

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2014/112/EU VAN DE RAAD

van 19 december 2014

tot uitvoering van de Europese Overeenkomst betreffende de regeling van bepaalde aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart die is gesloten door de Europese Binnenvaartunie (EBU), de Europese Schippersorganisatie (ESO) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF)

(Voor de EER relevante tekst)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 155, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Werkgevers en werknemers, hierna „de sociale partners” genoemd, mogen, overeenkomstig artikel 155, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), gezamenlijk verzoeken dat door hen op het niveau van de Unie gesloten overeenkomsten inzake de in artikel 153 VWEU bedoelde aangelegenheden ten uitvoer worden gelegd door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie.
- (2) Bij brief van 10 december 2007, hebben de Europese Binnenvaartunie (EBU), de Europese Schippersorganisatie (ESO) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) de Commissie in kennis gesteld van hun wens onderhandelingen te willen beginnen overeenkomstig artikel 155, lid 1, VWEU met het oog op het sluiten van een overeenkomst op het niveau van de Unie.
- (3) Op 15 februari 2012 hebben de EBU, de ESO en de ETF een Europese Overeenkomst betreffende de regeling van bepaalde aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart („de overeenkomst”) gesloten.
- (4) De overeenkomst bevatte een gemeenschappelijk verzoek om de overeenkomst uit te voeren door middel van een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie, overeenkomstig artikel 155, lid 2, VWEU.
- (5) Het passende instrument voor de uitvoering van de overeenkomst is een richtlijn.
- (6) De Commissie heeft het Europees Parlement in kennis gesteld van haar voorstel.
- (7) De Commissie heeft haar voorstel voor een richtlijn opgesteld overeenkomstig haar mededeling van 20 mei 1998 over de aanpassing en bevordering van de sociale dialoog op communautair niveau, rekening houdend met de representatieve status van de ondertekenende partijen bij de overeenkomst en de wettigheid van elke clausule in de overeenkomst.
- (8) Teneinde bij te dragen aan een samenhangend rechtskader voor de organisatie van de arbeidstijd, moet bij de uitvoering van deze richtlijn rekening worden gehouden met de bestaande wetgeving van de Unie en, gezien de inhoud van de overeenkomst, in het bijzonder met Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾. Die richtlijn stelt minimumvoorschriften vast inzake de gezondheid en veiligheid op het gebied van de organisatie van de arbeidstijd, met inbegrip van de arbeidstijd van werknemers in de binnenvaart.
- (9) Het moet mogelijk zijn voor de lidstaten om de sociale partners, indien deze daarom gezamenlijk verzoeken, te belasten met de uitvoering van deze richtlijn, op voorwaarde dat de lidstaten alle nodige maatregelen treffen om ervoor te zorgen dat de doelstellingen van deze richtlijn kunnen worden bereikt.

⁽¹⁾ Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd (PB L 299 van 18.11.2003, blz. 9).

- (10) Met betrekking tot artikel 14 van Richtlijn 2003/88/EG, bevatten de onderhavige richtlijn en de hieraan gehechte overeenkomst meer specifieke voorschriften inzake de organisatie van de arbeidstijd voor mobiele werknemers in de binnenvaart, dan deze bedoeld in de voormelde richtlijn.
- (11) Deze richtlijn moet van toepassing zijn onverminderd de wetgeving van de Unie die specifiek is of een hoger niveau van bescherming voor mobiele werknemers in de binnenvaart biedt.
- (12) Deze richtlijn mag niet worden gebruikt als rechtvaardiging voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de werknemers in de sectoren waarop de overeenkomst betrekking heeft.
- (13) In deze richtlijn en in de hieraan gehechte overeenkomst worden minimumnormen vastgelegd. De lidstaten en de sociale partners moeten gunstiger bepalingen kunnen handhaven of invoeren.
- (14) In deze richtlijn worden de fundamentele rechten en beginselen, erkend in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en in het bijzonder in artikel 31, geëerbiedigd.
- (15) Daar de doelstellingen van deze richtlijn, die is bedoeld om de gezondheid en veiligheid van werknemers in een overwegend grensoverschrijdende sector te beschermen, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt maar beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (16) De uitvoering van de overeenkomst draagt bij tot de verwezenlijking van de in artikel 151 VWEU bedoelde doelstellingen.
- (17) Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie ⁽¹⁾ kan het feit dat een bepaalde activiteit waarop een richtlijn betrekking heeft, in een lidstaat nog niet bestaat, deze lidstaat niet ontheffen van zijn verplichting, wettelijke of bestuursrechtelijke maatregelen te treffen ter verzekering van een adequate uitvoering van alle bepalingen van die richtlijn. Zowel het rechtszekerheidsbeginsel als de noodzaak om de volledige toepassing van richtlijnen rechtens en niet alleen feitelijk te waarborgen, vereisen immers dat de lidstaten de voorschriften van de betrokken richtlijn overnemen in een duidelijk, nauwkeurig en transparant rechtskader dat voorziet in bindende wettelijke bepalingen op het gebied waarop zij betrekking heeft. Een dergelijke verplichting rust op de lidstaten om vooruit te lopen op elke wijziging van de op een gegeven moment in hun land bestaande situatie en om te waarborgen dat alle rechtssubjecten in de Gemeenschap, daaronder begrepen die in een lidstaat waarin de door de richtlijn geïmplementeerde activiteit niet bestaat, in alle omstandigheden duidelijk en nauwkeurig hun rechten en verplichtingen kennen. Volgens de rechtspraak hoeft slechts de omzetting in intern recht van een richtlijn om geografische redenen geen feitelijk doel dient, deze omzetting niet plaats te vinden. De lidstaten moeten in dergelijke gevallen de Commissie daarvan in kennis stellen.
- (18) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken ⁽²⁾ hebben de lidstaten zich ertoe verbonden in verantwoorde gevallen de kennisgeving van omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettinginstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van dergelijke stukken gerechtvaardigd,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Deze richtlijn dient ter uitvoering van de Europese Overeenkomst betreffende de regeling van bepaalde aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart, gesloten op 15 februari 2012 door de Europese Binnenvaartunie (EBU), de Europese Schippersorganisatie (ESO) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF), als vastgesteld in de bijlage.

Artikel 2

1. De lidstaten kunnen gunstiger voorschriften dan de in deze richtlijn opgenomen voorschriften handhaven of invoeren.

⁽¹⁾ Zie, onder andere, het arrest van het Hof van Justitie van 14 januari 2010 in zaak C-343/08, Commissie tegen de Tsjechische Republiek (Jurispr. 2010, blz. I-275).

⁽²⁾ PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

2. De uitvoering van deze richtlijn vormt in geen enkel geval een rechtvaardiging voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de werknemers op de onder deze richtlijn vallende gebieden. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de lidstaten en de sociale partners om in het licht van de ontwikkelingen andersluidende wettelijke, bestuursrechtelijke en contractuele bepalingen aan te nemen dan die welke op het tijdstip van de goedkeuring van deze richtlijn van kracht zijn, mits wordt voldaan aan de minimumeisen van deze richtlijn.
3. De toepassing en interpretatie van deze richtlijn laat andere Unie-of nationale bepalingen, gebruiken of praktijken die de betrokken werknemers gunstiger voorwaarden bieden, onverlet.

Artikel 3

De lidstaten bepalen welke sancties van toepassing zijn wanneer op basis van deze richtlijn ingevoerde nationale bepalingen worden overtreden. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

Artikel 4

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 2016 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 5

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 6

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 19 december 2014.

Voor de Raad
De voorzitter
S. GOZI

BIJLAGE

Europese Overeenkomst betreffende de regeling van een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 2003/88/EG betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd omvat algemene minimumvoorschriften die, met uitzondering van de in artikel 20, lid 1, genoemde gebieden (dagelijkse rusttijd, pauzes, wekelijkse rusttijd, duur van de nachtarbeid), ook voor de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart gelden. Aangezien de regelingen van deze norm niet voldoende rekening houden met de bijzondere arbeids- en levenssituatie in de binnenvaart, zijn meer specifieke voorschriften overeenkomstig artikel 14 van Richtlijn 2003/88/EG noodzakelijk.
- (2) Deze meer specifieke voorschriften moeten zorgen voor een hoog niveau van bescherming van de arbeid en de gezondheid van de werknemers in de binnenvaart.
- (3) De binnenvaart is een internationaal georiënteerde tak van vervoer die voornamelijk wordt gekenmerkt door grensoverschrijdende activiteiten op het Europese binnenvaartnetwerk. Daarom moet in de Europese binnenvaart naar gelijke randvoorwaarden voor de arbeidsmarkt in deze sector worden gestreefd en moet oneerlijke concurrentie als gevolg van verschillen in de wettelijke organisatie van de arbeidstijd worden voorkomen.
- (4) Gezien de betekenis van de vervoerssector voor het economische concurrentievermogen heeft de Europese Unie zich tot doel gesteld, een groter gewicht toe te kennen aan de vervoerstakken die zich onderscheiden door een laag energieverbruik, een grote milieuvriendelijkheid en veiligheid ⁽¹⁾. De binnenvaart kan, als milieuvriendelijke vervoerstak met nog vrije capaciteit, op duurzame wijze bijdragen aan de ontlasting van het Europese goederenverkeer over de weg en per spoor.
- (5) Binnen de sector varieert de organisatie van het werk. Het aantal werknemers en de arbeidstijd aan boord varieert afhankelijk van de arbeidsorganisatie, onderneming, het vaargebied, de lengte van het traject en de grootte van het vaartuig. Enerzijds worden schepen voor de continuvaart ingezet, d.w.z. 24 uur, in ploegendienst. Anderzijds zetten vooral de zelfstandige ondernemers hun schepen doorgaans 14 uur per dag gedurende vijf of zes dagen per week in. In de binnenvaart is de arbeidstijd van de werknemer aan boord niet gelijk te stellen met de vaartijd van een vaartuig.
- (6) Een bijzonderheid van de binnenvaart is, dat de werknemers aan boord niet alleen hun arbeidsplaats, maar ook hun onderkomen of woning kunnen hebben. Het is daarom gebruikelijk dat zij ook hun rusttijden aan boord doorbrengen. Veel werknemers in de binnenvaart, en vooral degenen die zich ver van hun woonplaats bevinden, werken meerdere dagen achtereen aan boord om reistijd uit te sparen en vervolgens meer dagen thuis op of een andere zelfgekozen verblijfplaats te kunnen doorbrengen. Zo heeft de werknemer bij een ritme van 1:1 even veel rustdagen als arbeidsdagen. Daardoor kan het aantal achtereenvolgende arbeidsdagen aan boord en het aantal rustdagen ook hoger zijn dan bij een dienstverband aan land.
- (7) De gemiddelde arbeidstijd in de binnenvaart omvat in beginsel een aanzienlijk aandeel aanwezigheidsdienst (bijvoorbeeld op grond van niet-planbare wachttijden bij sluisen of bij het laden en lossen), die zich ook 's nachts kan voordoen. Daarom kunnen de limieten voor de arbeidstijd per dag en per week hoger worden vastgesteld dan in Richtlijn 2003/88/EG.
- (8) Tegelijkertijd moet worden erkend dat de arbeidsbelasting in de binnenvaart wordt beïnvloed door een aantal factoren zoals lawaai, trillingen en de organisatie van de arbeidstijd. Onafhankelijk van de bepalingen van Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk ⁽²⁾, worden ter bescherming van de werknemers jaarlijks medische controles voorgeschreven in verband met de bijzondere arbeidsvoorwaarden in de binnenvaart.
- (9) De extra belasting tijdens de nachtdienst aan boord moet worden gecompenseerd door een beperking van de maximaal toegestane nachtarbeid en door de organisatie van de arbeid.

⁽¹⁾ Zie Mededeling van de Commissie betreffende het bevorderen van de binnenvaart „Naiades”, COM(2006) 6 definitief van 17.1.2006.

⁽²⁾ PB L 183 van 29.6.1989, blz. 1.

- (10) In de binnenvaart zijn naast werknemers ook zelfstandigen werkzaam ⁽¹⁾. De vaststelling van de zelfstandigenstatus gebeurt op basis van het toepasselijke nationale recht.
- (11) De arbeids- en levenssituatie in de passagiersscheepvaart verschilt van die in de andere binnenvaart en rechtvaardigt daarom bijzondere bepalingen. De andere sociale context, verschillende bedrijfsactiviteiten en het seizoensgebonden karakter van dit deel van de Europese binnenvaart brengen een afwijkende arbeidsorganisatie met zich mee.

Uit hoofde van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 154 en artikel 155, lid 2, verzoeken de ondertekenaars gezamenlijk aan tenuitvoerlegging van deze op Unieniveau gesloten overeenkomst door middel van een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie. De ondertekenende partijen zijn het volgende overeengekomen:

Clause 1

Toepassingsgebied

1. Deze overeenkomst geldt voor mobiele werknemers die als lid van het varend personeel (bemanning) of in een andere functie (boordpersoneel) werkzaam zijn aan boord van een vaartuig dat op het grondgebied van een lidstaat in de commerciële binnenvaart wordt ingezet.
2. Binnenvaartondernemers worden in deze overeenkomst niet als werknemers beschouwd, ook niet wanneer zij in hun eigen onderneming de status van werknemer hebben.
3. Deze overeenkomst doet geen afbreuk aan de nationale of internationale voorschriften voor de veiligheid van de scheepvaart die op mobiele werknemers en de in punt 1.2 genoemde personen van toepassing zijn.
4. Indien bij mobiele werknemers verschillen qua rusttijden tussen deze overeenkomst en de nationale en internationale voorschriften voor de veiligheid van de scheepvaart bestaan, wordt voorrang verleend aan de bepalingen die een hogere bescherming van de gezondheid en de veiligheid van de werknemers garanderen.
5. Mobiele werknemers die werkzaam zijn aan boord van een vaartuig dat op het grondgebied van een lidstaat buiten de commerciële binnenvaart wordt ingezet, en wier arbeidsvoorwaarden door werkgevers- en werknemersorganisaties in de vorm van collectieve arbeidsovereenkomsten geregeld worden, kunnen in overleg met en met toestemming van deze organisaties van werkgevers en werknemers in de werkings sfeer van de overeenkomst worden opgenomen voor zover de bepalingen van deze overeenkomst gunstiger zijn voor de werknemers.

Clause 2

Definities

In deze overeenkomst wordt verstaan onder:

- a) „vaartuig”: een schip of een drijvend werktuig;
- b) „passagiersschip”: een schip voor dagtochten of een hotelschip dat is gebouwd en ingericht voor het vervoer van meer dan twaalf passagiers;
- c) „arbeidstijd”: de tijd gedurende welke de werknemer, volgens de instructies van de werkgever of zijn vertegenwoordiger, arbeid op, aan en voor het vaartuig verricht, is ingedeeld om te werken of zich gereed moet houden om te werken (aanwezigheidsdienst);
- d) „rusttijd”: de tijd buiten de werktijd; dit begrip omvat rusttijden op het varende vaartuig, op het stilliggende vaartuig of aan land. Korte rustpauzes (tot 15 minuten) zijn niet inbegrepen;
- e) „rustdag”: een ononderbroken rusttijd van 24 uur, die de werknemer op een zelfgekozen plaats doorbrengt;
- f) „binnenvaartondernemer”: eenieder die vaartuigen vrijwillig en voor eigen rekening met winstoogmerk inzet voor de binnenvaart;
- g) „dienstrooster”: overzicht van de vooraf door de werkgever aan de werknemer bekendgemaakte planning van arbeidsdagen en rustdagen;

⁽¹⁾ Zie de mededeling van de Commissie COM(2010) 373 def. van 13.7.2010: Het vrije verkeer van werknemers opnieuw garanderen: rechten en belangrijkste ontwikkelingen, hoofdstuk 1.1.

- h) „nachttijd”: de tijd tussen 23.00 uur en 06.00 uur;
- i) „nachtarbeider”:
 - aa) hetzij: iedere werknemer die normaal gedurende ten minste drie uren van zijn dagelijkse arbeidstijd werkzaam is binnen de nachttijd;
 - bb) hetzij: iedere werknemer die gedurende een bepaald gedeelte van zijn jaarlijkse arbeidstijd binnen de nachttijd werkzaam kan zijn, als vastgesteld naar keuze van de betrokken lidstaat, bij:
 - aaa) de nationale wetgeving na raadpleging van de sociale partners,
of
 - bbb) collectieve overeenkomsten of bedrijfsakkoorden tussen de sociale partners op nationaal of regionaal niveau;
- j) „werknemer in ploegendienst”: een werknemer die volgens een ploegendienstrooster werkt;
- k) „boordpersoneel”: wordt gedefinieerd overeenkomstig Aanhangsel II, artikel 1.01, punt 103 van Richtlijn 2006/87/EG ⁽¹⁾;
- l) „mobiele werknemer”: iedere werknemer die als lid van het varend personeel in dienst is van een onderneming die personen of goederen in de binnenvaart vervoert; verwijzingen naar „werknemers” in deze overeenkomst zullen dienovereenkomstig worden geïnterpreteerd;
- m) „seizoen”: een periode van hoogstens negen aaneengesloten maanden binnen twaalf maanden, waarin werkzaamheden op grond van externe omstandigheden, zoals het weer of de toeristische vraag, aan bepaalde perioden van het jaar gebonden zijn.

Clausule 3

Arbeidstijd en referentieperiode

1. Onverminderd het bepaalde in clausule 4 is de standaardarbeidstijd voor binnenschippers in principe een acht-urendag.
2. De arbeidstijd mag overeenkomstig clausule 4 worden verlengd, mits binnen twaalf maanden (referentieperiode) het gemiddelde van 48 uur per week niet wordt overschreden.
3. De maximumarbeidstijd in de referentieperiode bedraagt 2 304 uur (berekenningsgrondslag: 52 weken met aftrek van de minimale verlofperiode van vier weken, maal 48 uur). De perioden van de betaalde jaarlijkse vakantie en de perioden van ziekteverlof worden niet meegerekend of zijn neutraal voor de berekening van het gemiddelde. Rechten op rusttijd op basis van wettelijke feestdagen worden extra afgetrokken.
4. Voor arbeidsverhoudingen die korter duren dan de referentieperiode wordt bij de berekening van de maximaal toegestane arbeidstijd een pro-rata-temporis-methode toegepast.

Clausule 4

Dagelijkse en wekelijkse arbeidstijd

1. De arbeidstijd mag niet langer zijn dan:
 - a) 14 uur in elke periode van 24 uur, en
 - b) 84 uur in elke periode van zeven dagen.
2. Wanneer er volgens het dienstrooster meer werkdagen dan rustdagen zijn, mag binnen vier maanden een gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 72 uren niet worden overschreden.

⁽¹⁾ Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 82/714/EEG van de Raad (PB L 389 van 30.12.2006, blz. 1).

*Clausule 5**Arbeids- en rustdagen*

1. Er mag hoogstens 31 achtereenvolgende arbeidsdagen worden gewerkt.
2. Wanneer er volgens het dienstrooster niet meer arbeidsdagen dan rustdagen zijn, moet onmiddellijk na de gewerkte achtereenvolgende arbeidsdagen hetzelfde aantal achtereenvolgende rustdagen worden toegekend. Van het aantal onmiddellijk toe te kennen achtereenvolgende rustdagen mag worden afgeweken, mits:
 - a) het maximaantal van 31 achtereenvolgende arbeidsdagen niet wordt overschreden, en
 - b) het in lid 3, onder a), b) of c), genoemde minimaantal achtereenvolgende rustdagen die onmiddellijk na de verrichte achtereenvolgende arbeidsdagen moet worden toegekend, en
 - c) de verlengde of geruilde periode van arbeidsdagen binnen de referentieperiode wordt gecompenseerd.
3. Wanneer er volgens het dienstrooster meer arbeidsdagen dan rustdagen zijn, wordt het minimaantal achtereenvolgende rustdagen dat onmiddellijk na de verrichte achtereenvolgende arbeidsdagen wordt toegekend, als volgt berekend:
 - a) 1e tot en met 10e achtereenvolgende arbeidsdag: 0,2 rustdag per achtereenvolgende arbeidsdag (bijvoorbeeld: 10 achtereenvolgende arbeidsdagen = 2 rustdagen);
 - b) 11e tot en met 20e achtereenvolgende arbeidsdag: 0,3 rustdag per achtereenvolgende arbeidsdag (bijvoorbeeld: 20 achtereenvolgende arbeidsdagen = 5 rustdagen);
 - c) 21e tot en met 31e achtereenvolgende arbeidsdag: 0,4 rustdag per achtereenvolgende arbeidsdag (bijvoorbeeld: 31 achtereenvolgende arbeidsdagen = 9,4 rustdagen).

Gedeeltelijke rustdagen worden in deze berekening van het minimaantal achtereenvolgende rustdagen opgeteld en uitsluitend in hele dagen vereffend.

*Clausule 6**Seizoensarbeid in de passagiersscheepvaart*

In afwijking van het bepaalde in de clausules 4 en 5 van deze overeenkomst kunnen de volgende bepalingen worden toegepast op alle werknemers die in het seizoen aan boord van een passagiersschip werken:

1. De arbeidstijd mag niet langer zijn dan:
 - a) 12 uur in elke periode van 24 uur, en
 - b) 72 uur in elke periode van zeven dagen.
2. Per arbeidsdag krijgt de werknemer een tegoed van 0,2 rustdag. In elke periode van 31 dagen moeten minstens twee rustdagen daadwerkelijk worden toegekend. De overige rustdagen worden in overleg vereffend.
3. Met inachtneming van het vorige lid en van clausule 3, lid 4, vindt de vereffening van de rustdagen en het voldoen aan de gemiddelde arbeidstijd van 48 uren overeenkomstig clausule 3 op grond van collectieve arbeidsovereenkomsten of bedrijfsakkoorden tussen de sociale partners of, bij ontbreken van dergelijke overeenkomsten, overeenkomstig binnenlandse wettelijke voorschriften plaats.

*Clausule 7**Rusttijden*

De werknemers moeten beschikken over regelmatige, in tijdseenheden uitgedrukte rustperioden die voldoende lang en ononderbroken zijn om ervoor te zorgen dat de werknemers als gevolg van oververmoeidheid of wegens een onregelmatig arbeidsritme geen letsel toebrengen aan zichzelf, hun collega's of anderen en hun gezondheid op korte of lange termijn niet schaden.

De rusttijd mag niet korter zijn dan:

- a) 10 uur in elke periode van 24 uur en, waarvan minstens 6 uren ononderbroken, en
- b) 84 uur in elke periode van zeven dagen.

Clausule 8

Pauze

Aan elke werknemer moet bij een dagelijkse arbeidstijd van meer dan zes uren een rustpauze worden toegekend; de details, met name de duur en de voorwaarde voor de toekenning van deze rustpauze, worden in collectieve overeenkomsten of overeenkomsten tussen de sociale partners of, bij gebrek aan dergelijke overeenkomsten, in de binnenlandse wettelijke voorschriften vastgelegd.

Clausule 9

Maximale arbeidstijd binnen de nachttijd

Bij een nachttijd van zeven uren bedraagt de wekelijkse (tijdvak van zeven dagen) maximale arbeidstijd binnen de nachttijd 42 uren.

Clausule 10

Jaarlijkse vakantie

Iedere werknemer heeft recht op een jaarlijkse vakantie met behoud van loon van ten minste vier weken of een gedeelte daarvan voor tewerkstellingsperioden van minder dan een jaar, overeenkomstig de in de nationale wetten en/of gebruiken geldende voorwaarden voor het recht op en de toekenning van een dergelijke vakantie.

De minimale jaarlijkse vakantie met behoud van loon kan niet door een financiële vergoeding worden vervangen, behalve in geval van beëindiging van het dienstverband.

Clausule 11

Bescherming van minderjarigen

1. Op werknemers van minder dan 18 jaar is Richtlijn 94/33/EG betreffende de bescherming van jongeren op het werk van toepassing ⁽¹⁾.
2. Bij wijze van uitzondering kunnen lidstaten bij wet de arbeid van jongeren na voltooiing van het 16e levensjaar, die op grond van nationaal recht niet meer aan voltijdse leerplicht zijn onderworpen, binnen de tijd waarin op grond van Richtlijn 94/33/EG nachtarbeid verboden is, toelaten, wanneer dit nodig is om een opleidingsdoel in het kader van een erkende leergang te bereiken en onder voorwaarde dat passende rusttijden worden geboden en de doelstellingen van artikel 1 van Richtlijn 94/33/EG niet in gevaar worden gebracht.

Clausule 12

Controle

1. De dagelijkse arbeidstijd van alle werknemers of hun dagelijkse rusttijd wordt bijgehouden om de naleving van de bepalingen van de clausules 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 en 13 te kunnen controleren.
2. De notities moeten minstens tot het einde van de referentieperiode aan boord worden bewaard.
3. De notities worden met passende tussenpozen (uiterlijk tot het einde van de volgende maand) samen door de werkgever of zijn vertegenwoordiger en de werknemer onderzocht en bekrachtigd.

⁽¹⁾ PBL 216 van 20.8.1994, blz. 12.

4. De notities moeten tenminste de volgende informatie omvatten:
 - a) naam van het vaartuig;
 - b) naam van de medewerker;
 - c) naam van de verantwoordelijke kapitein;
 - d) datum;
 - e) arbeids- of rustdag;
 - f) begin en einde van de dagelijkse arbeids- of rusttijden.
5. De werknemer ontvangt een kopie van de op hem betrekking hebbende notities. De werknemer houdt deze kopieën een jaar bij zich aan boord.

Clausule 13

Noodsituaties

1. De kapitein van een schip of zijn plaatsvervanger heeft het recht van een werknemer te verlangen de tijd te werken die noodzakelijk is voor de onmiddellijke veiligheid van het vaartuig, de personen aan boord of de lading, of om bijstand te verlenen aan andere schepen of personen die in nood verkeren.
2. In overeenstemming met punt 1 kan de kapitein of zijn plaatsvervanger van een werknemer verlangen dat hij gedurende de tijd werkt die noodzakelijk is totdat de normale situatie is hersteld.
3. Zodra dit na het herstel van de normale situatie mogelijk is, zorgt de kapitein of zijn plaatsvervanger ervoor dat alle werknemers die tijdens een geprogrammeerde rusttijd gewerkt hebben, lang genoeg kunnen rusten.

Clausule 14

Medische keuring

1. Alle werknemers hebben recht op een jaarlijkse kosteloze medische keuring. Bij de medische keuring dient vooral te worden gelet op de symptomen of beperkingen die kunnen samenhangen met het werk aan boord met minimale dagelijkse rusttijden en/of minimale rustdagen in de zin van de clausules 5 en 6.
2. Nachtarbeiders met gezondheidsproblemen waarvan vaststaat dat deze verband houden met de nachtarbeid, dienen waar mogelijk passend dagwerk te krijgen.
3. Bij de kosteloze medische keuring moet het medisch geheim worden gerespecteerd.
4. De kosteloze medische keuring kan deel uitmaken van de nationale gezondheidszorg.

Clausule 15

Bescherming op het gebied van veiligheid en gezondheid

1. Nachtarbeiders en werknemers in ploegendienst moeten ten aanzien van hun veiligheid en gezondheid een mate van bescherming genieten die op de aard van hun werk is afgestemd.
2. De passende beschermings- en preventiediensten of -voorzieningen voor de veiligheid en de gezondheid van nachtarbeiders en werknemers in ploegendienst moeten gelijkwaardig zijn aan die welke voor andere werknemers gelden, en steeds ter beschikking staan.

*Clausule 16**Werkritme*

Werkgevers die voornemens zijn de werkzaamheden volgens een bepaald rooster in te delen, moeten, vooral wat de pauzes tijdens de arbeidstijd betreft, rekening houden met het algemene beginsel van de aanpassing van de arbeid aan de mens, met name teneinde monotone en tempogebonden arbeid, afhankelijk van het soort werk en de veiligheids- en gezondheidseisen, te verlichten.

*Clausule 17**Slotbepalingen*1. *Gunstiger bepalingen*

Het recht van de lidstaten,

- a) wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen te handhaven of in te voeren, of
- b) de toepassing van collectieve overeenkomsten of bedrijfsakkoorden tussen de sociale partners te bevorderen of toe te staan,

die voor de veiligheid en de gezondheidsbescherming van de werknemers gunstiger zijn dan de bepalingen in deze overeenkomst, blijft onverlet.

2. *Non-regressieclausule*

De uitvoering van deze overeenkomst mag in geen geval als rechtvaardiging voor een verlaging van het algemene beschermingsniveau van de onder deze overeenkomst vallende werknemers worden gebruikt.

3. *Follow-up van de overeenkomst*

De sociale partners observeren de omzetting en toepassing van deze overeenkomst in het kader van het Comité voor de sectoriële dialoog voor de binnenvaartsector, vooral ook met het oog op de arbeidsgeneeskundige aspecten.

4. *Evaluatie*

De sociale partners evalueren de bovenstaande bepalingen twee jaar na afloop van de uitvoeringstermijn die in het besluit van de Raad tot uitvoering van deze overeenkomst wordt vastgelegd.

Gedaan te Brussel, 15 februari 2012.

Europese Binnenvaart Unie (EBU)

Europese Schippersorganisatie (ESO)

Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF)
