



Brussel, 7.7.2014  
COM(2014) 452 final

2014/0212 (NLE)

Voorstel voor een

## **RICHTLIJN VAN DE RAAD**

**betreffende de tenuitvoerlegging 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 Binnenvaart Unie (EBU), de Europese Schippersorganisatie (ESO) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF)**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2014) 226 final}

{SWD(2014) 227 final}

## TOELICHTING

### **1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL**

#### **1.1. Doel**

De sectoriële sociale partners op EU-niveau op het gebied van de binnenvaart (de Europese Binnenvaart Unie, de Europese Schippersorganisatie en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers) hebben overeenkomstig artikel 155, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) op eigen initiatief onderhandelingen gevoerd over een overeenkomst inzake een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart. Zij waren van mening dat Richtlijn 2003/88/EG<sup>1</sup> (de arbeidstijdenrichtlijn) niet voldeed aan de behoeften van de sector.

De onderhandelingen vonden plaats tussen januari 2008 en november 2011. De Europese Overeenkomst inzake een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart (hierna "de overeenkomst" genoemd) werd op 15 februari 2012 gesloten. De ondertekenende partijen legden de overeenkomst voor aan de Europese Commissie en verzochten om uitvoering hiervan middels een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie overeenkomstig artikel 155, lid 2, VWEU.

#### **1.2. Bestaande bepalingen met betrekking tot het voorstel**

De arbeidstijd van mobiele werknemers in de binnenvaart in de Europese Unie wordt geregeld door Richtlijn 2003/88/EG, waarin gemeenschappelijke minimumnormen voor de organisatie van de arbeidstijd met betrekking tot de dagelijkse en wekelijkse rustperiodes, maxima voor de wekelijkse arbeidstijd, de jaarlijkse vakantie en nachtarbeid zijn vastgelegd, ten behoeve van de gezondheid en veiligheid van werknemers op het werk.

De activiteiten van mobiele werknemers in verschillende vervoerssectoren, met inbegrip van de binnenvaart, waren oorspronkelijk uitgesloten van het toepassingsgebied van de arbeidstijdenrichtlijn van 1993<sup>2</sup>. Deze werden door een wijzigingsrichtlijn van 2000 met ingang van 1 augustus 2003 onder dit toepassingsgebied gebracht<sup>3</sup>. In dat stadium was het, als gevolg van de verschillende arbeidsvoorwaarden en de bijzondere kenmerken van hun activiteiten, echter niet mogelijk overeenstemming te bereiken over het opnemen van al deze werknemers in het toepassingsgebied van de algemene regels van de richtlijn inzake de minimale dagelijkse en wekelijkse rustperiodes of de begrenzing van de nachtarbeid. Derhalve werd bepaald<sup>4</sup> dat de lidstaten de nodige maatregelen moesten nemen om ervoor te zorgen dat dergelijke werknemers recht hebben op "een passende rusttijd"<sup>5</sup>, zonder deze te kwantificeren.

---

<sup>1</sup> 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. 9-19.

<sup>2</sup> Artikel 1, lid 3, van Richtlijn 93/104/EG betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd, PB L 307 van 13.12.1993, blz. 18 ("de richtlijn van 1993").

<sup>3</sup> Artikel 1, lid 1, van Richtlijn 2000/34/EG van het Europees Parlement en de Raad 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, PB L 195 van 1.8.2000, blz. 41 ("de richtlijn van 2000").

<sup>4</sup> Zie de overwegingen 3 tot en met 11 van de richtlijn van 2000, en artikel 17 bis, zoals ingevoegd door de richtlijn van 2000 (dat overeenstemt met artikel 20 van de arbeidstijdenrichtlijn).

<sup>5</sup> Zoals omschreven in artikel 2, lid 9, van de arbeidstijdenrichtlijn.

In artikel 14 van de arbeidstijdenrichtlijn<sup>6</sup> wordt echter het vaststellen van meer specifieke voorschriften inzake de organisatie van de arbeidstijd voor bepaalde beroepen of beroepswerkzaamheden middels andere communautaire besluiten (EU-instrumenten) toegestaan. Dit voorstel voorziet in dergelijke voorschriften voor mobiele werknemers in de binnenvaart. In de overeenkomst die is gesloten door de sociale partners op het gebied van de binnenvaart wordt rekening gehouden met de arbeidstijdenrichtlijn en worden verschillende specifieke voorschriften voorgesteld die zijn afgestemd op de specifieke kenmerken van de sector, met name met betrekking tot de referentieperiode. Bovendien voorziet de overeenkomst in een minimumaantal dagelijkse en wekelijkse rusturen en een maximumaantal uren nachtarbeid, teneinde rekening te houden met de specifieke arbeidsvoorwaarden en de specifieke kenmerken van de sector. De overeenkomst is van toepassing op navigatiepersoneel (bemanningsleden) en boordpersoneel, heeft betrekking op commercieel vracht- en personenvervoer en bevat specifieke bepalingen voor seizoenarbeid op passagiersschepen. Zij geldt niet voor personen die voor eigen rekening vaartuigen exploiteren (eigenaar-exploitanten).

### 1.3. Algemene context

In de 28 EU-lidstaten zijn ongeveer 42 200 mensen rechtstreeks werkzaam in de binnenvaart, waaronder 31 000 (73 %) mobiele werknemers<sup>7</sup>. Ongeveer 9 650 bedrijven opereren in de binnenvaartsector. Het westelijke deel van Europa wordt gedomineerd door kleine ondernemingen die één vaartuig bezitten/exploiteren. Op de Donau daarentegen zijn eigenaars van één schip met duwbak een uitzondering. In totaal zijn er meer dan 16 000 vaartuigen in Europa (drogeladingvaart, tankvaart, sleepboten en duwboten). Meer dan 75 % van de binnenvaart in de EU behelst grensoverschrijdend vervoer<sup>8</sup>.

Op jaarbasis is het binnenvaartnetwerk van de EU goed voor 140 miljard tonkilometer aan goederenvervoer. Het netwerk bestaat uit ongeveer 37 000 km binnenwateren: rivieren, meren en kanalen in twintig lidstaten. De binnenvaart is een stille, energie-efficiënte wijze om goederen te vervoeren. Zij speelt een sleutelrol in de logistieke organisatie van het vervoer van goederen van de Europese zeehavens naar hun eindbestemming. Het energieverbruik per tonkilometer vervoerde goederen bedraagt ongeveer 17 % van het verbruik van het wegvervoer en 50 % van het verbruik van het vervoer per spoor<sup>9</sup>.

Het ontbreken van Europese regels inzake numerieke beperkingen op het aantal dagelijks, wekelijks en 's nachts gewerkte uren door mobiele werknemers in de binnenvaart heeft geleid tot een grote verscheidenheid aan nationale voorschriften, wat resulteerde in problemen voor vervoersondernemingen en waardoor werknemers niet in alle gevallen voldoende werden beschermd. De meeste mobiele werknemers in de binnenvaart hebben onregelmatige arbeidspatronen in vergelijking met de werknemers aan wal. Omdat zij aan boord van het schip leven en werken, brengen zij de rustperiodes meestal ook aan boord door. Zij zijn voor langere perioden van huis. Vaartuigen worden normaal gesproken veertien uur per dag, vijf of zes dagen per week geëxploiteerd, soms 24 uur achtereen. Perioden met een hoge werkdruk worden gevolgd door perioden van rust en perioden met een lage werkdruk. De gemiddelde arbeidstijd in de binnenvaartsector omvat meestal veel perioden van inactiviteit (bijvoorbeeld ongeplande wachttijd bij sluizen of tijdens het laden en lossen van het vaartuig), die ook 's

<sup>6</sup> Artikel 14 van Richtlijn 2003/88/EG komt overeen met artikel 14 van de richtlijn van 1993; zie voor de interpretatie het arrest van 4 oktober 2001 in zaak C-133/00, *Bowden tegen Tuffnells Parcels Express*.

<sup>7</sup> "Study on the expected impacts of the implementations of the European Agreement on working time in inland waterway transport — a comparison with the status quo", Ecorys, 2013.

<sup>8</sup> Mededeling van de Commissie "Naar een hoogwaardige binnenvaart – NAIADES II", COM(2013) 623 definitief.

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index_en.htm).

nachts kunnen voorkomen. Soms kunnen reizen langer duren dan gepland als gevolg van externe omstandigheden, zoals het tij op rivieren en de weersomstandigheden.

Dit geldt ook voor hotelpersoneel dat werkzaam is in de riviercruisesector van de binnenvaart. Een typisch riviercruiseschip met 150 passagiers heeft een bemanning van zes tot acht personen en nog eens dertig werknemers op de hotelafdeling<sup>10</sup>. Aangezien het seizoen in de passagiersvaart ongeveer acht maanden duurt, is het hotelpersoneel lang van huis weg.

In de "Marktobservatie 12 – Conjunctuuranalyse herfst 2010"<sup>11</sup>, die in opdracht van de Europese Commissie werd uitgevoerd, wordt de situatie van het hotelpersoneel als volgt beschreven:

*"Voor het hotelpersoneel zijn er geen collectieve kaderakkoorden, zodat de lonen op individuele basis worden overeengekomen. Aangezien het seizoen in de passagiersvaart ongeveer acht maanden duurt, is het personeel zeer lang van huis weg, zodat vakantiedagen worden opgespaard en voor een groot deel in het naseizoen in de winter thuis worden doorgebracht. De werknemers in dit segment maken vaak lange dagen. Ze worden veelal ondergebracht in vrij kleine hutten, die zij vaak met soms wel drie andere kamergenoten moeten delen, hetgeen al met al niet bepaald riant is."*

#### **1.4. Samenhang met andere beleidsgebieden en met de doelstellingen van de Unie**

De Europese Unie heeft zich ertoe verbonden te blijven streven naar een omschakeling op minder energie-intensieve, schonere en veiligere vervoersmodaliteiten. Samen met het spoorvervoer en het zeevervoer over korte afstanden kan de binnenvaart een aanzienlijke bijdrage leveren aan de duurzaamheid van het vervoerssysteem. In het tussentijdse voortgangsverslag over de uitvoering van het Geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart (NAIADES)<sup>12</sup>, wees de Commissie opnieuw op het belang van de sociale dialoog in de sector en erkende zij de onderhandelingen van de sociale partners over de arbeidstijd als één van de voornaamste onderdelen van het hoofdstuk "banen en vaardigheden" van NAIADES<sup>13</sup>.

In september 2013 heeft de Europese Commissie het NAIADES II-pakket, dat betrekking heeft op de periode 2014-2020, aangenomen<sup>14</sup>. Het pakket omvat een mededeling waarin een actieprogramma voor de volgende gebieden is opgenomen: hoogwaardige infrastructuur; kwaliteit dankzij innovatie; goede marktwerking; milieukwaliteit dankzij geringe emissies; integratie van de binnenvaart in de multimodale logistieke keten; en geschoolde arbeidskrachten en hoogwaardige banen.

Verder zijn het verbeteren van de kwaliteit van banen en arbeidsvoorwaarden, en met name het herzien van de bestaande wetgeving en het voorzien in een slimmer EU-rechtskader voor werkgelegenheid en gezondheid en veiligheid op het werk belangrijke acties in het kader van *"Een agenda voor nieuwe vaardigheden en banen: een Europese bijdrage aan volledige werkgelegenheid"*<sup>15</sup>.

---

<sup>10</sup> Marktobservatie 12 – Conjunctuuranalyse herfst 2010, CCR. [http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II\\_nl.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om10II_nl.pdf).

<sup>11</sup> Ibid.

<sup>12</sup> Mededeling van de Commissie betreffende het bevorderen van de binnenvaart "NAIADES" – Geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart, COM(2006) 6 definitief.

<sup>13</sup> SEC(2011) 453 definitief.

<sup>14</sup> Mededeling van de Commissie "Naar een hoogwaardige binnenvaart – NAIADES II", COM(2013) 623 definitief.

<sup>15</sup> Mededeling van de Commissie *"Een agenda voor nieuwe vaardigheden en banen: een Europese bijdrage aan volledige werkgelegenheid"*, COM(2010) 682 definitief.

Het zorgen voor eerlijke concurrentie en een gelijk speelveld in de binnenvaartsector is in overeenstemming met het doel van het Witboek inzake vervoer van 2011<sup>16</sup> om een echte interne Europese vervoersruimte te creëren door alle barrières tussen nationale systemen op te heffen. Een hogere mate van convergentie en de handhaving van de sociale en andere normen is een integraal onderdeel van deze strategie.

In het werkdocument van de diensten van Commissie bij het witboek wordt daarnaast het volgende bepaald:

*De sociale partners werken aan aanbevelingen voor betere arbeids- en levensomstandigheden aan boord van vaartuigen, aan regelingen voor specifieke arbeidstijden, communautaire functieprofielen en bemanningsvoorschriften en de vaststelling van minimumnormen voor scholing en opleiding alsook aan aanbevelingen ter bestrijding van sociale dumping en oneerlijke concurrentie in de binnenvaartsector.*

## **2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN HET ANALYTISCH DOCUMENT**

### **2.1. Raadpleging van belanghebbenden**

Artikel 155, lid 1, VWEU biedt de mogelijkheid voor de sociale partners op EU-niveau om contractuele betrekkingen, met inbegrip van overeenkomsten, aan te gaan wanneer zij dit wensen. Het VWEU vereist niet dat zij andere partijen vooraf raadplegen.

Omdat de Europese Overeenkomst inzake een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart op eigen initiatief van de sociale partners is gesloten, moet de Commissie beoordelen of EU-actie op dat vlak passend is.

De diensten van de Commissie hebben een analytisch document opgesteld dat bij dit voorstel is gevoegd, in overeenstemming met de richtsnoeren inzake effectbeoordeling<sup>17</sup>. Dit document voorziet in een evenredige analyse waarin de sociaaleconomische gevolgen van de uitvoering van de overeenkomst worden beoordeeld. In een extern onderzoek naar de kosten en baten van de uitvoering van de overeenkomst<sup>18</sup> hebben de adviseurs de relevante autoriteiten en de sociale partners in alle lidstaten in kaart gebracht en verzocht om informatie over de nationale wetgeving inzake de arbeidstijd in de binnenvaartsector en de mogelijke gevolgen van de uitvoering van de overeenkomst die zij verwachten.

### **2.2. Analytisch document**

De ondertekenaars van de overeenkomst hebben die voorgelegd aan de Europese Commissie en verzocht om tenuitvoerlegging ervan middels een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie overeenkomstig artikel 155, lid 2, VWEU.

Wanneer de sociale partners gezamenlijk verzoeken om de tenuitvoerlegging van hun overeenkomst door middel van een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie overeenkomstig artikel 155, lid 2, VWEU, kan de Commissie het verzoek om de uitvoering van een wetgevingshandeling goedkeuren of afwijzen, maar zij kan de tekst van de overeenkomst niet wijzigen. De Commissie kan de sociale partners op EU-niveau niet vragen hun overeenkomst autonoom uit te voeren, omdat dit, zoals bepaald in artikel 155, lid 2, VWEU, de bevoegdheid van de sociale partners is.

---

<sup>16</sup> Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem", COM(2011) 144 definitief.

<sup>17</sup> [Http://ec.europa.eu/governance/impact/commission\\_guidelines/docs/iag\\_2009\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/governance/impact/commission_guidelines/docs/iag_2009_en.pdf).

<sup>18</sup> "Study on the expected impacts of the implementations of the European Agreement on working time in inland waterway transport — a comparison with the status quo", Ecorys, 2013.

Derhalve kan de Commissie kiezen uit slechts twee mogelijkheden:

**1. Niet voorstellen de overeenkomst uit te voeren middels een besluit van de Raad overeenkomstig artikel 155, lid 2, VWEU (het referentiescenario):** de huidige EU-wetgeving, Richtlijn 2003/88/EG betreffende de arbeidstijd en Richtlijn 94/33/EG betreffende de bescherming van jongeren op het werk blijven van kracht voor mobiele werknemers in de binnenvaart, maar er zal geen sectorspecifieke wetgeving inzake arbeidstijd komen op Europees niveau.

Het referentiescenario wordt sterk gekenmerkt door de nationale wetgeving en de bestaande veiligheidsvoorschriften die zijn vastgesteld overeenkomstig internationale overeenkomsten, zoals het Reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn<sup>19</sup> en dergelijke<sup>20</sup>. Derhalve verschilt de nationale wetgeving en zal deze blijven verschillen in deze sector waarin voornamelijk grensoverschrijdende activiteiten plaatsvinden. Er is op EU-niveau niet voorzien in voorschriften *uitgedrukt in tijdseenheden* met betrekking tot de minimale dagelijkse rusttijd, wekelijkse rusttijd, pauzes en de maximumduur van nachtarbeid. Bovendien verschilt de werkingssfeer van de nationale wetgeving in de verschillende lidstaten. In sommige lidstaten geldt de wetgeving alleen voor navigatiepersoneel, en in sommige gevallen voor zelfstandigen, maar niet voor boordpersoneel. In andere lidstaten is de sectorale wetgeving inzake arbeidstijd van toepassing op zowel navigatie- als boordpersoneel.

**2. Voorstellen de overeenkomst uit te voeren middels een besluit van de Raad overeenkomstig artikel 155, lid 2, VWEU:** Richtlijn 2003/88/EG betreffende de arbeidstijd en Richtlijn 94/33/EG betreffende de bescherming van jongeren op het werk zullen worden aangevuld met een richtlijn waarin wordt voorzien in meer specifieke regels inzake bindende en gemeenschappelijke definities met betrekking tot de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart.

De overeenkomst heeft betrekking op de volgende gebieden: de beperking van de dagelijkse en de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd *uitgedrukt in tijdseenheden*, de referentieperiode, de jaarlijkse vakantie, de definitie van werkdagen en rustdagen, bijzondere bepalingen met betrekking tot seizoenarbeid op passagiersschepen, minimale dagelijkse en wekelijkse rustperioden, pauzes, de maximale arbeidstijd bij nachtarbeid, bijzondere bepalingen met betrekking tot de arbeidstijd voor werknemers onder de 18 jaar, nalevingscontroles ("controles"), noodsituaties, medische keuringen en het recht op overgang voor nachtarbeiders, de bescherming van de veiligheid en gezondheid en arbeidspatronen.

De overeenkomst voorziet in een bindende en gemeenschappelijke definitie in tijdseenheden van de vereiste minimale dagelijkse en wekelijkse rustperioden en van de maximale arbeidstijd per week en 's nachts.

De overeenkomst zal van toepassing zijn op mobiele werknemers die vallen onder het navigatiepersoneel en het boordpersoneel. In overeenstemming met de beperkingen van het VWEU zijn de sociale partners geen bepalingen overeengekomen inzake de arbeidstijd voor zelfstandigen.

De overeenkomst bevat een voorschrift inzake de toepassing van gunstigere bepalingen (paragraaf 17, punt 1). Dit betekent dat er wanneer de nationale wetgeving of collectieve arbeidsovereenkomsten momenteel bepalingen bevatten die een betere bescherming bieden, niets hoeft te veranderen als gevolg van de uitvoering van de overeenkomst.

---

<sup>19</sup> <http://www.ccr-zkr.org/13020500-nl.html#04>.

<sup>20</sup> De aanbevelingen van de Donaucommissie zijn identiek aan het reglement betreffende het scheepvaartpersoneel op de Rijn.

Dit voorstel is in overeenstemming met de conclusies van het analytische document wat betreft de rangschikking van de beleidsopties.

De gevolgen van dit initiatief voor kmo's, met name kleine en micro-ondernemingen, zijn beperkt. Kleine ondernemingen maken een groot deel uit van de sector. Het aantal kleine ondernemingen is naar verhouding groter in de Rijnregio dan in de Donauregio. Dit zijn voornamelijk eigenaar-exploitanten, die vaartuigen voor eigen rekening exploiteren. De overeenkomst is niet van toepassing op eigenaar-exploitanten.

Tijdens de onderhandelingen over de overeenkomst werden kmo's goed vertegenwoordigd door de ESO en behoorden hun vertegenwoordigers tot de voornaamste voorstanders van de overeenkomst, aangezien zij de overeenkomst zien als een kans om tot harmonisatie te komen met mogelijk eenvoudigere regels inzake de arbeidstijd in de sector.

De kmo's die onder de overeenkomst vallen omdat zij mobiele werknemers in dienst hebben, zullen voornamelijk behoren tot diegenen die de minste gevolgen van de overeenkomst zullen ondervinden. Zij bezitten schepen die worden geëxploiteerd op de Rijn en de Donau in de exploitatiewijzen A1 en A2<sup>21</sup>, waarvoor reeds bepaalde rusttijden vereist zijn (uit hoofde van de bepalingen inzake de veiligheid van de scheepvaart).

### **3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL**

#### **3.1 Rechtsgrond**

Artikel 155, lid 2, VWEU bepaalt: *"De tenuitvoerlegging van de op het niveau van de Unie gesloten overeenkomsten geschiedt hetzij volgens de procedures en gebruiken die eigen zijn aan de sociale partners en aan de lidstaten, hetzij, voor zaken die onder artikel 153 vallen, op gezamenlijk verzoek van de ondertekenende partijen, door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie. Het Europees Parlement wordt hiervan in kennis gesteld."*

De overeenkomst die is gesloten door de EBU, de ESO en de ETF heeft betrekking op een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart. Zij verwijst naar arbeidsvoorwaarden en bevat bepalingen inzake de gezondheid en veiligheid van werknemers, een onderwerp dat valt onder artikel 153, lid 1, onder a), van de VWEU. Dit is één van de gebieden waarop de Raad met gekwalificeerde meerderheid kan besluiten. Bijgevolg vormt artikel 155, lid 2, de passende rechtsgrond voor het voorstel van de Commissie.

In haar mededeling "De aanpassing en de bevordering van de sociale dialoog op communautair niveau"<sup>22</sup> benadrukt de Commissie dat zij "alvorens zij een wetgevingsvoorstel tot tenuitvoerlegging van een overeenkomst aan de Raad voorlegt (...) een beoordeling uitvoert; zij overweegt daarbij in hoeverre de partijen die de overeenkomst hebben gesloten, representatief zijn en hoe hun mandaat luidt, en zij gaat voor elke clause in de overeenkomst na, of deze in overeenstemming is met het Gemeenschapsrecht en de bepalingen inzake kleine en middelgrote ondernemingen".

Deze beoordeling volgt hieronder.

---

<sup>21</sup> Volgens het reglement voor de Rijn mag een schip dat in exploitatiewijze A1 wordt geëxploiteerd maximaal veertien aaneengesloten uren per dag worden geëxploiteerd; een schip dat in exploitatiewijze A2 wordt geëxploiteerd mag maximaal achttien aaneengesloten uren per dag worden geëxploiteerd.

<sup>22</sup> Mededeling van de Commissie "De aanpassing en de bevordering van de sociale dialoog op communautair niveau", COM(1998) 322 definitief.

## 3.2 Beoordeling van de overeenkomst

### 3.2.1 Representativiteit van de partijen die de overeenkomst sluiten en hun mandaat

De legitimiteit van de sociale partners die moeten worden geraadpleegd en het recht moeten krijgen om overeenkomsten te sluiten die waarschijnlijk door een besluit van de Raad ten uitvoer zullen worden gelegd, is gebaseerd op hun representativiteit.

De ondertekenende partijen bij de overeenkomst zijn de Europese Binnenvaart Unie (EBU), de Europese Schippersorganisatie (ESO) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF). Deze drie organisaties zijn de leden van het Comité voor de sectoriële dialoog voor de binnenvaart dat is opgericht overeenkomstig het besluit van de Commissie van 20 mei 1998<sup>23</sup> betreffende de oprichting van Comités voor de sectoriële dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau. De Commissie beoordeelt regelmatig de representativiteit van de sociale partners die deelnemen aan de Europese sociale dialoog aan de hand van externe studies. De meest recente studie met betrekking tot de representativiteit voor de binnenvaart, uitgevoerd door de Europese Stichting tot verbetering van de levens- en arbeidsomstandigheden (Eurofound), een tripartiete instantie, is gepubliceerd in 2010<sup>24</sup>.

De door de ondertekenende partijen verstrekte informatie bevestigt dat zij tot een specifieke sector behoren en dat zij op Europees niveau zijn georganiseerd. Bovendien bestaan ze uit organisaties die op zichzelf een integrerend en erkend onderdeel zijn van de structuren voor sociale partners van de lidstaten, bezitten zij het vermogen overeenkomsten te sluiten en zijn zij representatief voor een aantal lidstaten. Tot slot hebben ze de noodzakelijke structuren om hun doeltreffende deelneming aan het werk van de Comités voor de sectoriële dialoog mogelijk te maken.

De door deze organisaties ondertekende overeenkomst heeft betrekking op een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd van mobiele werknemers in de binnenvaart. De ondertekenende partijen hebben informatie verstrekt over hun representatieve status, waaruit kan worden afgeleid dat zij voldoende representatief zijn voor mobiele werknemers in de binnenvaart en hun werkgevers, zowel in het goederen- als passagiersvervoer.

Aan de kant van de werkgevers vertegenwoordigt de EBU<sup>25</sup> nationale brancheorganisaties in de binnenvaart (goederen- en passagiersvervoer) in acht EU-lidstaten<sup>26</sup> en vertegenwoordigt de ESO<sup>27</sup> particuliere binnenvaartondernemers (zelfstandige schippers) in vijf lidstaten<sup>28</sup>. Samen hebben deze twee organisaties leden in negen lidstaten. In de studie met betrekking tot de representativiteit werd het belang van de EBU en de ESO als voornaamste Europese stem van de ondernemingen in de sector bevestigd, hoewel beide organisaties slechts een deel van de EU-lidstaten onder hun paraplu hebben via gelieerde ondernemingen in deze lidstaten.

Aan de kant van de vakbonden werd de overeenkomst ondertekend door de ETF<sup>29</sup>, waarvan de afdeling binnenvaart vakbondsfunctionarissen en vertegenwoordigers van de nationale vakbonden voor de vervoerssector verenigt teneinde de belangen van de werknemers in de sector te beschermen (goederen- en passagiersvervoer en met name hotel- en cruiseschepen).

<sup>23</sup> Besluit 98/500/EG van de Commissie van 20 mei 1998 betreffende de oprichting van Comités voor de sectoriële dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau, PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27.

<sup>24</sup> Europese Stichting tot verbetering van de levens- en arbeidsomstandigheden (2010), "Representativeness of the European social partner organisations: Inland water transport" (<http://www.eurofound.europa.eu/eiro/studies/tn0809017s/tn0809017s.htm>).

<sup>25</sup> <http://www.ebu-uenf.org/membership>.

<sup>26</sup> België, Tsjechië, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk en Roemenië.

<sup>27</sup> <http://www.eso-ueb.org/organisations>.

<sup>28</sup> België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Polen.

<sup>29</sup> <http://www.itfglobal.org/etf/etf-affiliates.cfm>.



De ETF vertegenwoordigt werknemersorganisaties in de binnenvaart in zeventien lidstaten<sup>30</sup>; de meeste van deze organisaties zijn betrokken bij de collectieve onderhandelingen op nationaal niveau.

Gezien het feit dat de EBU, ESO en ETF niet in alle EU-lidstaten leden hebben, hebben zij in november 2009, omwille van de transparantie van het onderhandelingsproces, een gezamenlijke brief verstuurd aan de ministeries van vervoer en arbeid van alle lidstaten, waarin zij deze ministeries informeren over de kerninhoud van hun onderhandelingen en hen verzoeken de informatie te doen toekomen aan de relevante nationale sociale partners. Er schijnen geen officiële reacties op deze brief te zijn geweest.

In de studie met betrekking tot de representativiteit die werd uitgevoerd door Eurofound werden geen andere sectoriële sociale partners geïdentificeerd die waren georganiseerd op Europees niveau.

De Commissie concludeert derhalve dat de EBU, de ESO en de ETF de enige EU-brede organisaties zijn die representatief zijn voor zowel werkgevers als werknemers in de binnenvaartsector.

In een brief aan de Commissie van 16 maart 2012 bevestigden de ondertekenende partijen bij de overeenkomst dat zij een mandaat hadden gekregen van hun nationale aangesloten organisaties om te onderhandelen over de overeenkomst en deze te sluiten.

Kortom, de ondertekenende partijen bij de overeenkomst zijn voldoende representatief voor de binnenvaart in het algemeen, alsook voor de werknemers en werkgevers op wie de bepalingen van de overeenkomst mogelijk van toepassing zullen zijn, en hebben een mandaat gekregen van hun nationale leden om te onderhandelen over de overeenkomst en deze te sluiten.

### 3.2.2 *Wettigheid van de clausules van de overeenkomst*

De Commissie heeft alle clausules van de overeenkomst bestudeerd en is tot de conclusie gekomen dat zij niet in strijd zijn met het EU-recht.

De verplichtingen die zouden worden opgelegd aan de lidstaten vloeien niet direct voort uit de overeenkomst tussen de sociale partners; zij zouden het resultaat zijn van de uitvoering hiervan middels een besluit van de Raad.

De inhoud van de overeenkomst blijft binnen de in artikel 153, lid 1, VWEU genoemde gebieden.

Paragraaf 17 van de overeenkomst bevat een non-regressieclausule, die het bestaande niveau van bescherming van werknemers waarborgt. Bovendien zijn de noodzakelijke waarborgen van het *acquis* opgenomen in het voorstel voor een richtlijn van de Raad (gunstigere bepalingen en non-regressie – zie artikel 2).

### **3.3 Subsidiariteit en evenredigheid**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de EU vallen.

Het voorstel voorziet in "meer specifieke voorschriften", zoals bedoeld in artikel 14 van de arbeidstijdenrichtlijn. Artikel 14 bepaalt dat "communautaire besluiten" nodig zijn om dergelijke voorschriften vast te stellen. De doelstelling van het voorstel kan derhalve alleen op EU-niveau worden verwezenlijkt.

---

<sup>30</sup> België, Bulgarije, Tsjechië, Denemarken, Duitsland, Spanje, Frankrijk, Italië, Letland, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Finland en het Verenigd Koninkrijk.

Een EU-optreden is eveneens gerechtvaardigd vanwege het feit dat de binnenvaart een grotendeels internationale vervoerswijze is, die voornamelijk bestaat uit grensoverschrijdende activiteiten op het Europese binnenvaartnetwerk. Ter voorkoming van oneerlijke concurrentie als gevolg van grote verschillen tussen voorschriften inzake arbeidstijd in verschillende lidstaten is het nodig om op EU-niveau minimumnormen vast te stellen met betrekking tot de arbeidstijd in deze sector.

Deze noodzaak blijkt ook uit het feit dat de sociale partners overeenkomstig artikel 155, lid 1, VWEU een overeenkomst hebben gesloten op EU-niveau en hebben verzocht om uitvoering van deze overeenkomst middels een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie overeenkomstig artikel 155, lid 2, VWEU. Specifieke voorschriften van deze aard zijn reeds in verschillende richtlijnen vastgesteld voor mobiele vervoerswerknemers in de burgerluchtvaart<sup>31</sup>, werknemers die grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten<sup>32</sup> en voor zeevarenden<sup>33</sup>, op grond van Europese overeenkomsten tussen de sociale partners voor de betrokken sectoren.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

De voorgestelde richtlijn voldoet aan het evenredigheidsvereiste daar zij uitsluitend de doelstellingen die dienen te worden bereikt en minimumnormen vaststelt.

Het voorstel laat dus ruimte voor flexibiliteit ten aanzien van de keuze van de concrete uitvoeringsmaatregelen.

### **3.4 Keuze van instrumenten**

Het gekozen instrument is een richtlijn. De term "besluit" van artikel 155, lid 1, VWEU is algemeen bedoeld, zodat voor één van de wetgevingsinstrumenten van artikel 288 VWEU kan worden gekozen. Het is aan de Commissie het meest geschikte van de drie bindende instrumenten als bedoeld in dat artikel (een verordening, richtlijn of besluit) voor te stellen.

Artikel 296 VWEU bepaalt: *"Wanneer de Verdragen niet bepalen welk soort van handeling moet worden vastgesteld, maken de instellingen zelf per afzonderlijk geval een keuze, met inachtneming van de toepasselijke procedures en van het evenredigheidsbeginsel."*

In het onderhavige geval is het gezien de aard en inhoud van de tekst van de sociale partners duidelijk dat deze overeenkomst in aanmerking komt voor toepassing door middel van bepalingen die door de lidstaten en/of sociale partners in nationaal recht moeten worden omgezet. Het meest geschikte instrument is derhalve een richtlijn van de Raad.

---

<sup>31</sup> Richtlijn 2000/79/EG van de Raad 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) (Voor de EER relevante tekst), PB L 302 van 1.12.2000, blz. 57-60.

<sup>32</sup> Richtlijn 2005/47/EG van de Raad van 18 juli 2005 betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten, PB L 195 van 27.7.2005, blz. 15-17.

<sup>33</sup> 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 (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (FST) – Bijlage: Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, PB L 167 van 2.7.1999, blz. 33-37.

Voorts is de Commissie van mening dat de overeenkomst geen deel moet uitmaken van het voorstel, maar daaraan moet worden gehecht.

### **3.5 Verstreking van gegevens aan het Europees Parlement**

Krachtens artikel 155, lid 2, VWEU moet het Europees Parlement ervan in kennis worden gesteld wanneer een Europese overeenkomst wordt uitgevoerd middels een besluit van de Raad.

De Commissie heeft haar voorstel toegezonden aan het Europees Parlement, zodat het, indien het zulks wenselijk acht, zijn advies aan de Commissie en de Raad kan mededelen.

### **3.6 Inhoud van het voorstel**

De structuur van het voorstel is als volgt:

#### *Artikel 1*

Dit artikel beperkt zich tot het bindend maken van de tussen de sociale partners gesloten overeenkomst, hetgeen het doel is van een besluit van de Raad krachtens artikel 155, lid 2, VWEU.

#### *Artikel 2*

In artikel 2 is bepaald dat de richtlijn alleen minimumvoorschriften bevat en dat de lidstaten op het betrokken gebied voor de werknemers gunstigere regels kunnen vaststellen. Het doel van dit artikel is de al bereikte niveaus van bescherming van werknemers expliciet te waarborgen en ervoor te zorgen alleen de gunstigere normen van arbeidsbescherming van toepassing zijn.

#### *Artikelen 3 tot en met 6*

De artikelen 3 tot en met 6 bevatten de gebruikelijke bepalingen met betrekking tot de omzetting in de nationale wetgeving van de lidstaten, met inbegrip van de verplichting te zorgen voor doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties. Artikel 5 geeft aan op welke datum de richtlijn in werking zal treden.

### **3.7 Gedetailleerde uitleg van de bepalingen van de bijlage bij het voorstel**

#### *Clausule 1 (toepassingsgebied)*

Deze clausule maakt duidelijk dat de overeenkomst van toepassing is op mobiele werknemers die werkzaam zijn als lid van de bemanning of als boordpersoneel op een vaartuig dat wordt geëxploiteerd in de commerciële binnenvaart. Clausule 1, punt 2, bepaalt dat eigenaar-exploitanten niet onder de overeenkomst vallen zelfs wanneer zij voor de sociale zekerheid worden beschouwd als werknemers in hun eigen onderneming.

In clausule 1, punt 3, wordt de relatie tussen deze overeenkomst en de nationale en internationale bepalingen inzake de rusttijden ten behoeve van de veiligheid in de scheepvaart verduidelijkt. Als er verschillen bestaan tussen deze bepalingen, worden die bepalingen toegepast die gunstiger zijn voor de bescherming van de gezondheid en veiligheid van werknemers.

Clausule 1, punt 4, bepaalt dat mobiele werknemers die werken op een vaartuig op het grondgebied van een EU-lidstaat buiten de commerciële binnenvaartsector en wier arbeidsvoorwaarden worden beheerst door een collectieve arbeidsovereenkomst, onder bepaalde voorwaarden onder deze overeenkomst kunnen vallen.

#### *Clausule 2 (definities)*

In de overeenkomst worden verschillende termen gehanteerd: vaarttuig, passagiersschip, arbeidstijd, rusttijd, rustdag, binnenvaartondernemer, dienstrooster, nachttijd, nachtarbeider, werknemer in ploegendienst, boordpersoneel, mobiele werknemer en seizoen. Clausule 2 definieert deze termen voor de toepassing van deze overeenkomst.

#### *Clausule 3 (arbeidstijd en referentieperiode)*

Clausule 3, punt 1, stelt een dagelijkse standaardarbeidstijd van acht uur vast. Clausule 3, punt 2, voorziet in een gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 48 uur, overeenkomstig artikel 6 van de arbeidstijdenrichtlijn.

Clausule 3, punt 2, bepaalt dat de referentieperiode maximaal twaalf maanden bedraagt. De referentieperiode is de periode waarin de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd wordt berekend.

Clausule 3, punt 3, stelt vast dat de maximale arbeidstijd derhalve 2 304 uur bedraagt. De jaarlijkse vakantie en het ziekteverlof worden hierbij niet meegerekend. Als de arbeidsverhouding minder lang duurt dan de referentieperiode wordt de maximaal toegestane arbeidstijd pro rata berekend.

#### *Clausule 4 (dagelijkse en wekelijkse arbeidstijd)*

Clausule 4, punt 1, stelt een maximale arbeidstijd vast voor een periode van 24 uur en de maximale arbeidstijd voor een periode van zeven dagen.

Clausule 4, punt 2, voorziet in een begrenzing van de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd van 72 uur binnen een periode van vier maanden in het geval van een gespecificeerd dienstrooster. Deze bepaling houdt rekening met de bestaande dienstroosters in de sector en de lange perioden van inactiviteit die aan boord worden doorgebracht.

#### *Clausule 5 (arbeids- en rustdagen)*

De arbeidspatronen in de binnenvaartsector variëren. In veel gevallen werken mobiele werknemers een aantal dagen achtereen op een vaarttuig om een rustperiode thuis door te kunnen brengen. Clausule 5, punt 1, stelt het maximum vast: er mag niet langer dan 31 dagen achtereen worden gewerkt.

Clausule 5, punt 2, voorziet in voorschriften voor een 1-op-1-patroon, dat betekent dat een werknemer hetzelfde aantal rustdagen als werkdagen heeft. In dit patroon wordt een aantal opeenvolgende werkdagen gevolgd door hetzelfde aantal rustdagen. Onder de vermelde voorwaarden zijn uitzonderingen op deze regel mogelijk.

In clausule 5, punt 3, wordt een methode vastgesteld voor de berekening van het minimumaantal opeenvolgende rustdagen wanneer het arbeidspatroon meer werkdagen dan rustdagen telt. Deze rustdagen moeten onmiddellijk na de opeenvolgende werkdagen worden toegekend.

#### *Clausule 6 (seizoenarbeid op passagiersschepen)*

Met het oog op de bijzondere aard van de seizoenarbeid op passagiersschepen zijn in paragraaf 6 maximale arbeidstijden vastgesteld: 12 uur in een periode van 24 uur en 72 uur in een periode van zeven dagen, die kunnen worden toegepast op alle mobiele werknemers op passagiersschepen.

Clausule 6, punt 2, bepaalt dat aan werknemers 0,2 rustdagen per werkdag worden toegekend. In een periode van 31 dagen moeten ten minste twee rustdagen worden toegekend.

Clausule 6, punt 3, bepaalt dat rustdagen moeten worden toegekend en dat het gemiddelde maximum van 48 wekelijkse arbeidsuren in acht moet worden genomen overeenkomstig de collectieve overeenkomsten of, bij gebreke daarvan, de nationale wetgeving.

#### *Clausule 7 (rusttijden)*

Ter bescherming van gezondheid en veiligheid van werknemers worden in deze clausule rustperiodes vastgesteld, uitgedrukt in tijdseenheden: 10 uur in een periode van 24 uur en 84 uur in een periode van zeven dagen.

#### *Clausule 8 (pauzes)*

Paragraaf 8 geeft elke werknemer wiens dagelijkse arbeidstijd meer dan zes uur bedraagt het recht op een pauze. De duur en de voorwaarden waaronder pauzes worden toegekend, worden bepaald door een collectieve arbeidsovereenkomst of, bij gebreke daarvan, door de nationale wetgeving.

#### *Clausule 9 (maximale arbeidstijd binnen de nachttijd)*

Op basis van een nachttijd van zeven uur wordt in deze clausule de arbeidstijd tijdens de nachttijd beperkt tot 42 uur per periode van zeven dagen.

#### *Clausule 10 (jaarlijkse vakantie)*

Clausule 10 stelt een minimumperiode van jaarlijkse vakantie vast van ten minste vier weken, die niet door een financiële vergoeding kan worden vervangen, behalve ingeval van beëindiging van het dienstverband. Deze paragraaf stemt overeen met artikel 7 van de arbeidstijdenrichtlijn, dat reeds van toepassing is op mobiele werknemers.

#### *Clausule 11 (bescherming van minderjarigen)*

Mobiele werknemers in de binnenvaart die jonger zijn dan 18 jaar zullen blijven vallen onder Richtlijn 94/33/EG betreffende de bescherming van jongeren op het werk<sup>34</sup>.

Clausule 11, punt 2, geeft lidstaten de mogelijkheid nachtarbeid door jongeren gedurende een periode die is verboden bij Richtlijn 94/33/EG goed te keuren, als zij ouder zijn dan 16 jaar en niet langer onder de door de nationale wetgeving opgelegde voltijdse leerplicht vallen. De nachtarbeid moet noodzakelijk zijn voor hun opleiding en is alleen toegestaan indien er voldoende compenserende rusttijd wordt toegekend en de doelstellingen van artikel 1 van Richtlijn 94/33/EG niet in het gedrang komen.

#### *Clausule 12 (controle)*

In clausule 12, punt 1, is bepaald dat registers moeten worden bijgehouden van de dagelijkse en wekelijkse arbeidstijd van elke werknemer om te controleren of de bepalingen inzake arbeidstijd van deze overeenkomst worden nageleefd (clausules 3-7, 9-11 en 13).

---

<sup>34</sup> Richtlijn 94/33/EG van de Raad van 22 juni 1994 betreffende de bescherming van jongeren op het werk, PB L 216 van 20.8.1994.

Clausule 12, punt 2, vereist dat werktijdregisters (notities) ten minste tot het einde van de referentieperiode aan boord worden bijgehouden.

Clausule 12, punt 3, bepaalt dat deze registers op gezette tijden worden gecontroleerd en goedgekeurd door zowel de werkgever als de werknemer.

In clausule 12, punt 4, wordt de minimale informatie die een dergelijk register moet bevatten, vastgelegd.

Clausule 12, punt 5, bepaalt dat werknemers een kopie van hun goedgekeurde notities moeten krijgen en dat zij deze één jaar moeten bewaren.

#### *Clausule 13 (noodsituaties)*

Clausule 13, punt 1, bepaalt dat de kapitein of zijn plaatsvervanger in noodsituaties kan verlangen dat werknemers extra uren werken wanneer dit nodig is voor de veiligheid van personen en vracht of het schip zelf, of om bijstand te verlenen aan personen of schepen in nood.

Clausule 13, punt 2, bepaalt dat de kapitein of zijn plaatsvervanger in een dergelijke situatie kan verlangen dat werknemers extra uren werken totdat de normale situatie is hersteld.

Clausule 13, punt 3, verplicht de schipper of de vertegenwoordiger van de schipper om aan alle werknemers die tijdens een geplande rusttijd hebben gewerkt zo spoedig mogelijk na herstel van de normale situatie een voldoende compenserende rustperiode toe te kennen.

#### *Clausule 14 (medische keuring)*

Clausule 14, punt 1, regelt het recht van alle werknemers op een jaarlijkse kosteloze medische keuring. Bij deze medische keuring moet bijzondere aandacht worden besteed aan aandoeningen en symptomen die het resultaat zouden kunnen zijn van werk aan boord met minimale dagelijkse rusttijdenperioden en/of minimale rustdagen als bedoeld in de clausules 5 en 6 van de overeenkomst.

Clausule 14, punt 2, regelt het recht van nachtarbeiders om over te gaan op dagarbeid wanneer zij gezondheidsproblemen hebben die verband houden met nachtwerk.

In clausule 14, punt 3 en 4, is bepaald dat bij de gratis jaarlijkse medische keuring het medisch geheim moet worden gerespecteerd en dat de keuring in het kader van het nationale gezondheidsstelsel kan worden uitgevoerd.

#### *Clausule 15 (bescherming van de veiligheid en gezondheid)*

Clausule 15, punt 1, geeft nachtarbeiders en werknemers in ploegendienst het recht op veiligheids- en gezondheidsbescherming die op de aard van hun werk is afgestemd.

Clausule 15, punt 2, bepaalt dat de beschermings- en preventiediensten of -voorzieningen voor de gezondheid en veiligheid van nachtarbeiders en werknemers in ploegendienst gelijkwaardig moeten zijn aan die welke voor andere werknemers gelden. Deze voorzieningen en diensten moeten te allen tijde beschikbaar zijn. De bepalingen van clausule 15 stemmen

overeen met artikel 12 van de arbeidstijdenrichtlijn, dat reeds van toepassing is op mobiele werknemers.

#### *Clausule 16 (arbeidspatronen)*

Deze clausule heeft betrekking op situaties waarin de werkgever de werkzaamheden volgens een bepaald rooster wil indelen. In dit geval moet rekening worden gehouden met het beginsel van de aanpassing van de arbeid aan de mens, teneinde monotone en tempogebonden arbeid, afhankelijk van het soort werk en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften, te verlichten. Deze bepaling stemt overeen met artikel 13 van de arbeidstijdenrichtlijn, dat van toepassing is op mobiele werknemers.

#### *Clausule 17 (slotbepalingen)*

Deze clausule bevat een bepaling inzake gunstigere bepalingen: De lidstaten mogen gelijkwaardige of gunstigere bepalingen dan in de overeenkomst handhaven of invoeren.

Clausule 17, punt 2, bevat een non-regressieclausule en clausule 17, lid 3, bepaalt dat sociale partners, in het kader van het Europees Comité voor de sociale dialoog voor de binnenvaartsector, de tenuitvoerlegging en toepassing van de overeenkomst controleren, met name met betrekking tot de gezondheid en veiligheid op het werk.

Clausule 17, punt 4, voorziet in een evaluatie van de bepalingen van deze overeenkomst door de ondertekenaars van de overeenkomst, twee jaar na het einde van de uitvoeringstermijn zoals bedoeld in artikel 4 van dit voorstel.

## **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de EU-begroting.

## **5. AANVULLENDE INFORMATIE**

De lidstaten moeten de Commissie de tekst van de nationale bepalingen ter omzetting van de richtlijn en een concordantietabel met die bepalingen en deze richtlijn doen toekomen.

Er is vaak geen specifieke wetgeving in de lidstaten die uitdrukkelijk van toepassing is op de categorieën werknemers die onder deze richtlijn vallen. Daarom is de nationale wetgeving van de lidstaten met betrekking tot de aangelegenheden die onder het voorstel vallen vaak opgenomen in een aantal verschillende wetteksten (arbeidsrecht, gezondheids- en veiligheidswetgeving, sectorspecifieke, niet-limitatieve bepalingen), waardoor een systematische aanpak en interpretatie noodzakelijk zullen zijn.

Het voorstel bevat ook een aantal elementen die tot dusver niet werden bestreken, omdat die uit hoofde van artikel 20 van de arbeidstijdenrichtlijn werden vrijgesteld van de algemene bepalingen hiervan. Ondubbelzinnige informatie over de omzetting van deze nieuwe bepalingen en oplossingen is nodig om de naleving van de minimumnorm van het voorstel te waarborgen. Deze informatie zal de Commissie in staat stellen de uitvoering van de voorschriften van de richtlijn te waarborgen, die zijn bedoeld om de gezondheid en veiligheid van werknemers te beschermen, meer flexibiliteit te bieden voor de ondernemingen en een eerlijke concurrentie tussen ondernemingen te bevorderen.

De geschatte extra administratieve last van het indienen van toelichtende documenten is niet onevenredig (het is eenmalig en er zijn niet veel organisaties bij betrokken). Deze documenten kunnen efficiënter worden opgesteld door de lidstaten.

Gezien het bovenstaande wordt voorgesteld dat de lidstaten zich ertoe verbinden de Commissie in kennis te stellen van hun omzettingsmaatregelen door één of meer documenten over te leggen waarin de het verband tussen de onderdelen van de richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht.



Voorstel voor een

## **RICHTLIJN VAN DE RAAD**

**betreffende de tenuitvoerlegging 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 Binnenvaart Unie (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") mogen, overeenkomstig artikel 155, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, gezamenlijk verzoeken dat door hen op communautair niveau gesloten overeenkomsten ten uitvoer worden gelegd door een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie.
- (2) De Europese Binnenvaart Unie (EBU), de Europese Schippersorganisatie (ESO) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) hebben de Commissie in kennis gesteld van hun wens onderhandelingen te beginnen overeenkomstig artikel 155, lid 1, VWEU met het oog op het sluiten van een overeenkomst op communautair niveau.
- (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 (hierna: "de overeenkomst") gesloten.
- (4) De overeenkomst bevatte een gemeenschappelijk verzoek aan de Commissie om de overeenkomst uit te voeren middels een besluit van de Raad op voorstel van de Commissie, overeenkomstig artikel 155, lid 2, van het Verdrag.
- (5) Het meest geschikte instrument voor de tenuitvoerlegging van de overeenkomst is een richtlijn in de zin van artikel 288 van het Verdrag.
- (6) 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<sup>35</sup>, rekening houdend met de representatieve status van de ondertekenende partijen bij de overeenkomst en de wettigheid van elke clause in de overeenkomst.

---

<sup>35</sup> COM(1998) 322 definitief.

- (7) Met betrekking tot de in de overeenkomst gebruikte maar daarin niet specifiek gedefinieerde termen laat deze richtlijn de lidstaten de vrijheid om deze overeenkomstig de nationale wetgeving en usances te definiëren, zoals dat het geval is voor de overige richtlijnen inzake sociaal beleid waarin soortgelijke termen worden gebruikt, mits deze definities de inhoud van de overeenkomst respecteren.
- (8) De lidstaten kunnen de sociale partners, indien deze daarom gezamenlijk verzoeken, belasten met de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, op voorwaarde dat de lidstaten alle nodige maatregelen treffen om de in deze richtlijn voorgeschreven resultaten te allen tijde te kunnen waarborgen.
- (9) Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>36</sup> 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.
- (10) Deze richtlijn en de overeenkomst stellen meer specifieke voorschriften vast voor de organisatie van de arbeidstijd van mobiele werknemers in de binnenvaart, zoals bedoeld in artikel 14 van Richtlijn 2003/88/EG.
- (11) De voorschriften van deze richtlijn moeten van toepassing zijn onverminderd de bestaande communautaire bepalingen die specifiekere zijn of een hoger niveau van bescherming voor mobiele werknemers in de binnenvaart bieden.
- (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 overeenkomst worden minimumnormen vastgelegd. De lidstaten en de sociale partners mogen gunstigere bepalingen handhaven of invoeren.
- (14) De Commissie heeft het Europees Parlement overeenkomstig artikel 155, lid 2, VWEU, in kennis gesteld door toezending van de tekst van haar voorstel voor een richtlijn met daarin de overeenkomst.
- (15) In deze richtlijn worden de fundamentele rechten en beginselen geëerbiedigd die worden erkend in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en in het bijzonder in artikel 31.
- (16) Aangezien 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 alleen kunnen worden verwezenlijkt en beter op communautair niveau kunnen worden verwezenlijkt, kan de Europese Unie, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel als uiteengezet in artikel 5, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie, maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in artikel 5, lid 4, van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (17) De uitvoering van de overeenkomst draagt bij tot de verwezenlijking van de in artikel 151 VWEU bedoelde doelstellingen.
- (18) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken van 28 september 2011<sup>37</sup> hebben de lidstaten

---

<sup>36</sup> PB L 299 van 18.11.2003, blz. 9-19.

<sup>37</sup> PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

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 omzettingsinstrumenten 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 Binnenvaart Unie (EBU), de Europese Schippersorganisatie (ESO) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF), als vastgesteld in de bijlage, op grond van artikel 155, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

#### *Artikel 2*

1. De lidstaten kunnen gunstigere voorschriften dan de in deze richtlijn opgenomen voorschriften handhaven of invoeren.
2. De tenuitvoerlegging 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 communautaire of nationale bepalingen, gebruiken of praktijken die de betrokken werknemers gunstigere 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 deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze 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 volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 6*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*