (beide keuzes plus 10%) omdat daar voornamelijk met personeel in loondienst wordt gewerkt. Deze inschattingen zijn berekend met behulp van kostprijsmodellen van NEA.

Gegeven de kwetsbare concurrentiepositie van de binnenvaart ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten is het niet waarschijnlijk dat de kostenstijging kan worden opgevangen door tariefstijging. De binnenvaartondernemingen zullen deze dus grotendeels zelf moeten dragen. Het gevolg kan zijn dat een aantal ondernemingen daaraan ten onder zal gaan; ongeveer een kwart van de ondervraagde ondernemingen signaleert dat risico. Daarbij moet wel worden aangetekend dat ten tijde van het onderzoek nog niet bekend was of de richtlijn ook betrekking zou hebben op zelfstandigen (hetgeen niet het geval is); vooral onder hen is een werkweek van meer dan 48 uur heel gebruikelijk.

Een verschuiving van ladingaanbod van binnenvaart naar andere vervoersmodaliteiten (wegvervoer) door enige afwenteling via de tarieven of door faillissement van binnenvaartondernemingen zal negatieve effecten hebben op het milieu (uitlaatgassen) en de verkeersveiligheid.

Vanwege de onzekerheid in hoeverre zo'n «modal shift» in de praktijk zal optreden is het niet verantwoord die effecten thans te kwantificeren.

Handhavingsaspecten

Het Deelorgaan Binnenvaart van het Overlegorgaan Goederenvervoer heeft, in zijn rapport van bevindingen over dit besluit, onderkend dat er een nauwe relatie is tussen de handhaving van de arbeidstijd en de handhaving van de huidige regelgeving op het gebied van de vaartijden en de bemanningssterkte. Naar het oordeel van het deelorgaan is de handhaving van de regelgeving op het gebied van vaar- en rusttijden thans onvoldoende. Het pleit daarom voor een transparante, eenduidige en consequente handhaving en voor versterking van de handhaving. Bepalend voor de handhaving van de rusttijden en de vaartijden van binnenschepen is hoofdstuk 23 van het Reglement van onderzoek schepen op de Rijn 1995. De verbetering van de mogelijkheden tot handhaving van deze regeling zal dan ook in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aan de orde worden gesteld.

Administratieve lasten: doelgroep

Volgens de CBS productiestatistiek 1998 zijn er 15.000 personen werkzaam in de binnenvaartsector. Ongeveer de helft daarvan betreft meewerkende eigenaren en gezinsleden, zodat het aantal werknemers in loondienst ongeveer 7500 personen bedraagt. De helft daarvan, derhalve 3750 personen, is werkzaam bij zelfstandige schippers, de anderen werken bij rederijen in de tankvaart, passagiersvaart en duw- en sleepvaart.

Informatieverplichting

In het besluit zijn geen voorschriften opgenomen voor de registratie van arbeids- en rusttijden. Registratie van de rusttijden van bemanningsleden vindt plaats op grond van artikel 27, eerste lid, van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, dat overeenkomt met artikel 25.08, eerste lid, van het Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995. Volgens die artikelen is de schipper ervoor verantwoordelijk dat de rusttijden van elk bemanningslid dagelijks worden genoteerd, tenzij het schip vaart in exploitatiewijze B (continuvaart). Volgens de genoemde artikelen dient een vaartijdenboek gedurende ten minste zes maanden na de laatste aantekening aan boord bewaard te worden.

In dit wijzigingsbesluit wordt alleen bepaald dat de gegevens met betrekking tot de arbeidstijden ten minste 52 weken bewaard dienen te worden. De wijze van registreren wordt overgelaten aan de schipper onderscheidenlijk de scheepseigenaar. Op grond van de CAO voor de Binnenscheepvaart 2003–2005 wordt door de schipper een zogenoemde werkstaat bijgehouden, waarin de dienstdag en de buiten de dienstdag gewerkte uren worden geregistreerd.

Kosten, verbonden aan de informatieverplichting

De kosten, verbonden aan de dagelijkse registratie van gegevens met behulp van de werkstaten uit de CAO bedragen, uitgaande van een frequentie van 180, een tijdsbeslag van 0,5 minuut per werknemer bij een uurtarief van € 40 volgens het standaardkostenmodel, en een aantal werknemers van 7500, in het totaal € 450.000.

4. Zeevisserij

Als gevolg van richtlijn nr. 2000/34/EG zijn er voorschriften voor arbeids- en rusttijden van kracht geworden voor werknemers in de zeevisserij. De voorschriften komen inhoudelijk op een aantal punten overeen met die voor de zeevaart ingevolge richtlijn nr. 1999/63/EG van de Raad van de Europese Unie van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, gesloten door de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) (PbEG L 167). Om die reden is in deze wijziging zo veel mogelijk aangesloten bij de voorschriften voor de zeevaart. Er is niet voor gekozen om de voorschriften in te voegen in het hoofdstuk zeevaart vanwege de terminologische verschillen tussen de twee sectoren en vanwege het feit dat de regelingen inhoudelijk toch op enkele punten verschillen.

Ter wille van de leesbaarheid en de herkenbaarheid zijn de voorschriften voor de zeevisserij daarom ondergebracht in een apart hoofdstuk.

Op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de voormalige Sectorraad Visserij in 2001 en begin 2002 een onderzoek gedaan naar de thans gangbare arbeids- en rusttijden in verschillende segmenten van de zeevisserijsector. De resultaten van het onderzoek, de op het onderzoek gebaseerde voorstellen voor implementatie van de richtlijn, een inventarisatie van knelpunten en mogelijke oplossingen daarvoor, alsmede een conceptregeling zijn neergelegd in het onderzoeksrapport *Inzicht Arbeids- & rusttijden Visserijsector*, dat op 25 februari 2002 aan het ministerie werd aangeboden. Uit dit onderzoek is gebleken dat er op dit moment slechts in één sector sprake is van een werkgevers – werknemersrelatie, namelijk de trawlvisserij. Mocht er echter in de toekomst ook in andere sectoren sprake zijn van een werkgevers – werknemersrelatie, dan zijn deze bepalingen ook op die sector van toepassing. De richtlijn is niet van toepassing op zelfstandig werkende schippers.

De CAO Trawlvisserij kent een keuzevrijheid tussen twee ploegendienstsystemen: 6 uur op, 6 uur af, dan wel 4 uur op, 4 uur af, al naar gelang de voorkeur van de bemanning. Evenals de richtlijn voor de zeevaart biedt de regeling in richtlijn nr. 2000/34/EG de keuze tussen een arbeidstijdenregime en een rusttijdenregime. In overleg met de sociale partners, verenigd in de Stichting Sociaal Fonds voor de Trawlvisserij, is gekozen voor het hanteren van het rusttijdenregime uit de richtlijn, omdat daarmee zo veel mogelijk het thans gebruikelijke ploegendienststelsel kan worden gehandhaafd. Ook dit sluit aan bij de regels voor de zeevaart.

Administratieve lasten: doelgroep

De trawlvisserij is een betrekkelijk overzichtelijke branche binnen de zeevisserij. De arbeidsverhoudingen worden gekenmerkt door individuele arbeidsovereenkomsten tot de vaart ter zee tussen de zeewerkgever (eigenaar) en een schepeling of schipper ter zeevisserij. Als basis voor de individuele arbeidsovereenkomst geldt de tussen sociale partners gesloten CAO Trawlvisserij. De vloot onder Nederlandse vlag bestaat uit een zestiental schepen in eigendom of beheer van vier zeewerkgevers. Per schip bestaat de bemanning uit ca. 10 man nautisch en technisch personeel en ca. 30 man productiepersoneel (visverwerkers).

Informatieverplichtingen

De volgende informatieverplichtingen zijn in het besluit opgenomen:

- het vermelden op een werkrooster van de arbeidspatronen van alle schepelingen en het op een voor alle schepelingen toegankelijke plaats ophangen van dit werkrooster, en

– het deugdelijk registreren (op grond van artikel 4:3 van de Arbeidstijdenwet) van arbeids- en rusttijden op een zodanige wijze dat deze registratie het toezicht op de naleving van de Arbeidstijdenwet mogelijk maakt.

De kosten verbonden aan de informatieverplichtingen

Als uitgangspunt is voor de berekeningen een tarief gehanteerd van € 40 per uur. Bij de berekening van de kosten geldt, op basis van ervaringsgegevens van de divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, het volgende: de bemanning werkt gedurende zijn hele periode aan boord volgens eenzelfde rooster; dit werkrooster hoeft slechts te worden opgemaakt bij een wisseling van de bemanning. Dit vindt per jaar 8 maal plaats (de bemanning verblijft zes weken aan boord en tijdens de maand december wordt niet gevaren) en er is een half uur mee gemoeid.

– Kosten werkrooster: uurtarief (€ 40) x tijd benodigd voor opstellen (0,5 uur) x frequentie (8 maal per jaar) x aantal schepen (16) = € 2.560.
– Registratie van arbeid en rusttijden: uurtarief (€ 40) x benodigde tijd (0,1 uur) x frequentie per jaar (12) x aantal schepen (16) x aantal opvarenden (40) = € 30.720.

Het totaal aan administratieve lasten komt daarmee op € 33.280.

II. Artikelen

Artikel I, Onderdeel A (art. 2.5:7)

Artikel 6 van richtlijn nr. 93/104/EG bepaalt dat de maximale wekelijkse arbeidstijd gemiddeld 48 uren mag bedragen. Ingevolge artikel 16, onder 2, van de richtlijn mogen de lidstaten voor de berekening een referentieperiode vaststellen van niet langer dan vier maanden. De referentieperiode van 13 weken, die in artikel 2.5:7, tweede lid, is gekozen als standaard, komt overeen met de referentieperiode in artikel 5:7, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet voor het berekenen van de maximale wekelijkse arbeidstijd.

Artikel 17, tweede lid, onderdeel c, onder viii, van richtlijn nr. 93/104/EG, dat is toegevoegd bij richtlijn nr. 2000/34/EG, staat een verlenging van de referentieperiode toe tot ten hoogste 12 maanden voor werkzaamheden waarbij de continuïteit van de dienst of de productie moet worden gewaarborgd, met name, onder meer, voor het geregeld stedelijk personenvervoer. Volgens artikel 2.5:7, vierde lid, kan in een collectieve regeling worden gekozen voor een periode van zes maanden. Voor deze termijn is gekozen omdat die aansluit bij de bovengenoemde richtlijn nr. 2002/15/EG. Ingevolge artikel 8, tweede lid, van laatstgenoemde richtlijn mag de referentieperiode voor de maximale wekelijkse arbeidstijd ten hoogste zes maanden bedragen. Door nu reeds daarbij aan te sluiten wordt voorkomen dat er in de toekomst voor een bedrijf verschillende regelingen van kracht zouden zijn, waardoor de bedrijfsvoering onevenredig bemoeilijkt zou worden.

Op grond van artikel 2.1:1, tweede lid, is de in dit hoofdstuk gehanteerde definitie van rusttijd gelijk aan die van verordening (EEG) nr. 3820/85, namelijk een ononderbroken tijdvak, waarin de bestuurder vrij over zijn tijd kan beschikken.

Dit betekent dat ook als rusttijd wordt aangemerkt de periode waarin de bestuurder weliswaar beschikbaar moet zijn, maar de verwachte duur daarvan hem van tevoren bekend is en hij gedurende die periode vrij over zijn tijd kan beschikken, bijvoorbeeld tijdens een overtocht per trein of veerboot. Verricht hij gedurende het beschikbaar zijn bepaalde, aan zijn dienst verbonden taken, dan is er uiteraard wel sprake van arbeidstijd.

Aangezien richtlijn nr. 2000/34 uitsluitend betrekking heeft op werknemers, geldt dit artikel niet voor zelfstandigen, maar uitsluitend voor werknemers die vervoer verrichten waarop verordening (EEG) nr. 3820/85 niet van toepassing is.

Onderdeel C (artikel 5.1:2)

Dit artikel strekt tot uitbreiding van het begrip rusttijd. Het onderscheid tussen arbeidstijd en rusttijd is in de binnenvaart minder duidelijk, doordat de bemanning of een deel van de bemanning aan boord woont.

In artikel 5.1:1, onderdeel c, is voor de definitie van rusttijd aangesloten bij de begripsomschrijving in artikel 1, onder q, van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, namelijk de tijd dat een bemanningslid geen taak verricht noch daartoe verplicht is. Dat men incidenteel zijn (nacht)rust zal moeten onderbreken ingeval er zich op of rond het schip een onverwachte gebeurtenis voordoet, maakt niet dat het slapen aan boord als het uitoefenen van een (toezichts)taak en dus als arbeid moet worden aangemerkt. Dit vanwege het bijzondere feit dat men, zoals gezegd, aan boord woont.

In het tweede lid van artikel 5.1:2 wordt daarop een uitzondering gemaakt voor de perioden waarin een bemanningslid zich gereed moet houden voor een onmiddellijke aanvang der werkzaamheden en waarin hij derhalve niet vrij over zijn tijd kan beschikken. Die tijd moet derhalve ook als arbeidstijd worden aangemerkt. Door middel van aanvullende afspraken op bedrijfsniveau kan in voorkomende situaties, indien noodzakelijk, nader worden vastgesteld of de desbetreffende activiteiten voldoen aan de criteria voor rusttijd dan wel aan die voor arbeidstijd.

Onderdeel D (artikel 5.2:2)

In de oorspronkelijke tekst van artikel 5.2:2 was ten onrechte alleen sprake van de gezagvoerend schipper. De uitbreiding van de toepasselijkheid dient uiteraard alle bemanningsleden die geen werknemer zijn, te omvatten.

Onderdeel E (artikel 5.4:2)

Op grond van artikel 4:3 van de Arbeidstijdenwet dienen de werkgever en de gezagvoerend schipper een deugdelijke registratie van de arbeids- en rusttijden te voeren om toezicht op de naleving van de regelgeving mogelijk te maken. Voor registratie van vaar- en rusttijden dient het vaartijdenboek, waarvan de gegevens gedurende een half jaar moeten worden bewaard. Omdat de referentieperiode waarover de gemiddelde arbeidstijd per week berekend mag worden op grond van artikel 5.5:6, derde lid, maximaal 52 weken bedraagt, is de bewaartermijn van de registratiegegevens met betrekking tot arbeidstijden eveneens minimaal 52 weken. Deze termijn komt overeen met de algemene, op grond van artikel 3.2:1 van het Arbeidstijdenbesluit geldende bewaartermijn.

In het besluit zijn geen vormvoorschriften opgenomen voor de afzonderlijke registratie van arbeidstijden. Thans worden op grond van de CAO werkljsten bijgehouden waarop de arbeidstijden worden geregistreerd. Mocht de CAO-regeling in de toekomst komen te vervallen, dan kan worden volstaan met registratie in het vaartijdenboek.

Onderdeel G (artikel 5.5:6)

De bepalingen die worden toegevoegd ter uitvoering van richtlijn nr. 2000/34/EG zijn alleen van toepassing op werknemers. Om die reden is in artikel 5.5:6, eerste lid, bepaald dat de maximale wekelijkse arbeidstijd alleen geldt voor bemanningsleden die werknemer zijn, dus niet voor

zelfstandigen. De gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 48 uur is conform artikel 6 van richtlijn nr. 93/104/EG. Standaard geldt een referentieperiode van 13 weken. Deze referentieperiode valt binnen de maximale referentieperiode van vier maanden, die ingevolge artikel 16, tweede lid, van richtlijn nr. 93/104/EG is toegestaan. Met deze referentieperiode van 13 weken wordt aangesloten bij artikel 5:7, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet.

Bij collectieve regeling kan een referentieperiode van 12 maanden worden overeengekomen voor het bepalen van de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd. Artikel 17, vierde lid, van richtlijn nr. 93/104/EG staat een verlenging van de referentieperiode toe tot maximaal twaalf maanden, mits vastgesteld bij collectieve overeenkomst. In het derde lid van artikel 5.5:6 wordt die mogelijkheid geboden, gelet op het kenmerkende cyclische verloop van drukke en minder drukke periodes in deze sector over een periode van een jaar.

Onderdelen H, I en J (artikelen 6.1:1, 6.2:1 en 6.5:)

In verband met de invoeging van een nieuw hoofdstuk voor de zeevisserij in het Arbeidstijdenbesluit vervoer zijn enkele aanpassingen noodzakelijk in hoofdstuk 6 betreffende zeevaart. In de definitie van «zeeschip» worden zeevissersschepen uitgezonderd, waardoor hoofdstuk 6 daarop niet meer van toepassing is. Voorts vervalt in artikel 6.2:1 de bepaling dat onder meer het hoofdstuk inzake arbeids- en rusttijden van de Arbeidstijdenwet niet van toepassing is op zeevissersschepen. Daardoor is er een wettelijke basis voor het hoofdstuk inzake zeevisserij. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt om in artikel 6.5:7, eerste lid, het voorschrift betreffende registratie in dagboeken van afwijkende arbeidstijden in verband met noodsituaties te laten vervallen in verband met de vermindering van administratieve lasten. Naar verwachting levert dit een besparing op van € 13.000,-.

Onderdeel K: artikel 6A.1:2

In het eerder genoemde onderzoek van de voormalige Sectorraad Visserij is ook onderzoek gedaan naar de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd per jaar in de zeevisserij door vermenigvuldiging van het aantal zeedagen per jaar (± 270) met het aantal arbeidsuren per dag. Bij een overeengekomen arbeidstijd van 12 uren per dag betekent dit, dat een werknemer in de trawlvisserij gemiddeld ± 3240 arbeidsuren per jaar zou maken, wat zou neerkomen op een gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van ruim 62 uren.

In de praktijk blijkt dit iets genuanceerder te liggen. Met name de werknemers die werken op het visdek, in de verpakingsruimte en in het visruim (hierna: het productiepersoneel) hebben te maken met zogeheten leegloop. Het productiepersoneel is standaard ingedeeld in een schema van 6 uren werken gevolgd door 6 uren rust. Leegloop is daarbij de gebruikelijke aanduiding voor overeengekomen arbeidstijd die niet benut wordt door stagnatie (gebrek aan werkaanbod). Deze stagnatie is een gevolg van een aantal oorzaken. Bij het varen vanuit de haven naar de visgronden is het productiepersoneel vrij van werk en kunnen zij de beschikbare tijd naar eigen inzicht gebruiken. Ook komt het regelmatig voor dat de vangsten dusdanig klein zijn dat dit personeel maar een deel van de voorziene 6 uren actief behoeft te zijn.

Metingen aan boord van hektrawlers laten zien, dat het productiepersoneel gemiddeld ± 7 uren per dag werkt, in plaats van de overeengekomen 12 uren. In artikel 6A.1:2, eerste lid, is daarom bepaald dat die tijd wordt aangemerkt als rusttijd. Daarmee wordt bereikt dat de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd, gemeten over een periode van 12 maanden, de 48 uren niet zal overschrijden. Zonder deze bepaling zou, gelet op de

resultaten van bovengenoemd onderzoek, ten minste 30% meer personeel nodig zijn, hetgeen voor de sector desastreus zou zijn. Niet alleen zouden de kosten niet meer zijn op te brengen, ook is zo'n groot aantal nieuwe medewerkers niet te vinden op de arbeidsmarkt, nog daargelaten dat de accommodatie van de schepen niet is ingericht op een dergelijke toename van personeel.

Artikel 6A.1:3

Door dit artikel wordt bereikt dat op arbeid aan boord van vissersvaartuigen niet de bepalingen van het Arbeidstijdenbesluit van toepassing zijn, maar de bepalingen van dit hoofdstuk.

Artikel 6A.1:4

Dit artikel voorziet in de verplichting voor de schipper om een werkrooster op te stellen en op een voor de schepelingen toegankelijke plaats op te hangen.

In het kader van de beperking van administratieve lasten is er echter van afgezien om daarnaast ook voorschriften te geven voor de registratie van arbeids- en rusttijden op een werklijst, zoals dat voor de zeevaart wel is voorgeschreven op grond van richtlijn nr. 1999/63/EG. Aan de hand van de registratie van het aantal zeedagen van een vissersvaartuig als bedoeld in de Tijdelijke regeling zeedagen 2003, kan de totale arbeidstijd van een schepeling worden vastgesteld. Daarom wordt vooralsnog volstaan met de algemene verplichting van artikel 4:3, eerste lid, van de Arbeidstijdenwet, dat de werkgever verplicht is om een deugdelijke registratie van arbeids- en rusttijden bij te houden welke het toezicht op de naleving van de wet en de daarop berustende bepalingen mogelijk maakt. Overtreding van dat artikellid is een economisch delict. Mocht blijken dat deugdelijke registratie in de praktijk achterwege blijft, dan kunnen alsnog voorschriften zoals die voor de zeevaart gelden, in het besluit worden opgenomen.

Artikel 6A.2:2

Richtlijn nr. 93/104/EG biedt in artikel 17ter, derde lid, de keuze tussen het vaststellen van een maximum aantal arbeidsuren of een minimum aantal rusturen. In navolging van de regeling voor de zeevaart is ook voor de zeevisserij gekozen voor het vaststellen van minimale rusttijden.

Artikel 6A.2:3

Op grond van artikel 17ter, tweede lid, van richtlijn nr. 93/104/EG geldt er voor arbeid aan boord van vissersvaartuigen een maximale wekelijkse arbeidstijd van 48 uren, berekend over een referentieperiode van 52 weken. Zie verder de toelichting bij artikel 6A.1:2 en hierna bij artikel 6A.3:2, derde lid.

Artikel 6.2:4

Dit artikel, dat overeenkomt met artikel 6.5:3 voor de zeevaart, strekt tot implementatie 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).

Artikel 6A.3:1

Om de administratieve lasten zo veel mogelijk te beperken is niet bepaald dat de scheepsbeheerder ervoor dient te zorgen dat de teksten van de geldende wetgeving en de CAO aan boord zijn. Voor de koopvaardij is dat wel voorgeschreven, in artikel 6.7:1, derde lid, omdat richtlijn nr. 1999/63/EG daartoe verplicht in clause 8, derde lid, van de bijlage.

Artikel 6A.3:2

Eerste lid: deze bepaling komt overeen met artikel 6.7:2, eerste lid, van hoofdstuk 6, zeevaart, van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en bevat de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van de voorgeschreven dagelijkse rusttijd. Evenals bij de zeevaart is deze mogelijkheid in beginsel slechts bedoeld voor korte reizen die slechts een of enkele dagen duren en waarbij de schipper en de schepelingen aansluitend aan de reis een langere periode van verlof hebben. Deze ontheffingsmogelijkheid berust op artikel 17ter, zesde lid, van richtlijn nr. 2000/34/EG, dat overeenkomt met clause 5, zesde lid, van de bijlage bij richtlijn nr. 1999/63/EG en met artikel 5, zesde lid, van ILO-verdrag 180.

Derde lid: de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 48 uren geldt voor alle werknemers in de zeevisserij. Uit het meergenoemde onderzoek van de Sectorraad Visserij bleek dat de overeengekomen arbeidstijd weliswaar ruim boven deze norm uitkomt, maar dat in de praktijk de feitelijke arbeidstijd daar wel aan voldoet. Het productiepersoneel voldoet eraan als gevolg van de zogeheten leegloop. De werknemers die wachtlopen, werken doorgaans wel de overeengekomen 12 uren per etmaal. Voor deze werknemers wordt voorzien in de mogelijkheid van een vrijstellingsregeling. Deze zal echter uitsluitend tot stand worden gebracht indien over de afwijking van de voorgeschreven maximale wekelijkse arbeidstijd bij CAO afspraken zijn gemaakt. Bovendien zal de vrijstelling slechts van tijdelijke aard zijn, waarbij wordt gedacht aan een periode van drie jaar. De bedoeling is dat de sector die periode benut om maatregelen te nemen waardoor de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van het wachtlopend personeel wordt teruggebracht tot maximaal 48 uren.

Daartoe worden verschillende maatregelen overwogen. Gedacht wordt aan een aflossysteem, bijvoorbeeld een systeem van twee reizen op, één reis af, waarmee de gemiddelde arbeidstijd per week per werknemer naar het gewenste niveau kan dalen. Bij een gelijkblijvende productie en een gelijkblijvend aantal werknemers zullen de inkomsten eveneens (min of meer) gelijk kunnen blijven. Bijkomend voordeel is, dat ook de arbeidsomstandigheden in algemene zin zullen kunnen verbeteren. Aangezien met de verdere mechanisering en automatisering van het productieproces enige jaren gemoeid zullen zijn, is er voor gekozen om vooralsnog gebruik te maken van de vrijstellingsmogelijkheden die artikel 17ter, zesde lid, van richtlijn nr. 93/104/EG biedt. Gedurende die periode zal een constante monitoring van de verbetering van de arbeidsomstandigheden in algemene zin, op basis van de risico-inventarisatie en -evaluatie rapportages als bedoeld in artikel 5 van de Arbeidsomstandighedenwet, plaatsvinden.

Onderdeel M

Overtreding van de bepalingen van het hoofdstuk 5 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer is strafbaar gesteld via artikel 5 van het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. De reden hiervan was, kort gezegd, dat strafbaarstelling via de Wet economische delicten in strijd zou komen met de Herziane Rijnvaartakte. Voor een uitgebreidere uiteenzetting wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het koninklijk

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 (Stb. 645).

Het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart berust op artikel 5 van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart. Op grond van het eerste lid, onder b, van dat artikel kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur alleen regels worden gesteld ten aanzien van de naleving van de rusttijden van bemanningsleden. In verband daarmee wordt de overtreding van de maximale wekelijkse arbeidstijd strafbaar gesteld door aanwijzing van die bepaling als strafbaar feit in de zin van de Arbeidstijdenwet. Aangezien de Herziane Rijnvaartakte geen bepalingen bevat inzake arbeidstijden, is dat in overeenstemming met die Akte.

Onderdeel N

Door dit onderdeel is voorzien in de strafbaarstelling van overtreding van de bepalingen voor de zeevisserij.

Artikel II

Aangezien richtlijn nr. 2000/34/EG per 1 augustus 2003 geïmplementeerd had moeten zijn, is een zo spoedig mogelijke inwerkingtreding gewenst.

Artikel III

Bij het koninklijk besluit van 10 september 2004 tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit en het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met de invoering van de bestuurlijke boete (Stb. 487) zijn de beide genoemde besluiten aangepast aan de Wet bestuurlijke boete Arbeidstijdenwet (wet van 30 juni 2004, Stb. 323). De wet en het koninklijk besluit zijn nog niet in werking getreden. In artikel III worden de artikelen die door dit besluit worden gewijzigd in het Arbeidstijdenbesluit vervoer, eveneens aangepast aan de Wet bestuurlijke boete Arbeidstijdenwet. De inwerkingtreding van dit artikel is gekoppeld aan de inwerkingtreding van bovengenoemd besluit van 10 september 2004.

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

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

Transponeringstabel

Richtlijn nr. 2000/34/EG	Geïmplementeerd in:
Artikel 1:	
onderdeel 1 (reikwijdte)	behoeft geen implementatie
onderdeel 2 (definities)	behoeft geen implementatie
onderdeel 3 (correctie wekelijkse rusttijd)	art. 5:3 en 5:4 Arbeidstijdenwet
onderdeel 4 (specifieke voorschriften)	behoeft geen implementatie
onderdeel 5 (toegestane afwijkingen)	behoeft geen afzonderlijke implementatie
onderdeel 6 (artsen in opleiding)	§ 5.20 van het Arbeidstijdenbesluit
onderdeel 7 (mobiele werknemers en offshorewerkzaamheden)	respectievelijk de hoofdstukken 2 en 5 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer en § 5.14 van het Arbeidstijdenbesluit
onderdeel 7 (artikel 17ter, werknemers aan boord van zeevissersvaartuigen)	hoofdstuk 6A Arbeidstijdenbesluit vervoer
eerste en tweede lid (48-urige werkweek)	artikel 6A.2:3
derde lid (keuze tussen regeling van arbeids- of rusttijden)	artikel 6A.2:2
vierde lid (dagelijkse en wekelijkse rusttijden)	artikel 6A.2:2, eerste en derde lid
viijfde lid (splitsing rusttijd)	artikel 6A.2:2, tweede lid
zesde lid (afwijkingsmogelijkheid)	artikel 6A.3:2
zevende lid (noodsituaties)	artikel 6A.2:7
achtste lid (voorgeschreven vakantie)	van deze mogelijkheid wordt geen gebruik gemaakt
Artikel 2 (implementatieverplichtingen)	aanhef van dit besluit, brief aan de Commissie
Artikel 3 (evaluatie van artikel 17ter)	behoeft geen implementatie