
278

Besluit van 9 juni 2017 tot wijziging van hoofdstuk 6 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met een wijziging van de pauzevoorschriften met betrekking tot wachtdiensten van zeevarenden alsmede ter correctie van bijlage G van dat besluit

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu, mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 25 april 2017, nr. IENM/BSK-2017/95207, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op artikel 5:12, tweede lid, onderdeel b, van de Arbeidstijdenwet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 3 mei 2017, nr. W14.17.0124/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu, mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 6 juni 2017, nr. IenM/BSK-2017/127334, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 6.5:4 wordt «6 uur» vervangen door: 7 uur.

B

In onderdeel VIII, eerste lid, van Bijlage G wordt «volgens tabel A» vervangen door: volgens tabel G.

ARTIKEL II

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, omdat het zonder meer instemmend luidt.

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 juli 2017.

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

Wassenaar, 9 juni 2017

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
L.F. Asscher

Uitgegeven de *zevenentwintigste* juni 2017

De Minister van Veiligheid en Justitie,
S.A. Blok

NOTA VAN TOELICHTING

Met deze wijziging wordt in de eerste plaats de zogenoemde pauze-regeling met betrekking tot wachtdiensten aan boord van zeeschepen flexibeler, in die zin dat de tijd dat ten hoogste arbeid mag worden verricht, zonder pauze, van zes uren naar zeven uren wordt verlengd. Aan deze wijziging ligt mede een verzoek ten grondslag van de representatieve organisaties van werkgevers en werknemers in de maritieme sector, te weten de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en Nautilus International. Daarnaast wordt een verouderde verwijzing in bijlage G aangepast.

Artikel 6.5:4 van het Arbeidstijdenbesluit vervoer (Atbv) bevatte het voorschrift dat na ten hoogste zes uren arbeid een pauze vereist is. Volgens artikel 1:7, onderdeel e, van de Arbeidstijdenwet bedraagt een pauze tenminste 15 minuten. Dit voorschrift komt niet voort uit de toepasselijke internationale verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) of Richtlijn 1999/63/EG¹ maar werd in het Atbv opgenomen omdat het Besluit arbeids- en rusttijden zeescheepvaart, dat voor de zeevaart aan het Atbv voorafging, een dergelijke bepaling kende. Uit oogpunt van de veiligheid van het schip en de gezondheid van de zeevarenden, inclusief de kapitein, werd het wenselijk geacht om een limiet te stellen aan het aantal uren aaneengesloten arbeid. De limiet van een pauze na ten hoogste zes uren arbeid leidt in de praktijk echter tot knelpunten omdat dit, bij een wachtsamenstelling van 2 bemanningsleden, slechts één wachtschema mogelijk maakt, namelijk van afwisselend zes uren arbeid en zes uren rust en geen flexibiliteit biedt. Deze flexibiliteit is echter wel gewenst omdat zich, bijvoorbeeld bij het aanmeren in een haven, situaties kunnen voordoen die niet gepland waren en de betreffende stuurman of kapitein net iets langer dan de ingeroosterde 6 uur op zijn post moet blijven. Ook botst de genoemde limiet in de praktijk met het in artikel 6.5:2 van het Atbv neergelegde vereiste van één periode onafgebroken rusttijd van ten minste zes uren, dit in verband met de tijd die benodigd is voor de overdracht van werkzaamheden.

Tevens blijkt uit de wetenschappelijke literatuur dat andere wachtschema's dan zes uren werk en zes uren rust de voorkeur genieten uit oogpunt van de beheersing van de kritieke vermoeidheid van zeevarenden. In aanvulling daarop is, in overleg met de representatieve organisaties van werkgevers en werknemers in de maritieme sector, een studie gedaan naar de effecten van alternatieve wachtschema's². In het eindrapport van die studie wordt geconcludeerd dat alternatieve wachtenstelsels, zoals zeven uren op, vijf uren af, vijf uren op en zeven uren af de voorkeur genieten omdat de bemanningsleden binnen een periode van 24 uren in elk geval één langere onafgebroken rusttijd hebben van 7 uren en hierdoor dus beter kan worden voldaan aan het vereiste van één onafgebroken rusttijd van ten minste 6 uren. Omdat een langere en betere slaapefficiëntie minder kans geeft op het optreden van vermoeidheidsverschijnselen kan gesteld worden dat een verruiming van het pauzevoorschrift ook de veiligheid van het schip en de gezondheid van zeevarenden ten goede komt.

¹ Richtlijn 1999/63/EG van de Raad 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 (ESCA) en de Federatie van bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) (PbEG L167)

² Eindrapport pilot studie naar wachtschema's en vermoeidheid in de scheepvaart (Stichting STC B.V., september 2015)

De correctie van bijlage G betreft het herstel van een foutieve verwijzing. In onderdeel VIII van bijlage G werd verwezen naar «tabel A». Tabel A, onderdeel van de toenmalige bijlage B, is echter in 2008 vervallen. De verwijzing naar «tabel A» is daarom vervangen door een verwijzing naar de nog wel geldende «tabel G». In deze tabel zijn de maximum vliegwerktijden opgenomen op basis waarvan de gecorrigeerde vliegwerktijd kan worden berekend.

Handhaving, uitvoering en fraudebestendigheid

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft bij brief van 14 april 2016 de uitkomsten van een handhavings-, uitvoerings- en fraudebestendigheidstoets met betrekking tot de wijziging van artikel 6.5:4 van het Atbv aan de Minister van Infrastructuur en Milieu meegedeeld. De ILT stelt vast dat de flexibiliteit in de mogelijke wachtschema's aan boord van Nederlandse zeeschepen met de wijziging wordt verbeterd en hierdoor beter voldaan kan worden aan wat de regelgeving beoogt. De ILT heeft geen opmerkingen ten aanzien van de handhaafbaarheid en stelt vast dat er geen financiële consequenties zijn voor de ILT.

Administratieve lasten

Aan de wijziging van artikel 6.5:4 en de correctie van bijlage G van het Atbv zijn geen gevolgen voor het niveau van administratieve lasten verbonden.

Consultatie

Met betrekking tot de wijziging van artikel 6.5:4 van het Atbv heeft overleg plaatsgehad met de werkgeversorganisatie KVNR en de werknemersorganisatie Nautilus International, dat geleid heeft tot de volledige instemming van deze partijen met dit besluit. Via het door STC uitgevoerde praktijkonderzoek zijn ook reders en werknemers zelf bevroegd. Omdat hierdoor geen andere partijen overbleven die belang zouden kunnen hebben bij de onderhavige wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer zou consultatie niet in betekenende mate tot een aanpassing van dit besluit leiden.

Vaste verandermomenten

Voor de invoering van dit besluit is gebruik gemaakt van het vaste verandermoment van 1 juli 2017. Aangezien de betrokken partijen al volledig op de hoogte zijn van dit besluit volstaat een kortere invoerings termijn dan twee maanden.

Deze nota van toelichting is ondertekend door de Minister van Infrastructuur en Milieu, mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus